



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSКИH ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

Uredništvo se nahaja v Trstu ulica
Boschetto, 5 - Telefon 1570.

Upravištvo Dunaj V. Zentagasse 5.

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.
Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina za celo leto 9.40 K.

za pol leta 4.70 K.

Pozamezna šte. 18 vin.

Pogajanja državnih železničarjev z ministerstvom.

Eksekutivni komite je v smislu sklepa odposlancev posameznih koaliranih društev predložil železniškemu ministerstvu spomenico, v kateri je natančno navel želje in zahteve posameznih kategorij državnoželezniškega osebja. Dne 1. oktobra je železniški minister poklical k sebi vse člane aksekutivnega komiteja, ki je pod vodstvom poslancev *Tomschika* in *Müllerja*, ministru sporočil v prvi vrsti zahteve celokupnega državnoželezniškega osebja in še posebej, zahteve stavljen v posameznih odposlaniških sejah za posamezne kategorije. Opozarjali so minisir na resnost položaja, ki kaže vsa znamenja groznega izbruha, ako se osebju ne da najpotrebnejšega, ker se z danimi koncesijami nikakor ne more zadovoljiti. Zahtevali so z ozirom na nujnost stvari takojšnjega odgovora, a minister jim je obljubil v najkrajšem času dati natančen odgovor na posamezne točke njihove spomenice.

Druga konferenca v železniškem ministerstvu se je vršila 7. oktobra. Vdeležil se je tudi ministerski predsednik baron *Beck*, izmed poslancev pa razven *Tomschika* in *Müllerja*, tudi *Beer*. Tega dne se je začelo razpravljati o točkah predloženega memoranduma natančneje. Razprava se v tem tednu nadaljuje in nadejati se je tudi končne rešitve.

Dasiravno nekateri listi že poročajo natančneje o vseh pogajanjih, moramo vendar čitatelje opozoriti na to, da kaj takega morejo pisati le taka glasila, ki se ne zavedajo nikake odgovornosti napram javnosti. Še marsikaj je nejasnega in neodločenega mej ministerstvom in eksekutivnim komitejem. Mi pa imamo posebne pomisleke proti temu, da pred dovršenim delom o tem sploh kaj poročamo.

Značilno je pa to, da krščanski socialci že sedaj pripisujejo vse zasluge za železničarje samim sebi. To je za ljudi te stranke jako karakteristično. In videli boste, da nazadnje poročajo: vse kar so železničarji dobili imajo nam zahvaliti. Nesramni so pač dovolj! Vendar pa še ne vejo, kateremu izmed svojih državnozborskih poslancev bi pritiskali »davorov venec« na glavo, *Kemeltro* ali pa *Prochacki*. Najbrže se ta dva sama ne moreta sporazumeti in se tepeta kdo njih se bode naktil s pavjim perjem.

Natančno poročilo o konferencah eksekutivnega komiteja pri železniškem ministru prinesemo v prihodnji številki, in ob jednem tudi povemo, kaj se je doseglo za posamezne kategorije.

Tu pa objavljamo spomenico, ki jo je eksekutivni komite predložil ministerstvu. Ista glasi takole:

Slavno c. k. železniško ministerstvo.

Koalirane organizacije avstrijskih železniških uslužbencev in sicer splošno pravovarstveno in strokovno društvo za Avstrijo, društva železniških uradnikov, strojevodij, sprevodnikov in železniških mojstrov, sklicala so različne konference, na katerih se je ob ogromni vdeležbi odposlancev razpravljalo o najnovejših od vlade ponujenih izboljšanjih in sklenilo sledeče:

Ker ponujene koncesije

1. glede skrajšanja dolavnega časa in službene dobe,
2. glede doklad za nočno službo in drugih doklad sploh,
3. glede ureditve stanarine,
4. glede zboljšanja avtomatike,
5. glede cenitve naravnih stanovanj (v čuvarnicah),
6. glede zvišanja delavskih dnin,
7. glede odpravljanja pomikanj s pomočjo takozvanih zaslužnih križcev,
8. glede uvedanja avtomatike pri uradnikih,
9. glede izvanrednega avanziranja,
10. glede naprave službenih in uradnih stanovanj in
11. glede zvišanja vožne pristojbine.

nikakor niso zadostne in so deloma premalenkostne, deloma pa puščajo popolnoma nerešenih večje število jako važnih vprašanj, se koalirane organizacije obračajo na c. k. železniško ministerstvo, s povabilom, da to slednjo v svrhu mirne rešitve gibanja mej uslužbenci c. k. državnih in privatnih železnic blagovani najkasneje do 1. okt. 1908 stopiti z njimi v pogajanja.

V komite za pogajanja oziroma v izvrševalni komite so bili izvoljeni sledeči gospodje:

Za splošno pravovarstveno in strokovno društvo za Avstrijo:

Za strokovno komisijo: *Hueber* Anton državni poslanec *Tomschik* Josip (Dunaj), poslanec *Müller* Rudolf (Dunaj), *Grüll* Josip (Pfaffstätten), *Weigl* Rudolf (Dunaj), *Decker* Ivan (Dunaj), *Boedeky* (Praga), *Glaser* Adolf (Brno), *Kopač* Josip (Trst), *Wabitsch* Josip (Dunaj), *Wild* Karl (Hütteldorf), *Hofbauer* Karl (Dunaj), *Herlinger* Theodor (Oswiecim) in *Tantsin* Karl (Floridsdorf).

Za društvo strojevodij:

Kühn Karl (Dunaj), *Kepnik* Josip (Dunaj) in *Dedie* Fran (Plzen).

Za društvo sprevodnikov:

Tögl Ivan (Dunaj).

Za društvo železniških mojstrov:

Christ Robert (Glmuc), *Haas* Fran (Göpfritz) *Paulowitz* Demeter (Cernovice) in *Brückner* (Dunaj).

Za uradniško društvo:

Bastendorf Rudolf, pristav (Dunaj), *Prell* Atanazij, revident na Av. sev. zab. progi (Dunaj), *Marek* Hugo, pristav pri državno-železniški družbi (Dunaj), *Negocetič* Rihard pristav (Trst), *Zulauski* Adalbert, pristav (Dunaj), *Kunewälder* Adolf, pristav pri ravnateljstvu c. k. severne železnice, *Mihale* Hans, pristav (Gmünd).

Končno podpisani opazajo, da je k omenjenim točkama priloženih 18 prilog, ki za vsako posebej natančno sšoditirajo zahteve koaliranih železniških organizacij.

Na Dunaju 1. okt. 1908.

Z odlično spoštovanjem
za koalirane organizacije:
(Slede podpisi).

Priloga k točki 1 glede skrajšanja delavnega in službenega časa.

Za delavce vseh skupin, izvzemši one, ki so razdeljeni v turnuse, se zahteva deveturni delavni čas; v sobotih, če je pa ta dan praznik, o petkih, se ima delo končati opoldne, a izplačati se ima ves dnevni zaslužek tega dne, torej ne samo dnevna mezd.

V slučaju, da je vsled krajevnih oziroma vsled službenih razmer potrebno, da premogarji ali pa postajni delavci delajo po 12 ur, se jim ima dati na vsakih 12 ur službe, 24 ur prostega časa.

Dosedanje določbe, ki urejajo službeni čas in čas odmorov voznega osebja naj se spremené v tem-le smislu:

»Maksimum službe se določa na 35 odstotkov; odmor izven doma ne sme znašati več nego 20 odstotkov.

Službeni čas za premikače, postajno osebje paznike pri pumpah, vozne nadzornike, nadkurjače predkurjače in za čuvajno osebje, se ima skrajšati v smislu predlogov centralne personalne komisije, ki jih je stavila meseca decembra lanskega leta.

Za prožne mojstre naj se uvedeta dva prosta dneva v mesecu.

Ta zahteva je utemeljena že s tem, da imajo tudi prožni mojstri potrebo kakor vsak drug privatni človek, da tu pa tam nekoliko uredijo zasebne zadeve.

Strojni in delavniški mojstri zahtevajo, da se v večjih kurilnicah uredi službeni čas tako, da bodo na 12 ur službe 24 ur počivali.

Priloga k točki 2 glede nočnih in drugih doklad sploh.

Vsem vslužbencem, katerih nočna doklada sedaj ne znaša 1 krono, se ima zvišati po tega minimalnega zneska. Ta doklada se ima raztegniti na osebje vseh kategorij, (izvzemši vožno osebje) ki opravlja ponočno službo in ki do sedaj take doklade še ni imelo.

Sploh pa v tem pogledu ostanje v veljavi predlogi, kakor jih je stavila centralna personalna komisija meseca decembra lanskega leta in ki tičejo premikače, paznike pri pumpah, prožne mojstre (Bahnrichter), premikaško in kurilniško osebje ter signalne ključavničarje.

Zahteva se zajamčena minimalna premogovna premija analogno državnoželezniški družbi in zajamčeni minimalni zaslužek 100 kron; tantijeme strojevnih mojstrov naj se odpravijo ter se jim dā mesečni pavšal 90 kron, kar odgovarja izgubi prihrankov pri meterjalu. Uvesti se imajo zopet premije za splošno oskrbo, ki so bile strojnim mojstrom leta 1899 odvzete.

Za važnejše vsako in večje službeno opravilo, ki jo prožni mojstri opravijo po 8. uri zvečer imajo dobiti nočno doklado v znesku 4 krone 50 vin.

Prožnim mojstrom službujočim na večjih postajah ali na progah, ki zahtevajo naporega dela, naj se dā funkcijska doklada.

Strojni in delavniški mojstri, imajo dobiti doklado za nočno službo v zvišanem znesku 2 kron.

Priloga k točki 3 glede ureditve stanarine.

Stanarina naj se zviša za 20 odstotkov, kakor se je to dovolilo že državno-železniškim uradnikom prvih treh nižjih razredov.

Zahteva se tudi sistemiziranje stanarine za železniške oficijantije.

Priloga k točki 4 glede zboljšanja avtomatike.

Najvišja plača znašaj za vse poduradnike 3000 kron.

Vsem uslužbencem in poduradnikom, ki so bili svoječasno stabilirani s plačo 6000 in 7000 kron in, ki po stari avtomatiki v primeri z novo morejo dokazati, da so čakali preko predpisane čakalne dobe (to je oni, ki so 4 ali 5 let stali v istem plačilnem razredu) naj se dve prihodnji dveletni čakalni dobi skrajša vsaka za jedno leto. Stroški, ki bodo vsled te koncesije nastali, se pokrijejo s prihranki prihranjenimi vsled odprave avanziranja s takozvanim zaslužnim križcem.

Plačilni razredi in avanziranje delavniških naddelevozij, delovodij, delavniških pomočnikov, skladišnih nadzornikov, voznih nadzornikov, paznikov pump, portirjev in manipulantov, naj se uredijo tako, kakor je zahtevala lanskega leta centralna personalna komisija.

Pri signalnih ključavničarjih naj se službo loči v mehanično in elektrotehnično, da se jim tako omogoči v smislu predlogov centralne komisije po dveh službenih letih s plačo 1100 kron in po treh službenih letih s plačo 1200 kron doseči poduradniško mesto signalnega mojstra.

Maksimum provizorične službe naj se uredi tako kakor preteklo leto pri Državno-železniški družbi. Službena doba z dnevno mezdo naj se namreč za vse službe, ki so spojene s prvim nameščenjem uredi tako-le:

1. za delavniške mojstre v glavnih in obratnih delavnicah, v razsvetljarnah, v elektrarnah in in-spregelejskih zavodih, za prožne, blokne, mostne, stavbne in brzojavne mojstre, za ladjevne mašinste in tolnače, dve leti;

2. za blokne ključavničarje vozne paznike, strojevodjeve namestnike, za strojevodje in ladjevne kurjače ključavničarje, za postajne nadzornike, skladišne nadzornike, in za delavniške vodje in pritiskače, dve leti;

3. za prožne mojstre . . . postajne in skladišne pomočnike, za zapisovalce vorov, za delavniške pomočnike, za strojevodje kurjače, ki niso ključavničarji, za matroze, za ladjevne kurjače, ki niso ključavničarji, za skladišne in postajne sluge, za pisarje nalaganjskih listkov, za lampiste, premikače in za čistilce vozov, tri leta.

Strojevodjevi namestniki s početno plačo 1000 kron, naj se po dvakratnem pomaknjenju s presledkom dveh let, imenujejo strojevodjem in kot poduradniki s plačo 1200 kron.

Strojni in delavniški mojstri zahtevajo avtomatično avanziranje, analogno onemu pri strojevodjih in uvrščenju mej uradnike v plačilnem redu s 4400 kronami.

Vsak sprevodnik z najmanjšo plačo 1200 kron, ki je prestal predpisane izpite in ki je služboval trajno kot vlakovodja se ima imenovati nadsprevodnikom.

Prožni mojstri naj se imenujejo uradnikom v smislu predloga centralne komisije.

Priloga k točki 5. glede vpoštevanja vrednosti naravnih stanovanj (čuvarnic).

Naturalna stanovanja (v čuvarnicah) se imajo ceniti po sedanjih stanarinskih razredih in sicer na kvadratni meter prebitek se ima povrnuti stanovniku.

Priloga k točki 6. glede zvišanja dnin.

Glede te točke ostane v veljavi inezdni tarif se-stavljen prošlega leta od centralnega delavskega odbora, v svojih sejah dne 25. 26. in 27. novembra. Ta inezdni tarif tiče delavce za vzdrževanje proge, skladišne in postajne delavce, kurilniške delavce v elektrarnah, delavnicah za signale in v skladiščih za materijal.

Ze dovoljenim dva in pol milijonom, naj se doda še pol milijona kron, ki naj se že s 1. oktobrom uporabijo za izboljšanje mezd.

Za naslednje dve leti naj se v državni proračun postavi znesek 3. milijonov kron, da se tako izpolnijo zahteve po končni ureditvi mezd.

Ker delavci v delavnicah severne železnice dobivajo tedenske plače, se imajo le-te primerno izboljšati, to je percentualno zvišati.

Priloga k točki 8.

(tiče se samo uradništva in je vsled tega objavljena le v glasilu železniških uradnikov).

Priloga k točki 9. glede nenavadnega in splošnega avanziranja.

Zahteve v tej točki so odvisne od uvedanja avtomatičnega pomikanja in pa od prehoda v novi šema kakor je predlagano v točki 8.

Po realiziranju teh zahtev bi moral biti vsak uradnik pomaknjen v višji plačilni razred in bi se mu moral čas čakanja v zadnjem plačilnem razredu vračunati za naslednje pomaknjenje.

Zahteva se jednokratno izvanredno pomaknjenje za vse poduradnike in uslužbence in sicer s čakalno dobo določeno za plačilni razred, kjer je dotičnik bil.

Priloga k točki 10. glede uvedanja službenih in uradnih stanovanj.

Mesto dosedanjih »naravnih« stanovanj se imajo uvesti službena in uradna stanovanja. Onim uslužbencem, katerim bi se taka stanovanja morala dati z izrecno službenih interesov (službena stanovanja), ka-

*kor postaje načelnikom, sekejskim in kurilniškim predstojnikom, prožnim mojstrom postajenačelnikom namestnikom, čuvajem i t. d. bi se morala izplecati cela stanarina (aktivitetna doklada).

Druga naturalna stanovanja pa bi se oddajala uradnikom kot uradna stanovanja proti 50 odstotnemu popustu na stanarini (aktivitetni dokladi).

Priloga k točki 11. glede zvišanja vozne pristojbine.

Za sprevodno in strojno vozno osobje ter ambulantne vozne pregledovalce in vozne mojstre naj se uvede poldrugokratno zaračunavanje vozne pristojbine in sicer za čas od 6. ure zvečer do 6. ure zjutraj.

Splošno pa glede zvišanja vozne pristojbine za vse vozno osobje sploh veljajo predlogi centralne personalne komisije, sklenjeni v lanjskih decembrskih sejah in ki tičejo spremno in strojno osobje, ambulantne vozne nadzornike in vozne mojstre.

Zamorci se umivajo

Kaj nemško-nacionalni pripadniki «Reichsbundovi» nameravajo doseči s proslulim paragrafom njihovega najnovejšega zakonskega načrta, predloženega od državnega poslanca Kroya in njegovih tovarišev proti železničarjem, je vsakemu razsodnemu človeku prav lahko razumljivo. Zanjko so jim vrgli za vrat in svoje zaveznike v parlamentu so naprosili, da jim pomagajo vleči za vrv in tako vse železničarje obesijo med zemljo in nebo, da jim ne bode mogel nihče priti na pomoč niti si bodo mogli sami kaj pomagati. Šestmesečni zapor so predlagali za vsakega, ki sploh odprl usta nasproti svojemu tovarišu in mu potožil, da pod takimi službenimi pogoji ni več obstajati in da si je treba pomagati. Danes je to gospodo že menda sram, da so kaj takega predlagali, dasiravno o njihovi sramožljivosti zelo dvomimo in jo prav opravičeno lahko primerjamo volči strahopetnosti. Vendar so jih morala na vsak način neprieto dirniti predbacivanje socijalno-demokratskega časopisja radi omenjenega drakoničnega paragrafa, zbal so se javnosti in odkritja njihovega izdajalskega čina nad železničarji. In ti zločinski izdajalci železničarskih interesov s zamorsko črnimi efijaltskimi dušami so se počeli v javnosti umivati.

Ta gospoda, kapitalistična podrepnica, zavora v plašč delavskih koristij, izdala je okrožnico, v kateri s pravo judovsko sofistarijo hoče javnosti in železničarjem dokazati, da v njihovem zakonskem načrtu za interese «železničarjev» ni prav ničesar takega, kar bi tem slednjim moglo količkaj škodovati. In čujte, kako oni tolmačijo osódepnega š njihove predloge, ki naj ima postati zakon. Pravijo namreč, da imajo železničarji v tem paragrafu *pravico za mezdni boj popolnoma zadržano* in se jim vrhu tega tudi nikakor ne zabranjuje, da se ne bi smeli vdeleževati mezdni boj, ker zakon prepoveduje in kaznuje le *nagorvarjanje ali napeljevanje* k takemu boju tekom pogodbene dobe, ki znaša pet let. *Večina* železničarjev je tedaj sploh *izrela* od te kazenske določbe, ker *kazen doleti le posamezne voditelje*, ki največkrat samo v svoje osebne namene ščuvajo maso na najnevarnejši boj, z najstrošjim orožjem, ki nam je sicer po zakonu dopuščeno, a v nepravem trenutku rabljeno provzroči lahko uslužbencem največjo škodo. V okrožnici pa zagotavljajo nadalje voditelji «Reichsbunda», da se ne bodo srašili v slučaju potrebe tudi oni zopora. Glavna stvar je, da so varovane celokupne koristi in se nikakor ne sme vpoštevati, kaka kazen more doleteti posameznike, ki skrbijo zato, da se te celokupne koristi in zahteve ohranijo oziroma uresničijo.

Tako tedaj! Nemško nacionalni rajsbundlerji hočejo uveljaviti zakon, po katerem naj bi jih sodnija mogla zapirati. Taka interpretacija je ne samo bedasta, ampak v taki meri zlobna, da mora človeku zavreti kri, ko jo čuje. Kdo je še kedaj slišal o kakih takih voditeljih, ki sami hočejo dati vladi orožje v roko, s katerim naj jih tepe! No, prepričani smo lahko, da tudi rajsbundlerji nimajo tako poštenih misli napram samim sebi in da se tudi oni bojijo zopora, tako, kakor mi drugi. To so tudi pred kratkem dokazali. Jeden takih junokov iz njihovih vrst je bil obsojen na tridnevni zapor. Kaj mislite, da je predsedel to kazen? Ne. Ubežal je, in ni se pokazal, dokler ni dobil zatrdila, da je njegova prošnja za pomilostenje ugodno rešena. Da pa oni niso predložili takega paragrafa sebi v kako «zabavo», namreč, zato, ker bi si šteli v čast in v veselje, da bi tu in tam imeli priliko sedeti v zaporu, nam povejo sicer v svoji okrožnici sami. V istej namreč priznajo očito, da hočejo priteči vladi nasproti, ki absolutno ni pripravljena uzakoniti nobenega načrta, ako ne pod pogojem, da je v njem tudi obsežen paragraf proti štrajku. Oni tedaj, ki se izdajajo za zastopnike železničarskih interesov, so se vladi ponudili sami, da jej tak zakon hočejo pomagati uveljaviti in zvezati roke za vedno vsem železničarjem. Njih nesramno opravičevanje presega raze meje. «Na ta način», pravijo oni,

smo mi vedno prvi in mi diktiramo vladi postavo. Tako določbo pa moramo vzeti v načrt, ker nam sicer vlada ne bode hotela urediti zakonitim potom železniško-službenih odnošajev. Ali to oni tudi dobro vejo, da je uzakoničenje vsakega zakonskega načrta odvisno jedino le od njih samih ter od njihovih kapitalističnih različnih barvanih narodnjaških tovarišev, bodisi klerikalnega ali liberalnega značaja. Oni priznavajo, da je usoda železničarjev v njihovih rokah in se nimajo izgovarjati na vlado, da le-ta nebi nikakor sprejela zakonskega načrta brez take karenske določbe proti stavkanju.

In ravno to priznanje je velikanske vrednosti, toli za nas, kakor tudi za vse železničarje «rajhsbundlerje», ker s to okrožnico so se odkrili in se pokazali v pravi, luči izdajalce železničarskih interesov in roparje njihove slobode.

S zlobno naivnostjo poskuša branitelj tega ubijalnege zakonskega načrta preslepiti javnost z dokazovanjem, da *rendar zakon ne zabranjuje štrajkati ali se na drugi način vdeleževati mezdni boj* ter širokonostno povdarja, da je le *zapeljevanje ali nagorvarjanje* k temu boju kaznjivo in se to le tekom pogodbene dobe.

Toda, kaj pa je vendar v prvi vrsti potrebno, da se tak boj sploh more začeti. Dobro se je treba pripraviti nanj in z vso pozornostjo proučiti vse dane okolnosti, je li trenutek za gibanje primeren ali ne. *Ali, ta pogubonosni zakonski načrt hoče prepričati ravno vsako pripravo za boj in tako le-tega udušiti takoj v preem kalu.* Žalibog imamo danes še prav malo toliko modernih in tudi toliko modrih sodnikov in še manj takih državnih pravdnikov, ki bi si upali, ali ki bi hoteli mogoče tudi povsem nedolžne pogovore mej tlačnim delavstvom o njihovi nejevolji nad slabimi gmotnimi razmerami drugače tolmačiti nego ravno kot napeljevanje ali ščuvanje k upornemu boju bodisikojne vrste.

S tema dvema izrazoma, bi tedaj «odlični» nemški svobodomiselnici in njihovi pripadniki vseh tudi slovanskih in slovanskih narodnih barv, dnsegli svoj umazani kapitalistični namen, ker bi železničarji faktično bili oropani jedinega sredstva, ki ga imajo danes na razpolago proti kapitalizmu, to je *koalicijskega prava*. S tem zakonskim načrtom so gospoda Kroy, Dr. Michel in Weidenhoffer napravili poskus, potlačiti železničarstvo v srednjeveško sužnjost preteklega stoletja. Da, še odurnejši je njih nakana in brutalnejši je njihov načrt, nego *stari* karenski zakonik iz leta 1854, ki je v § 481 *za dorvarjanje* za mezdni boj predpisoval kazen zopora z največ tremi meseci. Po krutih bojih delavstva je ta drakonični paragraf bil razveljavljen s zakonom od 7. aprila 1870. Narodnjaškim železničarskim «zastopnikom» prosvetljenega 20. stoletja pa ne zadostuje kazen srednjeveškega viteštva nego posežejo v dobo rimskih Neronov in s krinkami železničarskih prijateljev na obraza, efijaltsko hočejo uničiti svoje varovance v veliko veselje onega, ki ga resnično zahrbtno zastopajo, v veselje kapitala.

„Reichsbund“

nemških železničarjev na bobnu.

Sicer nismo škodoželjni in vsaki napravi želimo življenja, če le količkaj koristnega od nje moremo pričakovati. Veseliti pa se moramo vedno, kadar propada naš sovražni konkurent, ki okužuje delavske vrste s hinavskimi, zapeljivimi, protidelavskimi idejami. Zato se prav srčno radujemo, ko čitamo v zadnjem letnem poročilu proslulega železničarskega «Reichsbunda», da je njega organizacija že v zadnjih zdihljajih in da se približuje zaslužnemu večnemu počitku.

Kako se je to repenčilo lanjskega leta revše ko je naša organizacija za nekaj millega povišala članarino. Uganjalo je kar orgije umazane konkurence proti naši železničarski organizaciji in si s tem hotela pridobiti pripadnikov v naših vrstah. A sedaj pa je tudi «Reichsbund» moral storiti isto, povišal je tudi on prispevke svojim članom in je moral ugrizniti v ono jabolko, katero je lanjsko leto opisoval tako kisló, da je vsakemu, ki je o tem čital, kar usta na stran zavleklo. Kakí občutki morajo vendar obdajati gospode, ko vé ves svet, da jim, gre že za življenje in le radi tega zahtevajo od svojih zapeljanih somišljenikov večje požrtvovalnosti, dočim se je socijalno-demokratska železničarska organizacija s zvišanjem prispevkov hotela le pripraviti na ravno predstoječa gibanja.

Leta in leta je nemški «Reichsbund» simuliral svojo solidnost in izkazoval je v svojih letnih poročilih na tisoče društvenega premoženja. *Sedaj se pa kar nenadoma izkaže, da vse, ono simulirano društveno premoženje obstoji le iz neizterljivih terjatev.* To so same take terjatve, na katerim se mora vsako dru-

štvo javno odpevedati, ako nima zavrattnega namena, zapeljavati z istimi svoje člane, kakor ga ima ravno «Reichsbund».

V pretečenem letu je «Reichsbund» izkazoval 7500 članov in 8411 kron zastankov na članarini. Če vsak člen plačuje poprečno mesečnih 45 vin, tedaj je vsak njih zavstal za poldruhi mesec to je za 1 krono 12 vin. In faktično je «Reichsbund» čez 4444 kron teh zastankov napravil kar križ.

Na inseratih si je domišljeval zaslužiti strašanskih svot. In kaj se mu je dogodilo. Kar 11.959 kron je moral črtati iz tega računa.

Če si administrativno poročilo ogledamo nekoliko bližje vidimo da je «Reichsbund» početkom društvenega leta štel 7500 članov koncem leta pa že 10.125. Dohodki na članarini so morali iznašati vsled tega, računajoč mesečnih 45 vin na člana, skupaj 47.000 kron.

Faktično je pa blagajničar inkasiral le 31.312.66 kron, kateri znesek odgovarja poprečnemu številu 5798 članov, računajoč članarino na mesečnih 45 vin. Po inkasirani članarini se izkazuje kar 2000 članov manj nego jih je imelo društvo početkom leta. Le dve alternativni sta vsled tega tu mogoče. *Prva namreč, da «Reichsbund» nima toliko članov, kolikor jih piše v svojem letnem poročilu,* ali pa nekaj tisocev članarine v tem poročilu morebiti «pomotoma» in izkazanih.

In, čujte, kotiko je imel «Reichsbund» lanjskega leta v odpornem skladu: 1741 kron 78 vin. In s to svotico opremljen je ščeval železničarje v boj kot besen. Iz tega fakta moremo pač sklepati, kaj mu je prava svrha in kaj je njegov cilj: *upropasti jednostarno železničarje*, izdati jih takorekoč kapitalu, da jih neusmiljeno požre. Na stotine družin bi bilo nesrečnih v takem boju, kjer bojovníki nimajo takorekoč prav nikakega bojovnega sredstva na razpolago. Po tem odpornem skladu moremo pa tudi soditi zavednost in čut solidarnosti članov, ter njihovo darežljivost za društvene namene v najkritičnejših trenutkih.

Fakt je, da «Reichsbund» nima na razpolago denarnih sredstev, katerih zahteva sploh vsaka strokovna organizacija, ako hoče sploh obstajati. Pred kratkem je centralno vodstvo izdalo okrožnico, na posamezne krajevne skupine, v kateri pozivljó nabiralce za odporni sklad, da čim prej pošljejo nabrani denar. In v svojem lastnem letnem poročilu daje centralno vodstvo na znanje, da *kmalu ne bode moglo več izplačevati nikakih stroškov za pravovarstvo.*

Omeniti pa moramo, da je centrala «Reichsbund» imela sploh vedno več denarja na razpolago nego pa vodstvo socijalno-demokratske železničarske organizacije, seveda je vsled njegovega vzornega gospodarstva ves denar potekel, ne vé se kam. Za pravovarstvo je «Reichsbund» prošlega leta izplačal le 4959 kron 15 vin, podpor je pa dal 1110 kron, dočim je pa centrala socijalno-demokratske organizacije med letom 1907 izplačala na pravovarstvenih stroških 65.412 kron 90 vin, podpor je pa razdelila v znesku 11.787 kron 68 vin.

Tudi če opošteujemo razmerje števila članov jedne in druge organizacije pridemo do zaključka, da je socijalno-demokratska organizacija kljub manjšim sredstvom, ki so jej na razpolago, izplačala vže trikrat večjo svoto za pravovarstvo in dala dvakrat več podpor nego pa nemški «Reichsbund».

Svojega bankrotnege stanja se pa sicer «Reichsbund» danes že popolnoma zaveda in ga je pričakoval že dalje časa. Zato si je tudi vedno skušal in se poskuša s tem rešiti, da vodstvu socijalno-demokratske organizacije predbaciva, da le-to ne izdaja nikakih letnih obračunov in da tedaj članarina in drugi prispevki izginevajo ne vé se, kam. Na taka nesramna obrekovanja moremo le mirne duše odgovoriti, da je centrala socijalno-demokratske železničarske organizacije izdala vsako leto natančno poročilo o vsem svojem opravljanju, tako, da iz njega more posneti natančne podatke vsaka podružnica ali vplačevalnica posebej o vsakem novčiču, v kake svrhe ga je centrala obrnila. Letošnje poročilo za pretečeno leto 1907 obsega celih 150 strani s specifičiranimi računi takorekoč za vsako delovanje organizacije posebej, v njeni celoti in z ozirom na posamezne krajevne skupine. Kako so pa računi centralnega vodstva «Reichsbunda» pa tudi vemo: v osmih točkah so zabeleženi vsi dohodki organizacije, v ostalih 20 izdatki in člani so «zadovoljni» in tudi «navdušeni» za nadaljno energično in požrtvovalno sodelovanje.

Sklep naš je ta, da se veselimo gledati, kako hitro razpada ona organizacija, ki pod krinko narodnjastva deluje za kapitalizem in ob jednem za moralno ugonobljenje železničarskih uslužbencev, ker njej pripadajo tudi oni sloviti državnozborni poslanci, ki so ki so državnem zboru predložili v potrditev smrtno obsodbo železničarjev v obliki znanega Kroyevega zakonskega načrta.

Štrajk na orientalski progi.

Vzroki tega ravno dokončanega štrajka nam sicer niso znani prav natančno, in tudi o gibanju samemu nimamo dosti podatkov, da bi mogli z gotovostjo reči, kaj je uslužbenec te turške proge prisililo do izbruha njihove nevolje. Toliko moremo vsekako reči, da vzroka temu gibanju ni iskati samo v gmotnih razmerah uslužbencev, nego v prvi vrsti v samopašnem postopanju železniške uprave proti svojim uslužbencem. Saj so stavkajoči razven povišanja svojih mezd zahtevali tudi odstranitev nekaterih višjih uradnikov, ki so gotovo pašarili in bodo žalibog tudi še naprej gospodarili nad uslužbenci prav po turško. Zahtevali so tudi na nekaterih krajih, da se uredijo delavske razmere. V tem pogledu vlada na turških železnicah popolna anarhija in ne obstoji do sedaj še nikak zakon, ki bi neznosne razmere saj nekoliko blazil. Uslužbenici so odvisni popolnoma od železniških podjetij samih, katerim turška vlada v danim jim koncesijam diktira samovlastno, vse pogoje glede ravnanja z uslužbenci in glede prometa sploh. Vsled tega so gmotne in moralne razmere uslužbencev na turških železnicah tako različne kakor so različna podjetništva, katerim posamezne proge pripadajo. Da, ne samo na posameznih progah so železničarski odnosi različni, tudi na posameznih delih jedne in iste proge je usoda uslužbencev različna. Največ železniških podjetij je v rokah nemških in francoskih kapitalistov. Nekaj je tudi Angležev. Vsem tem turška vlada daje popolnoma proste roke, da dela s svojimi uslužbenci, kar ravno hoče in so glede svojih podjetij takoreč skoraj neodvisni gospodarji. Če uslužbenici niso z njimi zadovoljni, in pretijo s svojim uporom, jim hitro priskoči policija na pomoč, ki seveda doseže vsakikrat momentanni uspeh. S kako absolutnostjo podjetništva po danih jim vladinih koncesijah in privilegijih postopajo, moremo sklepati že iz tega, da je stavka izbruhnila po politični revoluciji, nastali vsled proglasitve ustave in da jo nova turška vlada ni moglo nikakor mirnim putem ustaviti. Stavka je trajala do zadnjega časa in uslužbenici so ostali solidarni dokler ni posegla vmes vlada s svojim brutalnim sredstvom, ki je v navadi ne samo pri njih Turkih, ampak tudi pri takozvanih civilnih in modernih državah.

Novopečeni turški policijski minister je pozval vse uslužbenice, ki so voljni stopiti v delo, da začno delati ter jim, je dal v varnost prostosti dela vojaško stražo. Ostalim je zapretil, da na turških železnicah ne najdejo več nikake službe, ako takoj ne nastopijo službe in inozemcem je vrhu tega tudi zagrozil, da jih zapodi ven iz turškega cesarstva.

Opomniti je namreč treba, da so vse gibanje vodili le inozemci, iz različnih evropskih pokrajin, ki so jih svoječasno železniška podjetja poklicala tjakaj v službo. Vladin zastopnik, policijski minister je to znal in smatral izgon za jako uspešno sredstvo proti nadaljevanju stavkanja.

Meščanski časopisi kar ne morejo prehvaliti tega energičnega ministra. Seveda on ni storil ničesar drugega, kar so delale vse ustave države do časa, ko je bil delavec izpostavljen milosti in nemilosti vlade, dokler ni bil zavarovan glede prostosti dela po zakonih. Gotovo se tudi ta turški minister domišljuje, da bode delavsko socialno vprašanje v Turčiji rešil z nasiljem. Gotovo se moti, ker tudi turškim podanikom se počasi svetli v glavi in se zavedajo, da so usužnjeni tlačani kapitala.

Netaktno so se vedli v tem gibanju nemški in avstrijski konzulat, ki sta se izrekla kar navadnost proti interesom uslužbencev. Zahtevala sta od turške vlade, da najenergičnije poseže v to gibanje. Seveda se je avstrijski odposlanik v Turčiji po vsej pravici smel zanimati za to vazno gibanje in čuvati interese avstrijske države, ali, on je mogel to storiti takneje, v obliki *jednostavne intervencije*, ne pa z energičnim protestom in s povelji na turško vlado, da temu gibanju napravi nemudoma konec.

No, taka «energična» postopanja bodisi-koje vlade so že večkrat ostala brezuspešna, oziroma so imela svoj uspeh le momentanno. Tako se bode zgodilo tudi tukaj. Za trenutek so železniški uslužbenici navidezno pomirjeni, a v njih vre naprej in se kuha, dokler ne izbruhne nevolja še z večjo silo. Mir nastane le tedaj tudi na Turškem, kadar bode tamošnja vlada došla do prepričanja, da se socialno politična vprašanja tudi na Turškem ne rešujejo z brahijalno silo in s zakoni ki pripovedujejo vsako delavsko gibanje.

Dopisi.

Z ljubljanskega državnega kolodvora. Anarhija, ki vlada v naši kurilnici že dolgo časa, je, mislimo, prikipela do vrhunca. Razmere so

postale neznosne in osobje postaja dan za dnevom nemirnejše in nezadovoljneje. Vsi hočejo zapovedovati in komandirati, le jednega tehnikarja izvajamo, in vsi hoče, da se ga posluša, tako, da že delavci ne vejo, koga poslušati. Le takrat se zjedinijo vsi ti komandantje: inšpektor, tehnikarji, oba strojevalna mojstra, delovodja, nadkurjač in čistilni mojster, kadar je treba planiti po kakem delavcu. Vsaka pritožba je takorekoč nemogoča, ker «zapovedniki» že znajo preprečiti, da iz kurilnice ne pride kaj na pristojno mesto železniške uprave. V prvi vrsti je temu kriv gosp. nadzornik *Pocha del Falba*, star mož, že utrujen službe in prav potreben pokoja. V svojo pisarno pride le zjutraj in popoldne pogledat za pol ure, tako, da se sploh mora dvomiti, da mož more v tem času podpisati vse spise, ki se imajo odpremiti. Zato tudi nima časa poslušati prošelj in pritožb svojega osobja in pusti, da mu v tem pogledu gospodarijo drugi, v prvi vrsti delovodja. Vmešavajo se pa sploh vsi, ki se čutijo za en klin višje, tako da so si drug drugemu na poti. Iz osobja se jednostavno norčujejo. Kurilniško vodstvo imata v rokah strojevalni mojster in pa delovodja. Ta dva vladata popolnoma neodvisno, svojevoljno. Ne poznata nikakega statusa in pomikata uslužbenec naprej brez vsakega ozira na njihovo službeno dobo. Protekcija je v bujnem cvetju, tako da dela sramoto današnjemu času. Strojvodjevi namestniki, ki so že dve leti šem imenovani, morajo še danes opravljati službo kurjača, dočim pa ljubljenci kurilniških vodij, ki so položili izpite dosti kasneje in so tudi precej mlajši od prvih, že vozijo kot strojevodje. Osobje kvalifikujejo oni po osebnih simpatiji in simpatiji do posameznih uslužbencev igra največjo ulogo pri avanziranju istih. Strojvodje, ki služijo že 30 do 35 let, so še vedno v plačilnem razredu z letno plačo 2000 kron, dočim je na drugi strani zopet dosti takih, ki so prišli s 13 do 15 službenimi leti v plačilni razred 2200 kron. Kurilniški vodja se za vse te stvari, kratko rečeno, prav nič ne zmeni in pusti, da drugi nepoklicani faktorji delajo z osobjem, kakor se jim sploh poljubi. On sploh ne vé, kake ljudi ima pod seboj. Neki strojevodjevi namestnik je že sedem let v kurilnici, a gospod vodja še do danes ne vé, jeli dotičnik kurjač, ali strojevodja ali kaj. Lahko tedaj govorim, da je z osobjem zadovoljen, če ga sploh ne pozna. Osobje gotovo ne more biti z njim zadovoljno in prav hrepeni, da bi se kmalu umaknil, kakemu drugemu, kateremu bi bil blagor delavstva malo bolj na srečo, nego je njemu. Pač vse drugače postopa višji komisar gosp. *Ritter*, kateremu se je od nekatere strani zamerilo, češ da s svojimi ljudimi prepravično postopa.

No, ampak tega izjemnega stanja ljubljanski kurilničarji ne bodo več dolgo prenašali. Bodo že našli sredstev, ki bodo gospodi v kurilnici malo prirezali ušesa in jim pokazali, da tiranija tudi v tej kurilnici nima ugodnih tal.

Iz tržaške južno-kolodvorske kurilnice. Pretekli teden se je v naši kurilnici dogodil škandal, tak, da je o stičnih res le redko slišati med železničarstvom, in naravnost občudovati moramo prav oslovsko potrpežljivost železničarjev ter njihovo disciplinirano razsodnost, da se onemu tiranu, ki je ta škandal povzročil, ni zgodilo kaj takega, kar vsak tiran zasluži. Govorimo o kurilniškem šefu *Dolinscheku*. Ne vemo, kje se je ta človek svojih lepih manir naučil; na tehniki najbrže ne, ker za take stvari ni treba prav visokih študij. Tako zna vsak navadni kravar.

Dne 6. okt. je na postaji palo par vagonov z relz doli in so se tudi prevrnili. Da jih odstranijo s tira, so bili pozvani ključavničarji, ki so morali delati od 10. ure zvečer do 7. ure zjutraj, vsled česar jim je podšef *Josip Schaffer* zaračunal 9 ur prekournega dela, kar je bilo popolnoma upravičeno. Delo se je vlekló radi tega toliko dolgo, ker niso dobili nikake rezervne lokomotive, ki bi bila vozove narazen potegnila. Prisedši zjutraj *Dolinschek* v kurilnico, mu *Schaffer* pové, kaj se je zgodilo in mu razloži, da so ključavničarji morali delati celo noč do 7. ure zjutraj, predno so spravili vozove nazaj na tir. Ni si dal mož dopovedati, zakaj se je delo tako zavleklo nego kričati je začel na *Schafferja* prav divje: *Kako je to mogoče, da bi bili delali celo noč; vi ste spal na sofi, mesto bi bil delo nadzoroval i t. d.*

Zastonj so bila *Schafferjeva* prizadevanja, prepričati šefa, da je bilo delo jako težavno in mučno in da je on storil svojo službeno dolžnost. *Dolinschek* je rastele greben in zavedajoč se svoje šefovske avtoritete, zabrusi *Schafferju*, ki je že 40 let v železniški službi sledeči «uhaz»: **Vi niste sposobni za službo, jaz Vas ne morem rabiti več, Vi ste od mene en d...k in ste od mene iz službe odpušteni.** *Schaffer* je vzel svoj klobuk in šel domov...

Takoj istega večera so sklicali kurilničarji protesten shod, katerega se je vdeležila velika množica železničarjev. Na tem shodu je bila sklenjena in jednoglasno sprejeta sledeča

Resolucija.

V svojih društvenih prostorih zbrano strojevodno in kurilniško osobje protestira najodločneje proti postopanju kurilniškega predstojnika gosp. *Dolinscheka* napram strojnemu mojstru gosp. *Schafferju*.

Protestira nadalje proti temu, da se kurilniški načelnik pusti voditi oziroma čuvati od takih oseb, ki hočejo službeno osobje izrabljati, vsled česar slednje trpi veliko škodo.

Zbrano osobje najresneje izjavlja, da bode izvajalo konsekvence, če se v prihodnosti še enkrat kaj takega dogodi.

Izjavlja končno, da se absolutno ne pusti več na dalje službeno izrabljovati, kakor je bilo izrabljavano do sedaj in zahteva da se ostale podpredstojnike pouči, da ne bodo zahtevali od osobja nemogočih stvari ter ga vrhu tega še žalili z neumestnimi grožnjami.

Razne vesti.

Finance državnih železnic se boljšajo od leta do leta. Tudi zadnje poročilo, izdano ravnokar za pretečeno leto 1907, nam dokazuje splošno gmotno zboljšanje, dasiravno je poročilo v posameznih točkah, kakor po navadi, tudi sedaj jako nejasno in tako zamotano, da človek ne more dobiti jasne slike o dohodkih in izdatkih pri posameznih progah. Severna železnica je bila v državni upravi že od 1. januarja 1907 in jo je železniško ministerstvo zato pritegnilo v zadnje poročilo in sicer tako, da ravno glede najvažnejših točk ne moremo glede iste posneti nikakih podatkov. Vmešalo jo je popolnoma med druge železnice, tako, da si ne moremo napraviti nikake slike, kako je država gospodarila prvo leto s to železnico. Nikakega zneska nam to poročilo ne pove, ne o dohodkih ne o izdatkih. Pa tudi od drugih strani ne zvemo ničesar, tako da ostane javnosti skrito, kako posamezne proge napredujejo. Vsled tega tudi ne moremo napraviti nikakega primera glede napredka, ki ga je napravila stara državno-železniška mreža, izvzemši namreč severno železnico. Izdatki za severno železnico so pač posebej specifični in sicer iznašajo isti glasom poročila 69.3 milijonov kron. Dohodki so pa pomešani z onimi drugih državnih prog in je z navedenega razloga nemogoče zvedeti koliko njih spada na stare državne proge in koliko na severno železnico. V pretečenem letu so državne železnice imele 115,375.570 kron dohodkov in vložna glavica, 3 milijarde 832 milijonov kron, se je obrestovala z 3.01%, proti 2.64% v letu 1906. Za državne železnice se je potreboval v pretečenem letu dodatek 55.4 milijonov kron. Odštevisi zneske za amortizacijo, posojila in emisije in za državne davke, se ta dodatek zniža na 2.5 milijonov kron. Splošno se more reči, da državne železnice gospodarsko napredujejo. Železniško ministerstvo se v svojem posebnem komuniqueju samo pohvali v tem smislu, češ da je opazati leto za letom napredek, kar je dokazala tudi gospodarska statistika za preteklo leto 1907.

Obratni stroški pri vseh železnicah vidno rastejo; ne samo pri nas v Avstriji ampak tudi v Nemčiji in v Švici. Švicarski zvezni svet je pred kratkem predložil zvezni skupščini poročilo o finančnem stanju državnih železnic, kjer toži o vednem naraščanju obratnih stroškov in izraža strah, kaj bo, če se temu v kratkem ne opomore. Obratni koeficient zveznih železnic je na primer v pretečenem letu porastel od 65.8 na 67.48 odstotkov, prebitek mej dohodki in izdatki pa se je znižal od 4.8 milijonov kron za 2.8 milijona, od katerih pa se je 2 milijona uporabilo za draginske doklade. Upravni svet švicarskih zveznih železnic je zato naročil generalnemu ravnateljstvu, da prouči, kako bi se finance železnic mogle zboljšati, kako bi se zvišali dohodki. Poročevalec je povedal upravnemu svetu, da vzrok tem nepovoljnim finančnim razmerom tiči v velikih bremenih, ki se nalagajo upravi zveznih železnic, posebno s tem, da razširja svojo železniško mrežo, in da mora vedno večjo pozornost obračati na gmotno stanje svojih uslužbencev in da so obratne zahteve sploh vedno večje in zahtevajo vedno več denarnih sredstev. Dotična komisija je bila seveda mnenja, da se to vedno naraščanje izdatkov *da odpraviti s tem, da se opustijo vse nadaljnje železniške gradnje in da se tudi osobja ne pomnoži za dalje časa.* Nadalje se je komisija izrekla tudi zato, *da se vse nove zahtere bodisi osobja, bodisi tudi posameznih mest ali občin kolikor mogoče skrijejo.*

Na ta način rešujejo tedaj povsod to pe-reče vprašanje meneč, da bodo akcijonerji res na vse veke vlekli masne dohodke krvavih žuljev usužujenih uslužbencev.

Grozna nesreča se je pripetila dne 26. septembra na berlinski mestni železnici. Jeden vlak je vozil drugemu v stran zvrnil zadnji voz tega slednjega z viadukta doli, dočim sta druga dva ostala na viaduktu. Glasom došlih poročil je bilo 17 oseb ubitih, 18 pa ranjenih, mej njimi večina težko.

Voz ki je padel čez viadukt je bil popolnoma zaseden. Večinoma so bile gospe in mlada dekleta v njem; bilo jih je kakih 35.

Nekaj sekund je voz visel na vijaduktu, a se je potem prevagal in pal čez. Tudi drugi voz je bil v nevarnosti, da ga potegne prvi seboj, kar se je pa vendar še pravočasno preprečilo.

Nesreča se je zgodila vsled tega, ker strojevodja ni opazil signala, da ima ustaviti, ogibni čuvaj je pa došel za sekundo prepozno k ogibom, da bi bil nesrečo odvrnil.

Natančna preiskava je dognala, da se tudi pri tej železnici varči na vse strani in to na kožo, onih, ki se tankaj vozijo. Za varnost pasazirjev je povsem premalo preskrbljeno. Sprembno osebje pri vlaku nima nikakega razgleda pred vlak na prosto progo in je istemu sploh prepovedano stopiti mej vožnjo do strojevodje. Nadalje je prostor za strojevodjo tako majhen, da se ne bi moglo niti do njega, če bi se mu kaj pripetilo, ker se namreč dotična vrata odpirajo samo na znotraj proti temu prostoru. Kako velika nesreča se more dogoditi vsled tega, ker se ne more do stroja, da bi se ga eventualno še pravočasno postavilo! V teh vratih je samo jedna lina, skozi katero tudi ni mogoče nikomur opaziti, če se je strojevodja kaj zgodilo. Osebje je že opozarjalo železniško upravo na vse take in enake nedostatke, toda železniška uprava kar možato odgovori: *Varnostna oblast je vse te naprave odobrila.* Ko je pred kratkem neki blokni čuvaj opomnil obratno codstvo nato, da nekaj blokni postaj, ki dajejo signale, sploh ne funkcionira, so ga odpustili iz službe kot silneža in nadlegovalca. Službeni čas iznaša redno skoraj pri vseh uslužbencih 14 ur na dan. Vsled tega so seveda uslužbenci vsi prenapeti dela in jim manjka ona duševna energija, ki je potrebna vsakemu železniškemu uslužbencu, da more opravljati svojo službo z ono pazljivostjo, ki je v varnost pasazirjev. Seveda je kapital povsod enak, povsod izrabljajoč, oderuški, ki gleda le na svojo lastno vrečo, ne meneč se zato, s kakimi sredstvi oziroma s katerim orodjem si siplje v zrelo. Tako tudi pri železnicah v cesarskem Berlinu.

Na Angležkem ni nič manj nego 250 večjih in manjših železniških podjetij, katerim je prva skrb, da svojim akcionarjem s štedenjem in varčenjem »prigospodarijo« mastnih dividend. Na vseh koncih in krajih se stiska, da se ugoti tem »ubogim lačnim trpinom«. Če bi se železniška podjetja iztrgala iz rok tolikih in bi se ves obrat mogel koncentrirati v roki jednega, bi se moglo prisediti še 15 do 20 milijonov funtov sterlingov na leto. Tako so izračunali angleški državni ter želijo, da bi ta dobiček obrnili v splošno korist vsega ljudstva. Zato se deluje nato, da država monopolizira železnice in jih tako dobi v svoje roke, vedoč, da bi se nikakor ne koristilo javnosti, če bi se njih uprava zjedini v rokah par zasebnikov, ki bi potem mogli prav poljudno zapovedovati smeri cele trgovine.

Na nemških železniških progah je pretečeno leto smrtno ponesrečilo 1514 oseb, 1346 krat je vlak skočil s tira in 947 krat trčil v nasproti vozeči vlak; drugih nesreč je bilo 5807, vsega skupaj tedaj 8100 nesreč. Leta 1896, to je pred desetimi leti, je bilo vseh nesreč le 6430, tako, da je tega leta došlo na 100 kilometrov obratne proge 7,85 nesreč, v letu 1906 pa 8,05, torej 2 odstotka več.

Leta 1906 je bilo pri omenjenih nesrečah ubitih 165 potnikov in 1003 železniških uradnikov in 146 tujih oseb vstevši železniške uslužbenice, ki niso bili v momentu nesreče ravno v službi. Poškodovanih je bilo 7121 potnikov 3225 železniških uradnikov in 796 tujcev. Poškodovanih ubitih je bilo pretečenga leta skupaj 7056, leta 1896 pa 5134. Da se nesreče tako množijo od leta do leta, imamo seveda v prvi vrsti pripisati v nespametnemu varčenju, ki je tudi pri Nemcih zelo razvito, v drugi vrsti pa dolgemu službenemu času delavcev kakor tudi uradnikov.

Največja strokovna organizacija na svetu je nemška kovinarska zadruga. Njeno letno poročilo za leto 1906 izkazuje koncem leta 336.074 članov in sicer 320.000 možkih in 14.927 žensk. Tekom leta je število članov narastlo za 75.383. Največ je ključavničarjev in sicer 94.903. Čisti dohodek je znašal 8.011.509,67 mark. Dohodki na doneskih so se zvišali nasproti prejšnjemu letu 1905 za 3.188.279. Primeroma dohodkom so pa porasli tudi izdatki. Leti so iznašali 5.712.001,49 mark. Največ se je dalo za potnino in sicer 243.409,03 mark, brezposelnim so dali za bolezen 568.138,99 za stavarje 2.816.390,80, za pravovarstvo 78.902,21, iz službe odpuščenim 214.047,27, v posebno nujnih slučajih 65.680,30, članom petnikom išočim si delo 79.900,79, v slučajih smrti 16.981,70. Vsa ta podpora znaša skupaj 4.803.715,44 mark. Za njihovo strokovno glasilo se je izdalo 251.775,01 mark. Vse krščanske socialne »organizacije« celega sveta z vsemi nacionalnimi organizacijami vred, nimajo skupaj toliko članov kot nemška socialna demokratična kovinarska organizacija sama.

Sijajno zmago slavi naša organizacija nad ravno dovršenimi volitvami v provizijski sklad

c. k. avstrijskih železnic. V ravnateljskem okrožju Linc je bilo oddanih 7356 glasov in sicer so jih dobili socialni demokratje 5327 do 5341, krščanski socialisti pa le 1466 do 1470; 530 listkov je bilo oddanih praznih. Socialni demokratje so dobili za 990 glasov več nego pri zadnjih volitvah, krščanski socialisti pa samih 7.

V dunajskem ravnateljstvu je bilo oddanih 10.790 glasov, od katerih odpade 7392 na socialne demokratje, ostalih 1226 pa na krščanske socialiste. Praznih glasovnic je bilo 1440. Pred tremi leti so socialni demokratje dobili 5187 glasov, krščanski socialisti pa 3168.

Vidi se, da »socialno-demokratična organizacija napreduje v vsakem pogledu rapidno, kakor rapidno, namreč propada krščanska organizacija«.

Domače stvari.

Dr. Mandič in njegova krumirska zadruga menda le še prav težko dihata in jima gre obema že precej za kožo tako kakor nemškemu »Reichsbundu« Različnih sredstev se poslužujeta obe te dve organizaciji, da bi si nekoliko oživili njih klaverno materijelno in moralno stanje. Narodna delavska organizacija je poklicala na pomoč češkega narodnega socialista Burživala, da odžene klavernost slovenskih krumirjev v Trstu, posebno pa onim par železničarjem, ki samevajo in se dolgega časa praskajo za ušesi, tam v družvenih prostorih. Posebno té je hotel menda Burival potolažiti, ker je prišel baje prav zato semkaj, da položi temelj skupni železničarki organizaciji, seveda tudi na mejnarodni podlagi Mandičevega najnovejšega recepta, to je na podlagi slovanske mejnarodnosti. Ta češki gospod doma ne more nikamor naprej, pa je prišel semkaj oznanjevat svoj nauk. Da se ljudje sploh kaj prime, je seveda v prvi vrsti treba prav pošteno lagati, koliko ima njegova železničarska organizacija na Češkem že pripadnikov i. t. d. Je rekel, da jih je 23 tisoč. Kje je vzel vse te tisoče, je povsem nerazumljivo, ker je še lanijskega leta na seji koalicijskega odbora zastopal le 5000 železničarjev. Na letošnji seji koaliranega odbora železničarjev so ga pa odborniki prašali kaj sploh on zastopa. Tako je javno mnenje o Burivalovi češko-narodni železničarki organizaciji. Mnenje naše je pa to, da pri tej organizaciji vsak novo došli član dobi svojo številko, ki jo nosi tudi še potem seboj, ko je iz organizacije že davno izstopal ali pa celo umrl. Tako število raste in tako more biti tudi verjetno, da je v Burivalovi organizaciji danes kar 23 tisoč organiziranih železničarjev, docim je lanijskega leta trdil, da jih zastopa le 5000. Tako dela tudi Dr. Mandič. In nekateri naši se ne morejo prečuditi, kje Mandič vzame toliko tisočev »svojih« in toliko stotin železničarjev. Res je seveda le jedno, da namreč Burival nima niti dva tisoč železničarjev v svoje organizaciji in da jih ima Dr. Mandič 17, reci sedemnajst. To slednje je prav natančno število, ker Burivalov agitatoričen govor je napravil na vse narodne železničarje tak vtis, da so na sestanek ki se je vršil 8. oktobra zvečer prišli prav vsi, to je 17 njih. Mi se kar divimo temu velikanskemu uspehu in nadajmo se da bode tudi Burivalu za zmeraj zadostoval ta uspeh in da bode za prihodnost prepričan, da so železničarji južnih pokrajin prav tako dobro organizirani na socialno-demokratični podlagi, kakor so železničarji severnih dežel. Zapustiti je moral svoje južne »brate« uverjen da se tudi le tem bliža zadnja ura in da bode tudi njihovi organizaciji preje ali sleje zapel prav žalostno — boben.

Nekaterim tržaškim pismonošem »Železničar« in »Delavski list« menda strašansko smrdita. Tako čujemo od več sodrugov, ki se pritožujejo, da teh listov ne dobivajo redno, da nekaterih števil sploh ne dobijo i. t. d. Pušajo jih tudi kar pred vrati na tleh, dasiravno je naslovljenik doma, ali jih pa vračajo s pripombo, da je naslovljenik nepoznan, dasiravno stanuje pod navedenim naslovom. Ako mislijo, da bodo na ta način stvari kaj škodili, se zelo motijo. Kdor drugim jamo koplje, sam vanjo pade, in kaj takega se tudi lahko zgodi dotičnim pismonošem. Par njih bi se lahko po imenu naveli; vendar tega za danes še ne storimo in hočemo le opomniti te nestrpneže, da naj se pomirijo v svojem sovraštvu proti socialni demokraciji še pravočasno, da se ne bodo kesali. Do sedaj smo vse to mirno prenašali, a naprej ne bomo več. Opozorjamo na te nerednosti tudi c. k. pošto ravnateljstvo. Morebiti smatra tudi ono potrebnim, da pismonoše vsled naše pritožbe tudi uradno opomni na službeno dolžnost, ki jo imajo vršiti nepristransko in prosto vsakega stranskega fanatizma, ki so ga nekateri žalibog do sedaj kazali. Nadejamo se, da bode to zadostovalo! Oni, ki se čutijo krive, naj uvažujejo resno, kar smo tu povedali.

U tržaškem ravnateljstvenem okraju so bili v odbor provizijskega sklada izvoljeni sami naši sodrugji. Volilnih listkov je bilo oddanih 2697. Od organizacije predlagani kandidatje so dobili 2394 glasov, nasprotniki pa samih 16:4 glasovi so bili razcepljeni in 283 glasovnic je bilo oddanih praznih. Kje so vendar ostali rajsi bundlerji ni pa Mandičevci, a pardon Burživalci.

Slavnemu c. k. ravnateljstvu državnih železnic v Trstu!

Uslužbenci tržaške kurirnice in skladišče čakajo tudi letošnje leto na novo zimsko obleko. Mej temi je dosti takih ki bi že pred dvema leti imeli dobiti kozuhe in drugo potrebno zimsko odelo.

Zima se bliža, a od nikake strani ni nobenega glasu, da kaj dobimo. Mislimo, da si je slavno ravnateljstvo pač preskrbelo že drugega liferanta na mesto prejšnjega, ki je pred dvema leti faliral. Sicer bi morali sumničati, da s tem dolгим čakanjem hoče sanirati kak deficit, ki bi bil v zvezi s falimentom prejšnjega liferanta.

Prosimo tedaj slavno ravnateljstvo, da nam letošnje leto gotovo pomore ter nam tudi da naznanje, da se je v tem pogledu že kaj ukrenilo. Prizadeži.

Društvo - Ljudski oder - v Trstu.

V ponedeljek dne 19. t. m. predava v Delavskem domu ul. Boscheto 5. II. nad. sodr. Etbin Kristan

o predmetu:

Cerkev in vera

Začetek ob 8. uri in pol zvečer

Vstopnina 20 vin. za osebo.

Železničarji! Udeležite se tega predavanja v velikem številu.

Najboljši in najcenejši koledar slovenski je

Žepni koledar

za delavce sploh in prometne uslužbence
za navadno leto 1909.

Ta koledar izhaja že deveto leto in se ga razpeča vsako leto nekaj tisoč. Posebno se odlikuje po vsebini koledar za leto 1909. Vsebinsko je naslednja: Ob novem letu (pesem), Koledar. Množilna razpredelnica, Kolkovne lestvice. Poštni tarif, luozeške denarne vrednosti, Stara mera in nova, Koliko plačam osebne dohodnine, Voja taksa (po novem zakonu), Podpore svojcem k orožnim vajam klicanih mož, O volitvah Centralni sedeži avstrijskih strokovnih organizacij, Starostno zavarovanje zasebnih uradnikov, Organizacija avstrijskih državnih in privatnih železnic, Primož Trubar, Spanje, Drobiz in beležke za vsak dan v letu. Razen te vsebine prinaša koledar pet slik socialno-demokratičnih državnih poslancev, in sicer: Hudec Jak., Renner Karol, Seabar Rajmund, Skaret Ferdinand in Tomschik. Ta bogata vsebina prica, da je koledar vsega priporočila vreden za vsakogar. Razpošiljati se prične v drugi polovici meseca oktobra. Organizacije in posamezne naročnike kar najuljudneje prosimo, da ga naroče čimprej, zakaj pošiljatev more biti le tedaj točna, če se naročniki zglase pravočasno. Cena v platno vezanemu izvodu je 80 v, po pošti pa 10 v več. Naroča se pri »Delavski tiskovni družbi« v Ljubljani (Dunajska cesta št. 20) in pri upravnistvu »Rdečega Praporja«.

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopac
Tiska Dragutin Priora v Kopru.



Gostilna

„CASA DEL POPOLO“

(Zadružna delavska gostilna)

Trst, ul. S. Lazzaro in ul. S. Catterina

Domača kuhinja vedno dobro preskrbljena. — Cene zmerne. — Shajališče zunanjih sodrugov.



Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

Napitnina je odpravljena. Velika zbirka političnih in leposlovnih revij in časnikov v vseh jeziki.