

C. K. pošti!

Nedostavljene številke je poslati administraciji „Eisenbahner“
Dunaj V Zentagasse 5.



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

UREDNIŠTVO

se nahaja v Trstu ulica Madonnina, 15
Telefon 1570

UPRAVNIŠTVO

Dunaj V. — Zentagasse 5.

Izhaja 1. in 15. vsakega meseca

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.

Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina:

za celo leto 4.40 K
za pol leta 2.20 K
za četrt leta 1.10 K
Posamezna številka 18 vin.

Št. 6.

V Trstu, 15. marca 1913.

Leto VI.

Pridobivajte nove člane.

Vrste združenih železničarjev se pomnožujejo in utrjujejo čimdalje bolj. Vsako mesečno poročilo vsake posamezne skupine železničarjev nam to dokazuje. Ni je kategorije železniških uslužbenec, ki ne bi imela svoje člane organizirane, ni ga kraja na najbolj oddaljenih in zapuščenih postajah, kjer je le večje število osebja, ki ne bi imelo svojo močno uspešno poslujočo skupino ali vplačevalnico. Razveseljivo zanimanje in navdušena bojevitost navdaja vsepovsod zatirano in zapostavljeno železniško osebje. Vrste se množijo, moč narašča. Armada nadaljuje nemoteno in ponosno svoj zmagonosni pohod; pridružujejo se ji neprestano novi bojevniki. Vedno silnejša postaja naša vojska; vedno mogočnejša zveni naša osvobodilna pesem; vedno večje je število orjaških rok ki dviga pogumno v zrak zastavo pravice in sreče

Neprepredljivi je naš razvoj, nepremagljiva je naša moč. Po začasem počitku se vrste zopet zbirajo in zgoščajo: boj se nadaljuje.

Odpor nas ne vstraši; vabljuje besede nasprotnika nas ne motijo. Vemo, da zahteva naš boj žrtvovanja in truda in vemo tudi, da ni lahke doseči zaželeni cilj. Baš v zavesti velikega cilja in ogromnega boja je moč in ponos, ki nas krepi in navdušuje. Preko izstradalcev in vsakovrstnim nasprotnikom hočemo. Mnogo jih je izstradalcev in nasprotnikov železničarjev. Ali veliko več je naših bojevnikov, vse močnejša je naša volja. Mlačežev ne trpimo. Kdor gre z nami mora stopiti z gotovim in odločnim korakom. Globoka zavest in mladeniška sila navdaja in krepi, vzpodbuja in jači naše pristaše.

Mali porazali kratki odpor nas ne ustavi. Zmaga ni tuja našemu boju; naša dvajsetletna vojska ni bila brez uspeha. Od časa ko je naša maloštevilna prednja straža pričela zbirati bojevnike in širiti vrste, pa do danes, so se že marsikdaj upognili srčiti zatajevatelji naših zahtev. Marsikdaj smo že rekli odločilno besedo. Še se niso uresničile vse naše želje. Premnogo pravice se nam odreka. Z brutalnostjo, izkoriščanjem, zatiranjem in izdajstvom se nas skuša zatreti. Zaman. Najnovejši ukrepi odločujočih faktorjev in izdajstva nasprotnikov so moč železničarjev pomnožile in utrdile. Razvoj organizacije o zadnjem času nam pravi, da je izdajstvo meščanskih strank in izkoriščevalni sistem uprav dosegel to, da so se zdaj pridružili organizaciji še oni, ki so bili prej ali indiferečni ali pa pristaši nasprotniških strank.

Organizacija se utrjuje in to je prav. Sodrugi so se našim svarilom odzvali. Pričeto agitacijsko delo pa je treba, ravno pod uplivom dosedanjih uspehov nadaljevati in intenzificirati. Agitacijski teden razredne železničarske organizacije v Avstriji se je zaključil s popolnim uspehom. Povsod so se prijavi organizaciji novi člani. Vršilo se je neštevilno impozantno obiskanih shodov. Razložilo se je namene organizacije in razkrinkalo narodnjake in krščansko-socialne komedijante. Ravno njih najnovejše izdajstvo na škodo vsega železniškega osebja, jim je izkopalo grob. O kakih narodnjaških ali klerikalnih organizacij med že-

leznici ne more biti govora. Razsajanje, farbanje in obrekovanje je momentalno odtujilo organizaciji nekoliko nepodučenih delavcev. Vedeli smo, da bo de slava narodnjakom prav kratka. Njih povodom glasovanja za 17 milijonski predlog dejansko dokazano nasprotovanje zboljšanju razmer vseh železničarskih kategorij, je spametovalo še njih pičlo število pristašev. Narodne zveze zamorejo na svojih sestankih, kjer se poleg predsednika zbira še par odbornikov, kvečjemu poročati o letnih „neuspehih“. Vstanovljenje so bile zato, da bi kršile in razdirale solidarnost med osebjem. Tako delovanje ni moglo biti trajno.

Organizacija hoče priboriti železničarjem zahtevana zboljšanja. Odklonitev Tomschikovega predloga je bila le začasna. Boj ni končal četudi je bil predlog odklonjen. Zahteve bomo izvojili z močjo razredne organizacije, ki se pripravlja novemu gibanju za splošno službeno in plačilno saniranje razmer osebja vseh železnic.

Naloga vseh zavednih bojevnikov je, da napno svoje sile v agitaciji za organizacijo, ki mora postati številno tako močna, da bo imponirala brezpogojno parlamentu in upravam. Sodrugi! Pridobivajte organizaciji čimveč novih članov! Če bomo močni in solidarni, bomo vživali v čimkrajši dobi zboljšanje. Delo agitacijskega tedna naj se nadaljuje. Vsak posamezen železničar naj opominja neorganiziranega tovariša na njegove stanovske dolžnosti. Le močna organizacija nam zagotavlja zmago.

Več oblasti.

Dejali smo v zadnji izdaji tista, da je nedosledna politika meščanskih strank razumljiva onemu, ki zasleduje parlamentarne dogodke in ki pozna zgodovino in ustroj avstrijske ustave. Kratko očitiranje političnih pojavov, zgodovine parlamentarizma in postanka strank, bo služilo pojasnitvi položaja, ki usiljuje delavstvu zavzemanje primerne stališča napram škodljivim posledicam spremenjene in poostrene meščanske fevdalne politike.

Delavstvo si je po dolgem orjaškem boju izvojilo volilno pravico in si tako zagotovilo upliv na državo. V boju za razredne principe se zahteva složnost, očitani cilj in mogočno vero; to dokazuje evidentno zgodovina boja avstrijskega proletariata za splošno volilno pravico. Z odločno voljo in neprestano silo je delavstvo zahtevalo svoje politične pravice. Silni boj so pa pospeševali še drugi razlogi. Mogočno zatiranje zavednega bojujočega se delavstva, ki ni imelo nikakih političnih pravic, ki ni smelo zborovati, prosto se združiti, ki je bilo podvrženo milosti in nemilosti birokracije, ni imelo tiskovne pravice ne koalicijske in je bilo tako vsestransko ovirano v svojem gibanju in razvoju, je pospeševalo odporno silo zatiranega, izkoriščanega in preganjenega delavskega ljudstva; edino pridobitev volilne pravice, ki bi zagotovila delavstvu upliv na državo in mu zagotovila konstitucionalne pravice svobodo zborovanja in tiska, bi bila odprla pot prostemu po-

hodu združenih delavcev. Take persekucije so mlajši delavski generaciji skoraj neznane.

V tem občutimo že koristen upliv delavske politike na politično razmerje države. Ustvarjene pogoje za nadaljni prostejši in hitrejši razvoj delavskega razreda, je glavni in prvi uspeh splošne volilne pravice. Vpliv delavskega zastopstva v državni zbornici se pa opaža že na splošni politični in gospodarski zakonodaji. Koristi ravnopravnega zastopstva se ne da utajiti. Pa je vendar mnogo delavstva zgubilo zaupanje v državno zastopstvo. Gotovo ni bilo dosedanje delovanje parlamenta ravno najkoristnejše. Če nimamo še tukaj vse one zakone, ki bi bili potrebni, da se uredi najnujnejša nasprotja, ni pa prezirati ono delo, ki je bilo mogoče izvršiti, da se prepreči uveljavljanje zakonov škodljivih delavskim interesom in težnjam. Po mnenju mnogih gre to delo prepočasi; predloge, ki stavljajo delavski zastopniki, meščanske stranke sistematično odklanjajo. In tako se najde delavcev, ki menijo da bi bilo pričeti v parlamentu najmanj z obstrukcijo. Z tako kritiko javnega zastopstva se nehote podpira razloge meščanskih eksponentov, ki ob vsaki priliki poudarjajo, da je ljudski parlament nesposoben izvršiti koristnega dela. Večna želja meščanstva bi bila uničiti ljudski parlament in vladati z absolutizmom. To stremljenje navdaja meščanske stranke v boju proti socialističnim predlogom v parlamentu. Višek meščanskega konstitucionalizma predstavlja § 14. To meščanstvo, ki se je še pred 50 leti bojevalo na barikadah za konstitucijo in demokratiziranje državne uprave, bi danes kaj rado izročilo državo absolutistični birokraciji. Stališče in položaj meščanstva se je po zavzemanju gospodstva nad državo, docela spremenil. Nekoč se je meščanstvo bojevalo proti plemstvu in cerkveni oblasti; danes pa išče podporo pri plemstvu in farštvu proti delavstvu. Ob času prve revolucije proti fevdalcem je ljudstvo podpiralo meščanstvo. Ali kakor je novi zmagujoči razred zadobil gospodarsko in socialno oblast, je svojo moč izrabil predvsem v svrhu pomnožitve bogatstva. Neznosno izkoriščanje in naraščajoče število odvisnih delavcev, je provzročilo socialno nasprotje. Vedno močnejša agropacija razredov, ki so zavzemali zdaj določene oblike, je pospeševala proces interesov in poostreval razmerja. Proletariat je uvidel, da se iz vrst meščanstva pojavlja nova oligarhija in da znači meščansko-kapitalistični režim pomnoženo izkoriščanje in poostreno zatiranje ljudstva. Delavstvu se je usilil gospodarski boj. Ta boj, ki je stremil izključno po boljših mezdah in delovnih pogojih, ni bil brez vpliva na parlament. Začetkoma je bil upliv parlamenta na razredne boje delavstva škodljiv. Nastalo je stremljenje po izrabi parlamenta, da se uveljavi delavske in socialne predloge. Tako je delavstvu skušalo dobiti zastopstvo v javnih institucijah. Pod pritiskom nove politike in nove stranke, se je razpoloženje meščansko-kapitalističnih strank, takoj spremenilo. Delavstvo je napadalo meščansko gospodarstvo in meščanske institucije. Bilo je treba spremeniti tok oficijelne politike. Boj proti plemstvu se je spremenil v boj proti delavstvu. Nekdanjega nasprotnika, plem-

stvo, se je pridružilo boju. Deset let delavskega gibanja je iz tal prevrnilo pozicije in programe meščanstva.

Razredno nasprotje se pojasnjuje. Na eni strani kapitalistično-fevdalni razvoj, na drugi delavski. Ta proces je treba pospeševati. Čim trdnjeje se vrste strnejo in razredna zavest poglobi, tem hitrejši bo razvoj. Delavstvo je privedi do spoznanja socialnih in gospodarskih nasprotij. Do tega spoznanja je možno priti potom socialne in politične agitacije. Značaj proletariata vstvarja predvsem politična zavest. Vsi sodobni problemi in boji zasledujejo navedene politične smotre. Meščanstvo se je uveljavilo ko je zadobilo moč nad političnim inštitucijam. Politična moč, ki naj omogoči proletariatu osvojenje države, je pogoj zmagi delavstva nad meščanstvom. Zato je treba ojačiti politično moč in poglobiti socialno zavest novega, za zenačenje in zagospodarjenje sveta se bojujočega razreda.

Močnejša socialna zavest in večja oblast nad državnim inštitucijam je pogoj razvoju in zmagi delavstva.

Nov sistem izkoriščanja.

V Ameriki se je uvedlo sistem dela, ki ga kapitalistični učenjaki vneto priporočajo. Sistem je znašel ameriški ekonomist Taylor in se po njem tudi imenuje. Te dni je izšel opis sistema v nemškem prevodu. Knjiga vzbuja zanimanje vseh, ki se pečajo s sodobnimi socialno političnimi problemi. Naj torej tudi mi spregovorimo nekoliko besed o tem sistemu, ki se bo brezdvomno uveljavil v kapitalistični Evropi.

Ne vemo zakaj predstavlja Taylor svoj sistem kot znanstveno teorijo. Taylor se sicer poslužuje znanstvene metode da doseže svoj namen. Ali njegov sistem ima opraviti z znanstvom toliko, kolikor recimo zvezdarstvo z zvezdoslovjem. Da pojasnimo: Taylor se poslužuje znanstvene metode, da priuči sistem, po katerem se ima delavec odzvati duševnost na delu. Ali posledice, ki ima tak sistem na delavce, so naravnost proti vsakemu znanstvenemu principu. Socialno politični obziri in znanstveni razlogi so sistemu tuji. Taylor opeva sicer socialne učinke njegovega sistema. O značaju, vrednosti in socialni nalogi delavstva ima Taylor mnenje, ki je razumljivo le onemu, ki pozna gospodarsko neizobrazbo ameriškega desorganiziranega delavstva. Učinek Taylorevega sistema pa ne bo brez pomena za kapitalistično gospodarstvo in nadaljni razvoj delavstva.

PODLISTEK.

Predpisi za prometno službo.

(Dalje.)

Člen 52.

Uvrstitev voz v tovornih vlakih.

1. Vozovi, ki jih je pustiti v medpostajah, je po možnosti uvrstiti v vlak v skupinah po vrsti postaj.

2. Vozove, ki pridejo na stranske proge ali na drugo železnico, je po možnosti postaviti k onim vozom, ki so določeni za skupno (priklopno) postajo.

3. Če se na medpostajah doda vlaku vozove, jih je uvrstiti v vlak po predstojajočih določbah, če to dopušča čas postanka.

Radi pomanjkanja časa nepravilno uvrščenje je popraviti na postajah z zadostnim časom postanka.

4. V vsakem blagovnozbiralnem (manipulacijskem) vlaku mora biti določeno število „zbičnih voz“ (kurznih voz), ki jih je tako uvrstiti, da se lahko vrši izkladanje in dokladanje na postajah brez velike izgube časa.

Nakladanje in oprema kosovnega blaga je vrhutega urejena po posebnih predpisih.

5. V ostalem pa je tudi v tovornih vlakih težke vozove po možnosti uvrstiti pred lahkimi.

Člen 53.

Uvrstitev voz z ozirom na v sto koles, kolesno razdaljo in pritisk.

1. Vozovi s trdolitimi kolesi (prej Schalen-gussräder) so izključeni iz uporabe v vlakih, ki vozijo z večjo hitrostjo kot 50 kilometrov na uro.

Taylor se opira na pravilne razloge, ali po njegovem kapitalističnem naziranju mu služijo ti razlogi namenom, ki pobijajo vsako pravično človeško pravo. Taylor zasleduje predvsem kapitalistične interese. Gre se mu za večjo izrabo delavske moči. Po njegovem mnenju bi se dalo z drugačno organizacijo dela, mnogo več proizvajati in sicer še celo z znižanjem števila zaposlenih delavcev. Navaja kot primer zidarsko obrt. Zidarska obrt tehnično ni napredovala. Še danes se rabi orodja in material, ki se ga je rabilo že pred 400 leti. Pridni zidar postavi v eni uri 120 opek. Po njegovem sistemu dela pa stavi zidar v eni uri 350 opek! Sistem obstoja v tem, da dobi vsak delavec določeno čim bolj enostavno delo. Delo postane enolično. Zidar n. pr. ki ima postavljati opeke, ne bo opravljal drugega strokovnega posla. Enakomerno in avtomatično bo postavljaj opeko nad opeko. Ustaviti se ne more niti za trenotek. Dan za dnem, leto za letom bo izvrševal določeno mu delo; privadil se bo mehaničnemu hitremu izvrševanju. Proizvajal se po takem sistemu razdelitve in poenostavljenja poslov, silno pomnožuje. Izrabljuje vsak gibljaj delavca. Delavec postane automat brez duševnosti; za delo samo se ne zahteva strokovne sposobnosti. Le fizične moči je treba. To moč se izrablja neprestano in čim intenzivneje. Proizvajalno vrednost delavcev se ne vračuna po množici. Vsak posamezen delavec je velika vrednost, ki se ima čim več kapitalizirati in pomnožiti. Delavec je stroj. S tehnično popolno izrabo moči tega stroja se doseže največje in najhitrejšo proizvodnjo. Poskusi v raznih ameriških podjetjih so dali dober rezultat — za kapitaliste seveda. Tvrdba Steel, ki je uvedla sistem, si je v kratki dobi silno pomnožila proizvodnjo. Delavec, ki je prej prenašal 12-5 tonov na dan, prenaša sedaj v istem času 47-5 tonov! Delo, ki je prej opravljal od 400 do 600 mož, izvršuje zdaj 140 delavcev! Plače tem delavcem se seveda zato ni zvišalo.

Za sistem Taylora se kapitalistično časopisje vneto zavzema. Že dejstvo, da so prvi ameriški trusti uvedli tak sistem, nam pravi, kakšne koristi ima od tega delavstvo.

Delo organizacije bi bilo po izvedbi takega sistema v tovarnah nemalo oteženo. Tako izkoriščano delavstvo, ki zgubi vsako duševnost, je težko vzgajati v smislu naših načel in pridobiti razredni organizaciji. Ali seveda Taylor pri sestavi svojega novega sistema izkoriščanja, je videl okoli sebi le revne nezavedne delavce in kmete, ki se od vseh strani sveta zatekajo v Ameriko,

Vozove s trdolitimi kolesi posebne kakovosti se sme z dovoljenjem c. kr. železniškega ministrstva uporabljati tudi pri vlakih z večjo vožno hitrostjo.

2. Vozove, ki nosijo na svojih glavnih nosilnikih napis „Vereins-Lenkachsen“, se sme odpremiti brez ozira na njih kolesno razdaljo.

3. O največjih trdnih kolesnih razdaljah in kolesnem pritisku, ki so dopuščeni na posameznih progah, obstoje posebni predpisi.

Pri vlakih, ki vozijo z večjo hitrostjo kot 50 kilometrov na uro, se sme uporabljati ne le vozove s kolesi na prečke (špice), temveč sploh vozove, katerih kolesa imajo posebne kolesne obroče.

Člen 54.

Uvrstitev voz, ki so naloženi s pogojno za odpremo pripuščenimi ali pa zavoljo ognja nevarnimi predmeti.

1. Pri izbiri vóz za pogojno k opremi pripuščene ali zavoljo ognja nevarne predmete se je ozirati na določbe obratnega pravilnika za železnice v kraljestvih in deželah, zastopanih v državnem zboru, potem na tarife in predpise za vojaške transporte po železnicah.

2. Strelna in razstrelna sredstva 2. skupine in strelivo 2. skupine se ne sme nikdar odpremiti z osebnimi vlaki z mešanimi vlaki pa le tam, kjer ne vozijo tovorni vlaki. Z mešanimi vlaki se sme odpremiti le množine do 1000 kilogramov surove teže.

Radi uvrstitve vóz s takim vojaškim blagom v vlake z osebnim odpremo v slučaju mobilizacije glej predpise za vojaške transporte na železnicah.

3. Vozove z eksplozivnimi ali zavoljo ognja nevarnimi predmeti je v vlake uvrstiti po možnosti čim dalje od stroja, vendar pa tako, da sledi

da si tam pod katerimikoli pogoji zaslužijo toliko, da vsaj preživijo sebe in družino. To ljudstvo izseljencev nima socialne zavesti. Stremjenja po gospodarski in socialni emancipaciji so mu tuja. Razumemo, da je Taylor smatral tako delavstvo le za material, katerega edino vrednost — fizično moč — se ima čim popolneje industrializirati. Ali vse ljudstvo ni enak izkoriščevalni material. Poleg trumah nezavednih, gospodarsko in politično nezrelih izseljencev, imamo po vsem kulturnem svetu tudi milijone in milijone zavedno organiziranih proletarcev, ki ne bodo mirno in zadovoljno prenašali pomnoženega izkoriščanja. Taylor ni računal pri sestavi svojega sistema s tem dejstvom. Tehnično izvršitev dela je izpopolniti; to izpopolnjevanje pospešuje industrijski razvoj sam. Ali tako izpopolnjevanje se ne sme izvršiti na škodo delavca in na pomnoženo korist kapitalistov. Mogoče je z manjšim trudom in krajšim urnikom mnogo več proizvajati. Delavci, ki se zavedajo svoje gospodarske koristi in politične moči ne bodo prenašali tako pomnoženo izkoriščanje. Tak sistem dela bo le poostrel razredno nasprotje in prisilil delavce, da posežejo po najostrejših sredstvih boja, da branijo svoje zdravje in življenje pred kapitalističnim izkoriščanjem in pobijanjem.

Zoper Molohovo norost.

Manifest francoske strokovne zveze.

Generalna komisija francoskih strokovnih organizacij „Confederation General du Travail“ je izdala naslednji manifest:

Vojaška reakcija tjerja povratek na triletno vojaško službo. Za pretvezo služi povišanje efektivnega stanja, sklenjeno v Nemčiji. Nemčija se od svoje strani sklicuje na poizkuse naših krmarjev, ki bi radi zbudili šovinizem. Vladi obeh dežel hočeta povečati število kaserniranih delavcev, pomnožiti vojaška bremena, ki z vso svojo pezo tlačijo delavski razred. Čemu? Ali ne bo tem grožnjam, v duhu vladajočih, sledile vojni konflikt? Ali se ne vodi poostrena šovinistična hujskarija samo za to, da postane tak konflikt neizogiben? Temu za delavstvo morilnemu dualizmu postavi konec le zbližanje obeh narodov!

Mednarodno delavsko tajništvo le že započelo to delo. Nadaljujmo to delo do neobhodne združitve s tem, da se zoperstavimo povratku triletni službene dobe, da z vso odločnostjo pobijamo nova vojaška bremena.

vozovom z strelnimi in razstrelnimi sredstvi 2. skupine ali strelivom 2. skupine se skupina treh vóz, vozom z drugimi radi ognja ali razstrelbe nevarnimi predmeti pa vsaj en voz. Ti varnostni vozovi pa ne smejo biti naloženi z blagom, ki lahko vjame ogenj. V smislu te določbe in določb pod točko 4. ni črni in rjavi premog, koks in les zavoljo ognja nevarni.

4. Pred vozovi, naloženimi s strelnimi in razstrelnimi sredstvi 2. skupine ali strelivom 2. skupine mora biti uvrščena skupina najmanj štirih vóz, pred vozovi z drugimi radi ognja ali razstrelbe nevarnimi predmeti pa vsaj en voz. Ti varnostni vozovi pa ne smejo biti naloženi z blagom, ki lahko vjame ogenj.

Pred in za vozovi, ki so v njih naložena strelna in razstrelna sredstva 2. skupine ali strelivo 2. skupine v množinah do največ 100 kilogramov surove teže, zadostuje uvrstitev samo enega voza. Za take pošiljke do največ 35 kilogramov surove teže ni potrebna uvrstitev posebnih varnostnih vóz.

Če se na prošnjo vojaške oblasti odpremi manj strelnih in razstrelnih sredstev 2. skupine ali streliva 2. skupine radi posebne nujnosti glasom uradne opazke na voznem listu brez ozira na dneve in vlake, ki so določeni za odpremo takega blaga, z navadnimi tovornimi vlaki, pa ne sme celokupna množina za en vlak presegati 5000 kilogramov in je za naložitev te množine vporabiti le en voz.

5. S strelnimi in razstrelnimi sredstvi 2. skupine ali strelivom 2. skupine naložene vozove je uvrstiti pred vozove, naložene z drugimi radi ognja ali razstrelbe nevarnimi predmeti in morajo biti od teh ločeni najmanj po dveh drugih vozov.

Ne pozabimo, da uspeva in raste strokovno gibanje le v miru, da je le v miru mogoče osvojevalno delo delavskega razreda. V sedanjih okoliščinah je dolžnost Splošne Delovne Zveze, da obrne pozornost svojih organizacij na ta resna vprašanja. Zanaša se na nje, da se ji posreči protest, akcija ki je vsled groženj reakcionarjev postala potrebna. Na čuječnost vseh delavcev apelira, ki ne žele, da se uresničijo nove vojaške nakane, v prvi vrsti zoper proletariat namerjene. Nobena organizacija, noben proletarec ne sme držati križem rok, ne da bi prevzel nase težko odgovornost. Nedelavnost bi pomenjala soglasje s programom, ki bi moral končati z vojno. Pripravljamo se na vsakršno agitacijo, da pokažemo sovražnost delavskega in kmetijskega razreda zoper triletno službo vojaško in zoper vojaške izdatke, združene z njo. Zvesti sklepom naših kongresov kličemo v trenutku nevarnosti:

Delavci, kmetje, triletno službovanje, novo oboroževanje značita hudo obtožbo vojaške jarma, ki tlači vaše sinove z ozirom na nove davke in vsled prisilne brezdelnosti za produktivno delo koristnih rok tudi novo podražitev živil; očetom in materam vzameta naravno oporo za nadaljno leto; v koč in stanovanje prineseta še hujšo bedo! Predvsem pa pomenjate v najkrajšem času bratomoren spopad obeh narodov: vojno!

Proletarci telesnega in umnega dela! Spomnite se, da je vaš odločen protest ob času agadirske napetosti preprečil krvav spopad med nemškim in francoskim narodom.

Delavci v tovarnah in na stavbiščih, v pisarnah in na polju, zoperstavite se novemu oboroževanju. Pokažite svojo osuplo jezo nad idiotskim šovinizmom in nad interesiranim patriotizmom.

Kako skrbi južna železnica za svoje uslužbence.

Ob času mezdne gibanja leta 1907 so tedanji člani personalne komisije sporazumno z zastopniki uprave južne železnice sestavili okroglico 385 a. Na strani 15 stenografskega zapisnika je čitati, da ima vsebovati točka 1 splošnih določb besede: „Vsako izboljšanje na državni železnici“. Te besede so pa upravniki juristi v določbah prevejenih po stenografskem zapisniku, namenoma izpustili. Zaradi odprave teh besed občuti splošno železniško osebje veliko zgubo. Že dolgi boj vla-

6. Če se vozove naložene z eksplozivnim ali radi ognja nevarnim blagom (izvzemši strelna in razstrelna sredstva 2. skupine in strelivo 2. skupine), z razjednimi, strupenimi ali za gnilobo pripravnimi snovmi doda osebnim ali mešanim vlakom, ali pa tovornim vlakom z osobno odpremo, morajo ti vozovi biti uvrščeni vedno le za vozovi, ki služijo odpremi oseb. Od teh pa morajo biti ločeni najmanj po enem vozu, ki je naložen z drugim blagom.

Na lokalnih železnicah se sme vozove z eksplozivnimi predmeti (izvzemši strelna in razstrelna sredstva 2. skupine in strelivo 2. skupine), z blagom zavoljo ognja nevarnim, z razjednim, strupenimi ali za gnilobo pripravnimi snovmi brez varstvene voza uvrstiti za vozovi, ki služijo za odpremo oseb.

Člen 55.

Uvrstitev vóz z dolgim lesom in drugimi, čez več kot en voz segajočimi predmeti.

1. Dolg les in druge predmete, ki se jih radi njih dolgotnosti ne more naložiti na en voz, naj se odpremlja v prvi vrsti s tovornimi vlaki. Mešanim vlakom in tovornim vlakom z osobno odpremo se sme take vozove dodati le pod tem pogojem, da so uvrščeni za osebnimi vozovi in da so od teh ločeni po najmanj enem vozu, katerega stene ali pa tovor sega višje kot tovor dotičnih vóz in da največja hitrost vlaka ne presega 40 kilometrov na uro.

S takimi pošiljatkami naložene vozove je po možnosti uvrstiti proti koncu vlaka.

Na lokalnih železnicah se sme vozove, naložene z dolgim lesom ali drugimi, preko več kot enega voza segajočimi predmeti, uvrstiti tudi pred osebnimi vozovi. To pa le tedaj, če so s takim tovorom naloženi vozovi medsebojno zvezani po vijaki sponi.

kospremnega osebja južne železnice za poldrugokratno vračunanje službenega časa nam dokazuje vso veliko škodo, ki se je prizadelo osebju z izpustitvijo omenjenih besed. Da so zahteve vlakospremljevalcev opravičene prizna vsak, ki pozna njih naporno, nevarno delo in veliko odgovornost. Le odbor pokojninskega sklada noče to priznati. Reformo se zahteva že mnogo časa, ali izven obljub niso prizadeti ničesar drugega dobili. Vlako-spremnost osebja državne železnice je pa te ugodnosti deležno že od leta 1908. Na podlagi pogodbe leta 1907, ako bi prepis pogodbe po stenografskem zapisniku vseboval gori označene besede, bi se moralo vlakospremnemu osebju južne železnice vračunavati službeni čas poldrugokratno že od leta 1908.

Dne 27. aprila 1911. je bilo na dnevnem redu seje personalne komisije zahtevano poldrugokratno vračunanje službenega časa. Generalni tajnik je tedaj podal izjavo, da je zahteva že predložena v sklepanje upravnemu odboru pokojninskega zavoda. Osebje je tedaj opravičeno pričakovalo, da se jim bode začetkom leta 1912 pričelo vračunavati službeni čas kakor zahtevano. Prešlo je leto 1912 in smo že v letu 1913; predlog se pa še vedno „študira“. Če sme uprava južne železnice socialne odredbe državne železnice prezirati, seveda ni zahtevati, da bi se izvoljeni zastopniki v odboru pokojninskega sklada v izvrševanju naloge drugačno ravnali. Predlagamo zato, da naj odborniki napram postopanju uprave južne železnice zavzamejo primerno stališče in zahtevajo ureditev zadeve kakor pri državni železnici.

Ako zahteva osebje južne železnice izboljšanje, ki niso še uvedena na državni železnici, se uprava sklicuje na to in odklanja takoj vsako zahtevo. Določbe in besedilo stare pogodbe so v takih slučajih veljavne. Niso veljavne v obratnem slučaju. Besede: „kakor na državni železnici služijo le upravi, osebju nikdar. Izgovor uprave, da so plačilne razmere na južni železnici boljše nego na državni železnici, se ne ujema. Državni železničarji dobivajo, poleg zenačenega službenega časa, tudi drugačno mezdo. Po dveletnim napredovanju se je na državni železnici skrajšalo „možno leto“ za pol leta. Kvalificirane sprevodnike se po poldrugokratnem letu čakalne dobe uvrsti v višjo mezdno stopnjo. Na južni železnici o taki uvrstitvi ni govora.

Uprava južne železnice namerava tudi znižati enotne nastavke na vožnih prejemkih, vključno dejstvu, da ni nobena druga kategorija uslužbencev, izvzemši strojevodje, in kurjače, ki bi

Za ločitev od osebnih vóz se mora tudi v tem slučaju uvrstiti varnostni voz, katerega stene ali pa tovor sega višje kot tovor dotičnih vóz.

2. Vlakovni odpravniki so obvezani se pred vsako uvrstitvijo takih vóz prepričati, če njih naložitev odgovarja predpisom in obratni va nosti.

3. Neobložene vozove za dolg les se ne sme odpremljati z vdejanimi neupogibnimi sponskimi drogovi, temveč je poprej sneti sponski drog.

Število dolgolesnih garnitur, ki se jih sme dodati enemu vlakom, določa c. kr. državno železniško ravnateljstvo.

Člen 56.

Uvrstitev posebno težkih vóz in takih, ki so za odpremo velike teže nalašč zgrajeni.

1. Predpise o uvrstitvi takih vóz se od slučaja do slučaja naznani.

Člen 57.

Uvrstitev vóz, ki gredo v popravo.

1. Vozove, ki so potrebni poprave in so sicer še sposobni za tek, katerih poškodbe pa izključujejo odpremo med ostalimi vozovi vlaka radi ogražanja obratne varnosti, je kot zadnje uvrstiti v vlak.

Člen 58.

Uvrstitev vožnih žrjavov.

1. Vozne žrjave (Wagenkrane) je navadno odpremiti s tovornimi vlaki. Izjemoma je dovoljeno jih uvrstiti tudi v mešane vlake in v tovrne vlake z osobno odpremo, katerih hitrost ne presega 35 kilometrov na uro.

Pri odpremi z mešanimi vlaki ali s tovornimi vlaki z osobno odpremo je vozne žrjave uvrstiti za osebnimi vozovi.

tako občutila draginjske razmere kot vlakospremljevalci. Z znižanjem vožnega časa se je tudi zaslužek vlakospremljevalcev zmanjšal. Zastopnik uprave je izjavil na seji personalne komisije, ki je bila dne 27. aprila t. l., da „je zmanjšanje zaslužka utemeljeno po razširjenju turnusov“. Razširjenje turnusov se ne utemeljuje skrajšanje zaslužka. Dejstvo je, da imajo vlakospremljevalci izvršiti sedaj še enkrat toliko dela, da je bil nekdanji vožni čas zlasti pri uvrstitvi brzovoznih blagovnih in direktnih vlakov mnogo krajši in da se vsled pomnožitve vlakov in osebnih vlakov večina prometa s tovornimi vlaki vrši po noči, kar bi kazalo, da bi se moralo znižati delo po normalni službeni in odmornosti časa. Sedanji turnusi niso v splošnem nič boljši od prejšnjih.

Vlakospremnost osebja pa napreduje sorazmerno z ostalim slugam in poduradnikom. Ali njih postranski zaslužek ne zadostuje več najnujnejšim življenjskim potrebam. Zahtevamo zato, da naj uprava južne železnice uredi vožne prejemke vseh vlakospremljevalcev in da se vlakovodjem vrne kar se jim je odvzelo.

Položaj transportnih in prometnih delavcev v Bolgariji med vojno.

Sofija, koncem februarja.

Mobilizacija in vojna napoved sta zajezili pri nas na mah vse delavsko gibanje. Od 10 tisoč strokovno organiziranih delavcev je ostalo komaj 500 članov — večinoma delavk — izven armade. Železnice, brzojav in pošta so koj militarizirali in obenem so postavili uslužbence železnice, brzojava in pošte pod kasarniško disciplino, ki je pri nas zelo stroga in nečloveška.

Organizacija transportnih delavcev je morala takoj ustaviti svoje redno delovanje in prenehati z izdajanjem časopisov. Časopise je pokopala sirova vojaška cenzura, ki ne trpi delavskega časopisja, že celo pa ne socialno demokratičnega. Nekaj časa po mobilizaciji (30. septembra 1912) je ravnateljstvo sofijske cestne železnice zopet uredilo obrat in pritegnilo je k delu delavce, ki jih niso vpoklicali, zlasti pa učence višjih gimnazijskih razredov. Položaj tega novega osebja je beden. Vse proge in vsi vozovi so pokvarjeni, osebja je premalo in kar ga je, je popolnoma neizkušeno. Delovni čas traja 15 do 18 ur in nasilstva ravnateljstva, ki izkorišča brez vseh pomislekov sedanji izredni položaj, presegajo vse meje. Tako

2. Za pripravo vožnega žrjava v odpremo in za dodajanje varnostnih vóz obstoje posebni predpisi.

3. Vsak v vlak uvrščen vožni žrjav mora spremljati zato izurjen uslužbenec, ki je odgovoren za pripravo vožnega žrjava in svrhu odpreme.

4. Žrjavova opora (Kranarm) mora biti med vožnjo nazaj obrnjena in položena.

5. Po načinu zgradbe žrjava mora le-ta na obeh straneh, ali pa le na strani opore dobiti odprt varnostni voz.

Varnostna voza na obeh straneh sta potrebna, če segajo na strani protiteže deli žrjava tako daleč, da je razdalja teh delov od navpične ravnine zunanjih odbijalnih plošč ob nestisnjenih odbijalcih manjša kot 200 milimetrov.

Člen 59.

Uvrstitev snežnih plugov, tekočih na lastnih kolesih.

1. Snežni plug, ki se ne rabi za oprostitve proge, je pripeti za signalnim vozom, oziroma za porivajočim strojem in ga je odpremiti zlasti s tovornim vlakom podnevi.

Na progah kjer ne vozijo tovorni vlaki, se more snežne pluge odpremiti z mešanimi vlaki ob izvajanju posebne pozornosti.

O dodaji snežnega pluga vlakom je pravočasno obvestiti dotično postajno in prožno osebje, da se odredi uvoz dotičnega vlaka na tir, ki dovoljuje neoviran prevoz pluga in pa odstranitev morebitnih, na progi se nahajajočih ovir.

Na lokalnih železnicah se sme snežni plug odpremiti z vsakim vlakom, izbrati pa je predvsem vlak, ki vozi podnevi.

(Dalje prihodnjič.)

so nezgode na dnevnem redu. Pri eni teh nezgod je ponesrečilo osem oseb, šest od njih zelo težko, da so se morale zdraviti nad mesec dni u bolnišnici. Ravnateljstvo pa ni niti z vinarjem podpore olajšalo bede ponesrečenih delavcev in njihovih družin.

Skoraj vsi delavci iz luk so na bojišču. Ono neznanost število delavcev po lukah, ki iz različnih vzrokov niso bili poklicani kakor n. pr. v Varni, so brez dela in umirajo glada.

Uslužbeni na pošti in pri brzojavu, ki so sedaj pod vojaško oblastjo, imajo ogromno dela. Že ob mirnem času je bilo premalo poštnih in brzojavnih uslužbencev, a sedaj so od teh odposlali velik del v osvojeno ozemlje, kjer morajo garati brez najmanjše udobnosti.

Usoda železniških delavcev je pa najhujša. Upravo železnice so poverili višjemu oficirju. Železniškega ministra je napravil ministrski svet za generala. Na vsaki važnejši postaji je vojaški poveljnik. Vsa železniška uprava je v rokah vojaštva, ki ne razume o železniški službi prav nič. Vojaštvo se vmešava povsod, daje povelja, a ne trpi nobenih pojasnil.

Poleg tega pa tudi ne razpolagajo naše železnice ne z zadostnim številom voz, ne z zadostnim osebjem in na nobeni postaji ni dovolj ogibnih in odpravnih tirov. Ob teh razmerah je bilo prevažanje armade na turško mejo in še sedanje prevažanje živil in municije strašna kazen za železničarje.

Tri mesece in pol že niso pogasili nobenega stroja, odstavili nobenega vagona. Strojvodji in kurjači vozijo brez prestanka, brez miru, noč in dan. Vlakovodje, kondukterji in zavirači vozijo nepretrgoma po cele tedne. Na tožbe železničarjev da so trudni, brez moči, da ne morejo več delati, odgovarjajo vojaški poveljniki s psovskami, aretacijami in grožnjami z vojnim sodiščem. Stroj so vsled dolgih voženj že pokvarjeni. Prevažati morajo čezmerno težke tovore po naših nevarnih in strmih progah in gorje strojvodji, ki se upa reči, da je stroj pokvarjen in nezmožen za delo. Ne, po vojaškem naziranju, mora voziti tudi s pokvarjenim strojem. Le en primer: Razdalja med Plovdivom in Tirnovom-Sejmenom — zadnjo postajo ob turški meji nasproti Odrinu je 100 kilometrov. To progo prevozijo sedaj navadno v dveh ali treh dneh, ker morajo čakati pred sema-

forjem vsakega kolodvora tako dolgo, da oprostite na kolodvoru enoprogo; včasih morajo čakati po 24 ur na kolodvoru, ker niso proge proste, ali ker je treba čakati na odhod vlakov, ki so prišli prej na postajo. Med tem časom pa se osobe ne sme geniti s svojih mest, stroj mora biti pripravljen, ker vsako minuto pride lahko povelje za odhod. Ko privozi vlak na zadnjo postajo, nima osobe toliko časa, da bi se nasitilo, o počitku niti govora ni, ker mora isto osobe z drugim vlakom prevoziti pot nazaj.

Železničarji so ob početku še vstrajali pri tem delu, ali sedaj so tako izmučeni, da ne morejo gledati na varnost pri vožnji. Zato je tudi že obbolelo mnogo železničarjev in veliko jih je tudi smrtno ponesrečilo.

Odkar smo si osvojili turške železniške proge, ki so še slabšejske oskrbljene z napravami kakor naše — noben turški kolodvor nima semaforjev — je položaj železničarjev še neznosnejši. Železničarji, odposlani v osvojeno zemljo, ne dobe hrane in dostikrat morajo plačati za hleb kruha 1 frank. Za najmanjše prestopke izročajo sedaj železničarje vojnemu sodišču in čakajo jih najstrožje kazni. Pet strojvodij in deset drugih železničarjev so odpustili, nekaj strojvodij pride pred vojno sodišče. Vojno sodišče noče ničesar vedeti o tem, da je osobe preobloženo z delom, da je že skoraj uničeno, da ima slab material in da vojaški poveljniki po kolodvorih razumevajo o upravi toliko kolikor zajec na boben. Vojno sodišče pozna le „krive“ železničarje, s katerimi je treba postopati kar najstrožje, da imajo ostali svaričen vzgled.

Po vojni nam bo treba opraviti orjaško delo, da zacelimo rane. Mnogo bo odvisno od tega, koliko in kateri sodrugi se bodo vrnili iz vojne, mnogo pa tudi od moralne in gnotne podpore mednarodnega proletariata.

Železničarji!

Zahtevajte v vseh gostilnah, kavarnah in brivnicah strankine liste kakor: železničar in Zarja.

Dopisi.

Železniški jugoslovani kot reševalci izkoriščanih slojev. Ker smo lepih obljub naših dičnih jugoslovanov do grla siti, nam bodi za izpremembo dovoljeno, da si nekoliko bližje ogledamo praktično delovanje te čedne družbe. Kako si ta gospoda tolmači reševanje bednih železničarjev, nam prav drastično kaže sledeči slučaj. Kamniški postajenačelnik je domišljavi Repar, iz Iga doma, ki je seveda Jugoslovani z dušo in telesom, če ravno ni kakega Nemea v obližju. Poleg drugega osobja mu delata tlako tudi dva delavca, katera izkorišča, na sve mogoče načine. Oba sta uže več let v službi državne železnice in človek, ki Reparja sodi le po njegovih gostih besedah, bi mislil, da jima je poskrbel mezdo, ki vsaj deloma odgovarja splošno-znani kamniški draginji. Temu ni tako! Plača jima sijajno mezdo 2 K 40 v na dan, kar najbrž odgovarja jugoslovanskemu programu. To pa še ni dovolj. Robotati mu morata kot črna živina po 16 ur na dan in več, seveda brez vsake odškodnine za čezurno delo. Pritožbe so nedopustne, kar seveda tudi soglašajo z jugoslovanskimi demokraskimi nazori, in gorje onemu, ki si dovoli biti nezadovoljen. Poskrbeli bomo, da o tem početju izve merodajna oblast in smo radovedni, če bo tudi pri tej priliki soglašala z čudnim človekoljubjem. Pri tržaskem ravnateljstvu je sicer tudi to mogoče.

Nehote jo je pogodila. Pred kratkim se je vršila pred tukajšnjim okrajnim sodiščem neka razprava, na kateri je nastopila kot priča tudi soproga kamniškega postajenačelnika žalostno znanega Reparja. Med njeno izpovedjo je povzročila mala epizoda splošen smeh, kar seveda gospodu soprogu ni bilo všeč. Inteligentna dama je namreč prav naivno in po škofjeloško dejala: „Maschinführerji nas zato ne marjajo, ker obćujemo samo z boljšimi ljudmi“. Neki navihance, ki je bil slučajno pri razpravi, ni mogel brzdati svoje radovednosti in je začel poizvedovati, s kom pač ta dvojica obćuje, ker bi bil sam rad spoznal „boljše ljudi“. Rezultat raziskavanj pa je naravnost osupnil. Pokazalo se je namreč, da je gospa Repar tako demokratičnega mišljenja, da sploh druge družbe nima, kakor svoje služkinje, ki jih pa tako pogosto menjava kako svoje srajce. Ker so jo doslej ljudje poznali le kot

Železničarji in parlament.

Kako so glasovale stranke v parlamentu dne 29. decembra 1912 o predlogu sodruga Tomschika k § 2 začasnega proračuna, po katerem naj bi vlada, prisiljena po proračunskem zakonu izvedla od poslanske zbornice že davno sprejete resolucije v prid železničarjev in delavcev v državnih podjetjih?

Ime stranke	Število poslancev stranke	Glasovalo je za predlog		Za predlog ni glasovalo		Glasovalo je proti predlogu		Bilo je odsotnih	
		število	v odstot.	število	v odstot.	število	v odstot.	število	v odstot.
Ruski nacionalci	2	0	0%	2	100%	0	0%	2	100%
Laški liberalci	6	0	0%	6	100%	0	0%	6	100%
Rumuni	5	0	0%	5	100%	1	20%	4	80%
Poljsko kolo	73	0	0%	73	100%	40	56%	32	44%
Nemški „Nationalverband“	100	0	2%	98	98%	61	61%	37	37%
Krščanski socialci	74	2	8%	68	92%	34	46%	34	46%
Češko kolo	81	6	17%	67	83%	14	17%	53	66%
Dunajski liberalci	4	14	25%	3	75%	2	50%	1	25%
Rusini	28	1	46%	15	54%	0	0%	15	54%
Jugoslovani	37	13	49%	19	51%	0	0%	19	51%
Laški klerikalci	10	18	50%	5	50%	0	0%	5	50%
Vsenemci	4	3	75%	1	25%	0	0%	1	25%
Divjaki (izven strank)	9	7	71%	2	13%	0	0%	2	13%
Socialni demokrati	81	73	91%	8	9%	0	0%	8	9%
Skupaj:	154	142	28%	372	72%	152	30%	219	42%

Od 37 Jugoslovanov je manjkalo več kot polovica (51%) poslancev pri glasovanju in sicer: Demšar, Fon, dr. Gregorič, dr. Jankovič, prof. Jare, Roškar, dr. Šušteršič, dr. Baljak, Blankini, dr. Čingrija, dr. Ivčević, dr. Smolaka, Dulibič, prof. Perič, dr. Lesardič, dr. Ravnihar (Ljubljana) prof. Mandič, dr. Gregorin, dr. Rybař (Trst) torej skupaj 19.

Od laških klerikalcev je manjkala polovica: dr. Bugatto, dr. Conci, Degasper, dr. Faidutti, dr. Spadaro (Piran).

Od laških liberalcev so manjkali vsi: Candussi, dr. Gasser (Trst), baron Malfatti, dr. Pitacco (Trst), dr. Ussai (Gorica) dr. Rizzi (Pulj).

Dočim je od 81 socialnih demokratov glasovalo za predlog 73 (91%) je glasovalo od 433 meščanskih poslancev za predlog le

69 (16 %).

Dočim od 81 socialnih demokratov ni glasovalo za predlog 8 (9%), od 433 meščanskih poslancev ni glasovalo 365 (84%).

Dočim od 81 socialnih demokratov ni nihče glasoval proti predlogu je od 433 meščanskih poslancev glasovalo proti 152 (35%).

Dočim je od 81 socialnih demokratov bilo odsotnih 8 (9%), je od 433 meščanskih poslancev bilo odsotnih 212 (49%).

Te številke kažejo v katerem taboru so zastopniki in v katerem se nahajajo nasprotniki železničarjev in državnih delavcev. R. T.

osebno damo, nas seveda prav veseli, da so se varali, in tudi hudobni „Maschinführerji“ jo bodo gotovo odslej gledali z drugim očesom. Tudi naše prepričanje je, da so ljudje, kateri delajo „boljši“ ljudje.

Postaja Trnovo-Bistrica na progi St. Peter-Reka je menda zato, ker je precej oddaljena od glavne proge južne železnice, najbolj sposobna za razne eksperimente neumestnega varčevanja. Posebno strojno osebo ima dan na dan priliko občudovati izredne „gospodarske“ talente gospoda načelnika. Odkodnina za premikanje voz moža najbolj boli in je vsaki čas pripravljen povzročiti večurno zamudo vlaka, da le odtrga strojevodji pet minut in zmanjša železnici izdatek. Igra se pa tudi z zdravimi udi sprevodnikov, katere muči s tem, da jim ukaže prenašati najtežje tovore v skladišče, ko bi lahko enostavno voz postavil pred skladišče in dal tovore izložiti. Seveda bi pri tej manipulaciji sodelovala tudi stroj in to bi se moralo odkodovati. Da je tako početje ne-le nevarno, temveč tudi naravnost smešno, tega gospod ne pojmi in bi bilo umestno, da se mu primernim potom z merodajne strani stališče pojasni, preden bodo žrtve. Nadejamo se, da bo gospod prometni kontrolor ta migljaj upošteval in nas odvezal dolžnosti, opozoriti generalno inšpekcijo na ta nedostatek.

Pragersko. Tragična smrt s drugega. 27. februarja je ponesrečil sodrug Ivan Dreco, star 27 let. Ko je hotel pripeti vozove, katere je peljal rezervni stroj na 9. tir, so ga stisnili odbijajući in mu zdrobili prsa. Bil je takoj mrtev. Strašna nezgoda je bila ob tričetrt na šest zvečer, ob sedmih pa bi bil moral iti Dreco domov. Sodrug Dreco je bil skladiščni delavec, vesten v svoji službi. Nadomestoval je premikača. Rajni je bil zvest sodrug in vnet agitator. Pred tremi tedni se je oženil, vdova je noseča in tudi že 8 dni bolna. Blag mu spomin! — Med železničarji vlada splošno mnenje, da so strašne nezgode največ krivi nemško nacionalni uradniki, ki preganjajo slovenske delavce, ker koli jih le morejo, in jim odkazujejo najnevarnejša dela, čeprav nimajo za taka dela še dovolj izkušenj.

Še v enih zadnjih številkih lista smo svarili ravnateljstvo železnice pred nevdolgljivo nevarnimi razmerami na tej postaji. Dreco je žrtev sistema na tej postaji. Schneiderjevi preganjajući nimajo do revnih delavcev nobenega usmiljenja in jim nalagajo brezvestno najtežavnejša in najnevarnejša dela. Ali bo treba še mnogo žrtev, predno se sistem spremeni?

Celje-Grobelno. Vrhstavniki delavci tukajšnje proge se pritožujejo proti prožnemu mojstru Hermanu. Če se podajo delavci k prožnemu mojstru s prošnjo za dopust ali za prostovožni listek, jih ta predvsem nahruli in potem na predpostavljenih mestih še posebno očrni. Na vsako prošnjo doda gospod „Bahnmeister“ take vrste opazk: „Prosilec je len“, „prosilec je alkoholik“ ali: „Navedeni razlogi ne odgovarjajo resnici“. Da le škoduje obojemu. Mnogo prošelj ostane seveda neresenih. Gospod prožni mojster naj se čimprej zboljša, če noče slišati hujših strun.

Sv. Peter n. Kr. S strojnim mojstrom Vodička smo imeli že večkrat priliko se pečati. Danes hočemo popolneje očrtati njegove strokovne sposobnosti. Pred kratkim je na postaji v Postojni skočil iz tira stroj vlaka 942. Gospod Vodička se je podal s pomožnim vlakom na mesto nesreče. Njegovo slovesno uradno prizadevanje nam zagotavljalo, da se pripravljajo velike stvari. Nismo se varali. Kakor je došel gospod mojster na lice mesta in pregledal suitacijo, je bilo takoj jasno, da bo zdajpazdaj izdal ukaz, ki bode rešilo vse. Nastavilo se je dvigala in šlo je navzgor, dokler se ni okvir na obeh straneh razletel. Sedaj pa je strokovno izvežban praktikus stal tu z izrazom, kakor če bi imel rešiti svetovno uganke. Ali dolgo ni trajala njegova zadrega. Saj je vendar predpostavljeni in kot tak ima glede na resnico posebne predprave. Vodička je brzojavil obratnemu ravnateljstvu, in od tedaj je bila razpoka v okviru stara in zakovana. Kaj neki so si gospodje mislili, ko so prejeli ta brzojav? Da ima južna železnica pokvarjene in pomanjkljive stroje z razbitimi okvirji v obratu, bi se morda celo strogim gospodom nekoliko premočno zdelo. Nas pa stvar ne more spraviti iz ravnotežja, ker smo že hujšega vajeni. Menimo pa, da ne bi škodovalo, če se merodajnim gospodom dokaže, kako slabo

je njih gospodarstvo in koliko denarja in gradiva se po nepotrebnem zapravi. Na vsak način bi bilo v interesu uprave, če bi se postopanju gospoda Vodičke posvetilo več pozornosti. Sicer se gospod kaj baha s svojim uradniškim spričevalom in je razumljivo, če ima kot tak glede resnice posebne predprave. Ampak vse to nas še ne prepriča, o njegovih vrlinah in sposobnosti. Vrlinosti in sposobnosti, ki mu jih ne morejo dati niti oni, ki ga protežirajo.

Kormin. — Tukajšnja kasarna se odlikuje z mnogimi napisi, ki priporočajo, da naj se iz zdravstvenih ozirih ne pljuva na tla. — Sodeč po teh napisih bi se mislilo, da je naša uprava v velikih skrbih za zdravje in življenje uslužbencev. Sodeč po napisih bi se tako mislilo. V resnici pa je vse drugače. V spalni sobi kasarne manjkajo zunanja okna. Po zimi ni ravno najtoplejše spati v taki sobi brez oken. Imamo v sobi sicer peč, ki je pa napol podrti. Ako se zakuri, je soba takoj polna dima; mnogokrat morajo uslužbenci spati ob najhujšem mrazu v lokalu, ki je bolj podoben ledenici nego spalni sobi. Tudi o posteljah se ne sme imeti boljše mnenje. Stare, razstrte in skripajoče postelje z umazanimi rjuhami, ki se jih spreminja po enkrat ali kvečjemu dvakrat na mesec, so ležišče trdnemu uslužbencu. Obleke ni kam shraniti. V nobenem oziru se ne skrbi za higijeno in zdravje uslužbencev. Ako je dolžnost uprave južne železnice skrbeti za zdravje svojih uslužbencev, tedaj je njena prva naloga da preišče razmere v kasarni tukajšnje postaje in odstrani nedostatke.

Iz Ljubljane, drž. kolodvor. — Pod tem naslovom se nam razodevajo v jetičnem glasilu jetičnega železniškega jugoslovanstva od 6. t. m. krasni uspehi naših žoltih. Posebno se poudarja gmotni uspeh. Hudomušneži pravijo, da je tovariš Mlakar, alias grof S...a, resničen finančni umetnik in da izbije celo iz vsakega poloma dobiček. Tako je baje zavaroval podružnico Z. J. Ž. v Kranju proti požaru; sedaj ko je pogorela, imajo pri zvezi velikanski dobiček, ko so potegnili zavarovalnino. Poleg tega so še napravili lep profit na predpustni veselici. Tega ne ovrže še tako vnet rdečkar, ker predpust je pač čas za delovanje takih zvez. Preganjajući in trpinčeni so ubogi pristaši Z. J. Ž. tudi, še Velkavrh jih terorizira in dopisunček navedenega glasilca se zgraža, češ: mi ne preganjamo v službi njihovih (socialno demokratičnih) pristašev, ker se nam takoj početje ne zdi častno. Morebiti, da si Velkavrh te besede žene k sreči, ampak najbrž jih bo prezrl gospod Zlatnar, kateri pri preizkušnjah poudarja, da imajo oni prednost, kateri so pri jugoslovanski organizaciji. Tudi ako bi hotel človek, ne bi mogel zaslediti v besedičenju in dejanjih prvakov Z. J. Ž. le trohice resnobe, kaj se doslednosti. Sami pripoznajo na svojo žalost, da je njihov olik povsem drugačna kakor olik razredno zavednega delavca. Kakšna je, se vidi iz tega, da cele predale svojega takozvanega strokovnega lista polnijo z napadi na posamezne pristaše socialno demokratične železničarske organizacije, udrihajo čez nemčurje, nemci, italijani in brezdomovinci, so pa v bratskem obzemu z nemškimi nacionalci in so v koaliciji pod vrhovnim poveljstvom nemško nacionalnega društva. Zatorej, železničarji ogibajte se jih, če vam prav gospod Mlakar celo Bleiweissovo cesto na enkrat zastavi ali če si vse pete zbrusi. V današnji človeški družbi si stojita samo dva razreda nasproti. Prvi, združen v meščanskih strankah, verskih in narodnih, zagovarja kapitalizem in obstoječi kapitalistični družabni red; drugi, v mogočni internacionalni socialno demokratični organizaciji, zastopa delo in stremi po tem, da se sruši sedanji sistem in postavi družba na pravično stališče. Smešno je videti, ako se mečejo veliko boljše situirani uradniki za meščanskim strankam. Ampak to se na vsezadnje razume, ko vidimo, da pripleza ta ali oni plezavček po tej poti do polnih jasli. Bolj smešno pa je, da se šulijo tudi nekateri železničarji tja, kjer sploh zanje ni prostora. Meščanske stranke zastopajo kapitalistični sistem in edini ta tlači železničarje kakor vse druge delavske sloje. Kapitalistični sistem je, kateri nam draži stanovanje, hrano, obleko in sploh vse. Kapitalistični sistem je kriv da mora železničar, delavec kakor uradnik, štediti na vse kriplje. Ta sistem je kriv, da pada veliko železničarskih družin v bedo, ako zadene železničarja dolgotrajna bolezen ali smrt. Ravno

ta sistem je kriv, da so plače za delo v delavnici ali pa v skladišču, v pisarni ali kjerkoli nezadostne, dočim troti današnje družbe žive v izobilju. In železničar naj podpira tak sistem, kateri ga vedno mori, to je nezmisljivo žoltih organizacij. Ampak istina je še danes, da pretežna večina naših uradnikov navdušeno vihti nacionalne prapore v proslavo mednarodnega kapitalizma ne zavedajoč se kakšnemu maliku da služijo. Komu je na tem ležeče, da se oproste delavski sloji sedanjih težav, naj postane razredno zaveden, naj s ponosom prizna, da je delavec, da je koristen ud v človeški družbi in naj se oklene razredne delavske organizacije; kdor se pa k trotom šteje, naj pa poskusi svojo srečo pri privilegiranih trojih na njih stroške in videl bo takoj, kak globok pomen imajo narodne in klerikalne fraze!

Klerikalne hijene so povsod enake. „Zarja“ piše: Kakor smo že poročali, je v petek ponesrečil na Jesenicah naš sodrug in nadzornik ogibnih čuvajev Bizjak, ki je bil v nedeljo pokopan. Ta nezgoda je povzročila splošno sožalje med vsemi železničarji brez razlike, tembolj ker je bil sodrug Bizjak jako prikupnega in ljubeznivega značaja in ker je zapustil vdovo z nepreskrbljenimi otroci. Sovražnikov ni imel. Našel se je pa sirovak, ki je tudi ob žalostni tej nezgodi hotel pokazati svojo srčno neotesanost. Navajeni smo sicer raznih surovosti s strani klerikalnih hijen in tudi iznenadi nas ne več ta klerikalna praksa, odkar poznamo dr. Krekovo pobijalno teorijo, vendar nas je surovi izbruh klerikalnega agitatorja in kurjača c. kr. drž. žel. Josipa Prosenaravnost v sree zabol. Ko je namreč ta možakar od črne kompanije slišal o nezgodi, se je prav škodoželjno nasmejal in dejal: „Prav mu je, nič ga ni škoda“. In to so tisti osrečevalci, ki obljujejo železničarjem rešitev potom „Prometne zveze“. Da je taka surovost povzročila splošno ogorčenje, je pač naravno in gosp. Prosen naj si vtakne svojo klavno junaštvo za klobuk; posvetili mu bomo potrebno pozornost.

Organiziran železničar.

Domače vesti.

Kako zbirajo statistične podatke na državnih železnicah. V zadnjem času morajo uslužbenci državnih železnic podpisovati vprašalne pole glede njih prejemkov in odbitkov. Mi nimamo proti takemu zbiranju statističnih podatkov prav nič in le želeli bi bilo, da se končno vendarle imelo natančne podatke glede mezd in delovnega časa posameznih kategorij. Dvomimo pa, če je ravno sedanji sistem nabiranja podatkov najpravičnejši in natančnejši.

Dosedanji podatki ne odgovarjajo resničnem položaju posameznih uslužbencev in se nikakor ne ujemajo z dejstvi. S takimi podatki se hoče le zaslepiti javnost. V izdanih vprašalnih polah za vrhstavnike delavce in za čuvaje so letne mezde vse previsoko označene. Kakšen interes pa ima uprava, da označuje v vprašalnih polah previsoke mezde? Se hoče morda tako vstvariti podatke, ki naj potem pred javnostjo služijo kot dokaz „bлагостanja uslužbencev“? Taki podatki bi izvrstno služili za prepričati javnost, da so zahteve obojba neutemeljene. Uslužbenci imajo pole le podpisati, ugovarjati podatkom ne morejo. V dokaz natančnosti in resničnosti takih podatkov naj služi sledeči slučaj: Nekemu vrhstavnemu delavcu državno železniške družbe se je leta 1912 vstelo 550 izvanrednih ur. Njegovi prejemki so znašali nekaj več kot 1100 kron. V vprašalnih polah se mu pripisuje 1250 kron letnih prejemkov, ne da bi se omenilo izvanredne ure. Predelavcu istega ravnateljstva, ki je vstelo 450 izvanrednih ur in je imel letnih 1300 kron prejemkov, prepisuje vprašalna pola za 50 kron višjih letnih dohodkov, brez seveda omeniti da so ti prejemki izvanrednih ur. Že ta dva slučaja nam dokazujeta, da hočejo uprave državnih železnic kovati kapital iz te statistike. Delavcem z nisko plačo se pretvarja mezdne podatke, le prejemki redkih uslužbencev z višjo plačo, so natančno označeni. Radi bi vedeli, kam pravzaprav konča denar, ki se ga, sodeč po teh polah, baje izdaja za plačo delavcem? Nemara v žepe raznih prožnih predstojnikov? Pri čuvajih severne železnice, kjer ni mogoče tako lahko pretvarjati številke, se mora ravnateljstvo na drug način pomagati.

Vprašalnim polam se doda, poleg natančno navedene plače, neke postranske prejemke, ki jih čuvajo gotovo ne uživajo. Na tak način se jim posreči tudi falsificirati podatke. Manever je očiten. Čuvajem se prepisuje prejemke, ki jih uživajo razni inšpektorji in nadinšpektorji. S takimi manevri se hoče torej prikriti resnični položaj osebja državne železnice. Če se bo pretvarjanje resničnih razmer docela posrečilo je seveda drugo vprašanje. Ali opravičena je tukaj odločna protesta. Taki sistemi bodo razburjeno osebje še bolj razdražili. Večja obzirnost napram osebju bi bila navsezadnje v eminentno korist uprave same.

Novo posojilo za militarizem. Vlada se poteguje za novo posojilo. Pred kratkim si je izposodila pri ameriških kapitalistih pod oduševskimi pogoji malenkostno svoto 125 milijonov kron. Baje niso ti milijoni še zadostovali. Išče se sedaj novo posojilo. Naša balkanska politika postaja proketo draga! Državni dolgovi rastejo od leta do leta. Od leta 1908 do 1912 je državni dolg narasel od 9974 milijonov na 12.372 milijonov kron. Nekoliko dolga je zahtevalo vsekakor poddržavljenje železnice. Železniški dolg je v teh letih narasel od 1.745.000.000 na 3.233.000.000 kron. Ali ta svota ne pomnožuje državni dolg, ker imetje železnice amortizira dolg. Ali če hočemo tudi vračunati železniški dolg državnim dolgom, znaša državni dolg leta 1908 8229 milijonov in leta 1912 9139 milijonov kron. Državni dolg je torej — brez vračunavati železniški dolg — narasel v teh štirih letih za 910 milijonov. Koliko obresti pa mora plačati država svojim upnikom? Brez uračunavati obresti zaradi železniškega dolga, so znašale obresti za državni dolg v letu 1908 329 milijonov kron, v letu 1912 pa 365 milijonov kron. Država plača za obrestovanje dolgov dnevno en milijon kron! Državni dolg se neprestano pomnožuje, zato je državi sedaj težavno dobiti denar. Država se bode morala posluževati nasilnih sredstev. Leto 1911 je morala zavarovalna družba na tak način izdati 112 milijonov posojilo. Zdaj se zahteva, da naj hranilnice vložijo pet odstotkov njih kapitalov v državno dolgovno obveznico. Ali če se prisili denarne zavode v posojevanje državi vedno večjih svot, ne morejo potem banke zadostno zalagati z denarjem industrijo in trgovino. Vsled takih denarnih razmer države trpi že danes prav znatno stavbinska industrija. Hranilnice in zavarovalnice ne morejo podeliti hipoteke na zgradbo stanovanj, ker so svoj denar podelile državi za zgradbo dridnotov. Čimveč morilnih ladij gradi država, temmanj se zida potrebnih stanovanj. Brezposlenost v stavbinski industriji, pomanjkanje stanovanj in stanovanjska draginja: to so prve posledice gospodarstva militaristične države.

Podjetniki se oborožujejo. Organizacija podjetnikov je ustanovila svojo stavkovno varstveno zvezo, katere opravilnik je ravno te dni predložila oblasti. Vsak organiziran podjetnik je lahko član zveze. Članarina znaša eno tisočinko mezdne svote navedene za nezgodno zavarovanje. S tem prispevkom si pridobijo podjetniki pravico do stavkovne odškodnine, ki se jo odmerja po eno četrtinskem vračunanju mezd izplačanih ob normalni trgovini: za prvih osem dni stavke se ne dobi odškodnine. — Ta ustanova podjetnikov je nov dokaz, da so naše trditve in naša svarila pravična in umestna. Kapitalisti se pripravljajo boju z neprestanemu ojačenju organizacije in z ustanovitvijo podpornih skladov. Znajo delavci posnemati v tem oziru kapitaliste? Priprave podjetnikov nas opominjajo, da je treba sniti vrste razredne bojevne proletarske internacionale. Le ako bo naša organizacija močnejša, bo mogoče poraziti kapitaliste.

Jetičnost železniškega jugoslovanstva. V „Lai-bacher Zeitung“ z dne 3. marca čitamo sledečo parte: Razpust društva.

Podružnica Kranj „Zveze jugoslovanskih železničarjev“ se je zaradi nezadostnega števila članov razpustila.

Kranj-Škofja Loka, 25. februarja 1913.
Kramaršič, bivši predsednik.

Sušica jo je vzela, to kranjsko podružnico železniških jugoslovanov. Mrtvaški list pravi sramežljivo: „zaradi nezadostnega števila članov“. Prav mogočna in številna ta organizacija ni bila nikoli, ampak za eno mizo jih je bilo v oštariji. Sedaj je nezasišana demagogija meščanskih strank v parlamentu tudi tem posnela mreže z

oči, da so spoznali to-le preprosto resnico: Malopriden lump, od železniške uprave najet in od meščanskih strank plačan, je ali pa omejen duševni kreten, kdor cepi v sedanjih resnih dnevih organizirano železničarsko moč. Obžalovanja vreden je tisti železničar, brez ponosa, brez samozvesti, pa tudi brez pameti, ki se po sramotnem izdajstvu narodnih in klerikalnih strank še obeša nacionalnim in krščanskim demagogom za pete. Železniško jugoslovanstvo in železniško krščanstvo sta pregrob, preočiten „švindel“, da bi mogla premotiti razsodnega železničarja.

Pošteno narodnjaško časopisje. Kdor bi sodil duševnost in razvoj slovenskega ljudstva po slovenski narodnjaški žurnalistiki, bi imel o narodu sila klavarno mnenje. Naj rečemo, da je narodnjaško časopisje bolj otroško smešno, ali jesuitično hinavsko? Zanimivo bi bilo poglavje o vzgojevalnem vplivu narodnjaškega „neodvisnega“ časopisja. „Dan“ ali „Edinost“ naj bi vzgojevalno vplivala na ljudske sloje? Take vrste časopisja naj bi predstavljalo politične programe in težnje naroda? Bolj umazanih eunj ni se tiskal Gutenbergjev stroj. Zaman išče čitatelj po predalih tega časopisja poštene in odkrite kritike, zaman besede, ki bi izražala moderno razumevanje pojmov novega časa zaman resnične nepristranske vesti o bojih in gibanju delavstva, o programu in ciljih socialistične stranke. Brskanje po najneumnejših dnevnih dogodkih, neprestano hvalisanje političnih demagogov in narodnjaških duševnih revčkov, oboževanje mogotev in pretvarjanje principov: evo predstavljen „vzgojevalni“ program meščanskega liberalnega časopisja. Le v napadih proti socialnim demokratom je to časopisje neprekosljivo. Z lažjo in obrekovanjem se operira proti nam. Kakor se pa seveda pokaže tem ljudem zobe, je njim rogovilenju in obrekovanju takoj konec. Tedaj postanejo pasje ponižni in se prav po jezuitično skušajo izogniti posledicam. Take vrste junakov je zlasti vgnezenih pri uredništvu „Dneva“. Po zadnjem impozantnem železničarskem shodu v tržaškem Delavskem domu je omenjeni ljubljanski neodvisni „list“ objavil notico v kateri se je brutalno napadalo sodr. Kopača in trdilo, da je bilo na shodu komaj 30 ljudi! Sodr. Kopač je iskal zadoščenje pri sodniji, kar je gospode pri „Dnevu“ sila prestrašilo. Objavili so takoj v svojem listu in v „Zarji“ sledečo izjavo. So pač junaki.

Obžalovalna izjava. — Podpisano uredništvo je v št. 382 z dne 18. prosinca 1913 priobčilo pod zaglavjem „Kakor cucek je šel domov Jože Kopač“, notico, s katero smeši tajnika železničarske strokovne organizacije gosp. Josipa Kopača, češ, da je na shodu v Splošnem pravovarstvenem in strokovnem društvu organiziranih železničarjev v Trstu bil pijan, da je komaj govoril, da je na shodu imel tak nastop, da se je pred zbranim osmešil itd. Uredništvo izjavlja, da vsebuje ta notica potvoro dejstev, kajti gospodu Josipu Kopaču ne moremo kaj tacega očitati, ker se je na označenem impozantnem shodu železničarjev vseskozi dostojno obnašal in govoril. Podpisano uredništvo iskreno obžaluje v tem članku priobčene žalitve, prosi gospoda Josipa Kopača odpuščanja in se zahvaljuje gospodu Josipu Kopaču, da je odstopil od kazenskega preganjanja.

Uredništvo „Dneva“.

Jesenice. Nova gomila. V petek 7. t. m. je na jeseniški postaji smrtno ponesrečil dolgoleten član železničarske organizacije, sodr. Ivan Bizjak, ki je bil med delavstvom splošno priljubljen. zalotila ga je kruta usoda na bojišču dela. Dne 9. t. m. ob štirih popoldne je bil njegov pogreb ob ogromni vdeležbi, ki je pričala o priljubljenosti pokojnega. Iz vseh strani so prišle deputacije, med njimi iz Trsta, Gorice, Ljubljane, Tribiža, Beljaka, Celovca, Št. Vida ob Glini, Podrožice in Zeltwegu.

Že ob treh popoldne so se zbirali železničarji v uniformah pred lokalom krajevne skupine in od tam so skupno odkorakali k mrtvašnici. Ob štirih so jeseniški železničarji zapeli žalostinko, na kar se je dvignilo krsto. Na čelu spreveda se je neslo deset vencev z rdečimi trakovi. Potem so sledile deputacije. Pogreba so se vdeležili jeseniški uradniki z načelnikom Ječminekom ter uradniki iz Bleda s svojim načelnikom Forstnerjem, postajni delavci iz Soteske in Dovja, vodja kurilniške ekspoziture na Jesenicah, prožni, sig-

nalni in postajni mojstri. Jeseniška organizacija kovinarskih delavcev je odposlala deputacijo.

Sprevod se je pomikal proti cerkvi, odkoder se je po končani ceremoniji krsto odneslo zopet na pokopališče, kjer se je nahajalo že nad tisoč ljudi, med njimi okoli dvesto uniformiranih železničarjev.

Značilno pa je postopanje jeseniškega župnika, g. Skubica, ki se je rdečih trakov tako zbal, da ni korakal na navadnem mestu v sprevodu, temveč daleč zadej za tercialkami, tako da je zadnji prišel na pokopališče. — Ali tu pa takoj pripominjamo, da župniku Skubicu pač ne bo preostalo drugega, kot da se navadi rdeče barve, če meni še nekaj časa ostati na Jesenicah.

Organizacija železničarjev, katere član je bil Bizjak od nje ustanovitve, izgubi z njim vztrajnega in izvežbanega agitatorja, železničarji pa vrlega tovariša in sobojevnika. Njegovo ime nam ostane v živem spominu.

Zalujočim zaostalim izrekamo naše prisrčno sožalje.

Jeseniska železničarska skupina se na tem mestu toplo zahvaljuje vsem, ki so spremili milega tovariša na njegovi zadnji poti, zlasti pa uradnikom, poduradnikom, slugam in sodrugom zastopa krajevnih skupin, južnim železničarjem in pevcem.

Heine pred železničarji. Poslanec Heine je dobil v Tešenu na Elbi zaslužen in pričakovani odgovor. Dvomimo da se bo gospod poslanec še kedaj drznil zagovarjati v javnosti izdajstvo, ki ga je zakrivil povodom zadnje akcije v prid železničarjem. Nemško nacionalna zveza je sklicala 21. februarja v Tešenu na Elbi zborovanje, katerega pa so se vdeležili v večini naši sodrugi. Zborovanja se je udeležil tudi poslanec sodr. Seliger. Poročati je imel slavni Heine. Predpogoji so se kazali za razupitega nemško nacionalnega veljaka jako neugodni. Že ob otvoritvi shoda je bil strah poslanca pred socialnimi demokrati očiten. Ko je predsednik nemško nacionalne zveze otvoril shod in naznanil, da bodo prej govorili Heine in Knirsch in da potem šele dobe besedo „nasprotnik“, ki sme govoriti le četrt ure, se je razlegel po dvorani značilni krohot. To je še bolj spravilo iz ravnotežja nacionalce. Sodr. Grünzner se javi k besedi in predlaga, da naj sodr. Seliger govori takoj za poslanecem Heine. To ni nacionalcem po godu. Heine zakriči: „Seliger ne sme govoriti!“ Nepopisno je razburjenje navzočih po nespametnih in predrznih besedah nemškega vladnega hlapca. Slišati je besede: „Strahopetec!“, „hlapec“. Heine se hoče pokazati junaka in odgovori: Socije bomo vrgli ven! Te besede bi bile za Heineja gotovo usodepolne, ako ne bi bili sodrugi Grünzner in Schweichart uplivali pomirjevalno na razdraženo in razburjeno množico. Nastal je splošen dirindaj. Predsedništvo ni hotelo zagotoviti prosto besedo Selingerju. Obnašanje nacionalcev je provzročilo razburjenost, ki nacionalci niso pričakovali. Heine je moral pobegniti in predsednik zaključiti shod. Heineja je spremila množica s krepkimi „pfui!“, „izdajalec!“, „lakaj!“ itd. Heineja so rešili iz rok razdražene množice žandarji, ki so vdrli v lokal, kjer se je „shod“ vršil. Poslanec Heine se bo zdaj dvakrat premislil predno se pokaže v javnost, da zagovarja svoje brezprimerno izdajstvo. Prišla je ura obračuna tudi za nacionalistične veljake. Slučaj Heineja naj bo opomin njegovim tovarišem v izdajstvu.

Kongres mednarodne zveze transportnih delavcev. Osrednji svet zveze transportnih delavcev je določil, da se ima vršiti letošnji kongres zveze v Londonu in sicer dne 10. junija. Lokali, kjer se kongres vrši niso še znani. Po zatrdilu angleških sodrugov se bo vršil najbrže v Corton Hall v Vestminsterskem okraju mesta. V tem okraju imajo sufragetke glavno taborišče. Tajnik srednjega sveta se bo osebno potrudil v London, da preskrbi kongresu primerne lokale in da bi pripravil vse potrebno. Želja radi pristrezja v Londonu je nemudoma sporočiti tajniku. Opozorjamo obenem, da pošlje vsaka v mednarodni zvezi združena organizacija za vsakih 1000 članov po enega delegata, za 1000 do 5000 po dva in za vsakih nadaljnjih 10.000 članov še po enega delegata. Pri izvolitvi delegatov je zlasti paziti, da znajo delegirani nemško, angleško ali francosko, ker se bo razpravljalo le v teh treh jezikih. Pred-

loge, ki se želi, da pridejo na dnevni red kongresa, je poslati tajniku vsaj dva meseca pred kongresom, provizorični dnevni red se bo čimprej naznanilo. Razprave kongresa se vsrjijo predvsem v plenumu. Ako bodo po posvetovanjih kongresa potrebne konference posameznih poklicnih skupin, se po končani konferenci zopet znebe kongres, ki bo predloge posameznih poklicnih skupin sprejel ali pa odklonil. Zastopniki organizacij, ki niso združeni v naši mednarodni zvezi, ki pa z nami simpatizirajo, smejo prisostvovati razpravam kot gosti. O njih eventualni udeležbi debati in glasovanju, se bo na vsak način še sklepalo.

Stavka železničarjev na Angleškem. Ravnateljstvo srednje angleške zbornice, ki je ob času splošne stavke železničarjev igralo vodilno vlogo med podjetniki, hoče baje usiliti svojim nastavljenem nevarni in silni boj. Med železničarji te družbe vre že od časa zadnje splošne stavke. Nezadovoljnost in razburjenost proti početju ravnateljstva se je še bolj poostрила vsled odpusta nekoga vlakovodje. Vlakovodja je bil namreč odpuščen zaradi izvrševanja službe natančno po službenih predpisih. Predpostavljeni je zahteval, da naj doda vlaku še nekoliko drugih vozov. Vlakovodja je opomnil, da je zavora stroja prešibka za toliko vozov in da bi značilo izvrševanje ukaza resno nevarnost za gotovost vlaka, ki je imel voziti po položni progi. Skliceval se je na določbe službenih predpisov, ki se glasijo v tem oziru njemu ugodno. Vkljub temu je dobil 14 dnevno odpoved. Pritožil se je na ravnateljstvo, ki je pa odpoved potrdilo in izjavilo, da bi bil moral vlakovodja predvsem upoštevati ukaz predpostavljenega. S drugimi besedami povedano: Da ugodni interesom družbe bi moral vlakovodja neupoštevati predpise ministrstva in magari postaviti v nevarnost življenje potujočih. Zahteva in odgovor ravnateljstva zveni preizidljivo, da bi osebo, ki sedaj pravzaprav niti ne ve kakšne službene dolžnosti ima, moglo tako postopanje mirno prenasati. Slučaj je vzbudil med delavstvom železnice opravičeno razburjenost. Vršili so se mnogi impozantno obiskani protestni shodi. Upati je, da bode trgovinsko ministrstvo interveniralo, da prepreči izbruh stavke.

O vojni bestiji. Iz Sofije poroča sodrug Dimitrov, tajnik bolgarskih strokovnih organizacij, sledeče:

Od začetka februarja so se pričele zopet sovražnosti s krepkejšim bombardiranjem Odrina. Že od vsega začetka ni bilo misliti na to, da bo boj omejen le okolo Odrina. Pozitivno lahko trdim, da sedanji boji na obeh straneh prav nič ne zaostajajo v grozotah in brezobzirnosti za prejšnjimi. Človeško klanje je tako strašno, kakor ni bilo nikdar prej. Oblasti so izdale odlok, da morajo zapustiti vsi ranjeni vojaki bolnišnice in oditi domu. In danes smo bili priča prizoru, ki je trgal srce: Videli smo, kako so pometali na stotine vojakov, še neozdravljenih, hromih, s kroglicami v telesu, iz bolnišnic, da bo prostor za nove žrtve krvave vojne. Pretežna večina teh nesrečnikov, ubogih delavcev, nima sredstev, da bi se zdravili in olajšali strašne muke. Koliko od teh se ne bo zamoglo preživljati drugače kakor z beračenjem.

Kako kruto in nečloveško postopajo naše vojaške oblasti z žrtvami vojne, kaže jasno tole dejstvo: Danes je moral zapustiti bolnišnico na odredbo oblasti stavbinski delavec, ki je popolnoma oslepel. Postavili so ga na cesto z drugimi vred, brez vseh sredstev. Žalostna smrt bi bila njegov delež, da se ni zavzela zanj naša organizacija in mu stregla. Ko se okrepi, ga odpošljemo v njegovo domovino, v zapuščen kot Macedonije.

Obnovljena vojna je poslabšala položaj delavstva še bolj. Vsote, določene od občin za podporo, so že izdane, a novih sredstev za pomoč ne dovoljuje nobena občina. Njihova podpora je bila itak le kaplja na razbeljeno železo. Po uradnih podatkih so dovolile vse občine 1.556.900 frankov v podporo. Če razdelimo to vsoto na mestno prebivalstvo, živče v najhujši bedi, ki je cenijo uradno na 700.000 oseb, tedaj prideta na vsako osebo po dva franka, in sicer za štiri mesece.

Najbrže bodo tudi kmalu prenehali z delom v obratih, ki so jih pred kratkimi otvorili v upanju na bližnji mir. Nezaposlenost bo še večja in še bolj uničujoča. K tej bedi se pridružuje še

obup in pričakovanje najhujšega v družinah, ki imajo očete in sinove na bojišču.

Prav resno in težko skrb nam provzroča tudi usoda naših najboljših agitatoričnih in organizatoričnih moči, ki so na bojiščih in katerim so doslej še prizanesle sovražne kroglice. Vse te razmere so vplivale, da je ljudstvo bilo polno nejevolje in upornosti, ko so pričele sovražnosti znova. Ogorčenje ljudstva proti nečloveškemu klanju in njega provzročiteljih narašča z vsakim dnem. Da to ogorčenje ne bruhne z vso silo na dan in da ljudstvo še ni dalo duška svoji nezadovoljnosti z revolto, je le v tem, da imamo nečloveško vojaško upravo in grobo vojaško cenzuro, ki tlačita našo deželo....

Socialni pregled.

Cene na svetovnem trgu in carinska zaščita.

Varstvene carine so bile uvedene v času, ko so nagloma pešale cene na svetovnem trgu. Ko je ameriška in ruska pšenica v letih sedemdesetih preplavila Evropo in ko je težka gospodarska kriza po polomu l. 1873. potlačila cene industrijskih izdelkov, so se zavezali agrarci in fabrikanti in uvedli carine. Namen carin je bil, da se ublaži naglo upadanje blagovnih cen na domačih trgih. Naše poljedelstvo in naša obrt propade, ako zavladajo tudi pri nas cene, ki veljajo na svetovnih trgih: to se bile običajne besede v letih osemdesetih in devetdesetih; zato jih moramo varovati pred tujo konkurenco. Tako je bilo utemeljevanje carinske zaščite. Danes tega argumenta ni več, zakaj cene na svetovnem trgu že nekaj let ne padajo več, temveč rasto. Angleški trgovinski urad je izrazil pešajočo tendenco svetovnih cen s sledečimi številkami. Ako postavimo za povprečno ceno najvažnejših živil v letu 1900. število 100, je znašala povprečna cena l. 1906. 100,5, leta 1907. 105,8, leta 1908. 102,8, leta 1909. 104,0, leta 1901. 108,7, leta 1911. 109,3 in leta 1912. 115,0. Na Angleškem, kjer nimajo carinske zaščite so cene od leta 1900, poskočile za 15 odstotkov. Pri nas so poskočile mnogo hitreje, zakaj v Avstriji plačujemo ne le svetovno ceno, temveč še carino povrh. Tega nismo tako hudo občutili, dokler so cene na svetovnem trgu pešale. Danes, ko svetovne cene rasto, pa je neznosno. Agrarci in fabrikanti, ki so pred leti vpili po carinski zaščiti, češ da jih nizke svetovne cene ubijejo, bi se danes držali tudi ob svetovnih cenah, ker so tako visoke, da jim zagotavljajo lep dobiček. Dokler so bile cene na svetovnem trgu nizke, je bila carinska zaščita producentom (poljedelcem in tovarnarjem) potrebna in za konsumente ne preveč občutna; odkar vstajajo svetovne cene, je carinska zaščita producentom nepotrebna in za konsumente neznosna.

Gospodarske krize ni... Kakšna kriza? Prav dobro se nam godi! Kaj bi tožili in stokali Dividenda alpinske rudniške družbe, ki je ena najhujših izkoriščevalk, je poskočila od 42 na 52 kron. Železarski kartelisti so napravili v minulem letu tako sijajne dobičke, kakor še nikoli prej. S tem naj se tolažijo množice — nezaposlenega, stradajočega delavstva....

Naznanila.

Organizacije in zaupniki, ki se niso obračunali „Družinskega koledarja“, so naprošeni, da pošljejo denar za že prodane izvide čim prej na naslov „Delavska hranilnica in posojilnica“ v Ljubljani. Obenem se naznanja, da je v zalogi še nekaj „Družinskega koledarja“, ki so ga odda po izredno nizki ceni, na kar opozarjamo zlasti organizacije, ki ga vsled njegove stalne vrednosti lahko uporabijo za dobitke pri svojih priredbah. Naroči se pri zvezi „Vzajemnost“ v Ljubljani.

Najuspešnejšo reklamo napravijo obrtniki, trgovci, gostilničarji in drugi v krajih, kjer bivajo delavci, če inserirajo v „Družinskem koledarju“, ki izide za l. 1914 že koncem avgusta letošnjega leta. Letošnji koledar obsega čez 50 strani oglasov, kar je pač najboljši dokaz, da je v resnici upoštevjanja vreden. Vabi se tudi delavska gospodarska podjetja na inseriranje. Sodruga se prosi, da opozore na to obrtnike in druge. Pojasnila daje zveza „Vzajemnost“ v Ljubljani.

Le še malo število izvodov brošure dr. Bauerja „Narodni ali razredni boj?“ imamo v zalogi. Skupine in sodrugi, ki je še niso naročili, naj to store takoj, predno preide zaloga. Brošura seznanja delavce v lahko umljivem slogu z najnovejšimi in najvažnejšimi vprašanji in daje točen odgovor nanje.

Cena posameznemu izvodu je 6 vinarjev, po pošti 9 vinarjev. Kdor naroči najmanj 25 izvodov skupaj, dobi primeren popust, ki narašča s številom naročenih izvodov.

Naročila je posiljati na Tajništvo železničarske organizacije v Trstu, ulica Madonnina 15.

Ob enem pa prosimo one, ki prej naročenih izvodov še niso obračunali, da to čimprej store. Tajništvo.

Poročila o shodih.

Trst V. — Dne 7. t. m. se je v Razpotnikovi gostilni „International“ vršil redni občni zbor skupine Trst V. naše organizacije. V odbor so izvoljeni sledeči sodrugi:

Müller Štefan, predsednik; Rupnik Anton, I. podpredsednik; Esih Martin, II. podpredsednik; Makovec, Baldassi, zapisnikarja; Zupančič, Sečnjak, blagajnika; Mastnak, Fojtl, Capra, kontrolorji; Rosenwirth, Schatzl, Klose, odborniki.

Dopise za skupino Trst V je posiljati na naslov: Štefan Müller, Via Gian Rinaldo Carli 11.

Gorica. — Dne 22. februarja se je vršil tukaj množično obiskan shod južnih železničarjev, z dnevnim redom: Položaj železničarjev in organizacija. Sodr. Mozetič je odpirajoč shod z zbranim in odkritim besedam spomnil umorjenega našega posl. sodr. Schuhmeierja. Zborovalci so se v znak sožalja dvignili iz sedežev. O prvi točki dnevnega reda je poročal sodr. Mozetič. Pojasnil je položaj avstrijskih železničarjev in ožigosal sramotno izdajstvo meščanskih narodnjaških ljudskih osrečevalcev. Zlasti je opozoril navzoče na parlamentarno delovanje naših najbližjih tržaških narodnih zastopnikov delavstva, kateri so po svoji metodi tudi povodom 17-milijonskega predloga posl. sodr. Tomschika neovrgljivo dokazali, da nasprotujejo zahtevam železničarjev. Železniško osobe zamore zdaj le potom svoje organizacije izgovoriti zboljanje. Sodr. Mozetič je zaključil svoje poldrugourno poročilo z pozivom na navzoče železničarje da naj delujejo navdušeno in vneto v prid organizacije, da se bodo naše bojne vrste še bolj okrepčale in utrdile. Poročilo je sledilo navdušeno pritrdjevanje.

Sprejeta je bila ostra resolucija, ki obsoja izdajstvo narodnjaških strank in pozivlja železničarje, da naj se pridružijo razredni organizaciji.

K drugi točki dnevnega reda so se oglašili sodrugi Medvešek, Kos, Volčič in Tabaj Josip. Razpravljalo se je predvsem o stvareh tičočih se organizacije in o načinu agitacije. Grajal se je nato početje narodnjaškega razgrajanja spredvodnika Kavčiča, ki je nedavno od tega v hipu narodnjaške besnosti zagrabil za grlo sodr. Maraša, ko je imel ravno opravke pri premikanju vlaka na postaji v Trzinu. Povoda za napad ni bilo. Kavčič, ki baje znori samo da vidi kakega socialnega demokrata, se ima zahvaliti hladnokrvnosti, Maraša, če ni šel z zdrobljenimi kostmi domov. Tržaški inšpektorat je sicer v zadevi uvedel neko preiskavo, za katero je bil določen gosp. kontrolor Gostiša. Ali stvar se je najbrže iz znanih vzrokov potlačila. Šlo se je seveda za narodnjaškega kričarja in proti tem so uprave jako popustljive. Sicer pa bomo preskrbeli mi, da se stvar pojasni in junaškega Kavčiča ukroti.

Ostali govorniki so prijavili razne službene nedostatke, ki se jih je vzelo na znanje. Vsem je podal pojasnila sodr. Mozetič. Poudarjalo se je potrebo skupnega smotrenega delovanja. Shod je napravil na vse navzoče najlepši utis.

Jesenice. 10. marca t. l. se je vršil tukaj občni zbor naše lepo napredujoče skupine. Udeležba je bila dovoljna. Vsi ki so prišli na občni zbor, so imeli o poročilih in razpravah najboljši utis. — Onim, ki se niso udeležili zbora, bo žal za lepo priliko, ki so zamudili.

Zbor je otvoril predsednik skupine sodr. Pintar. Spomnil se je najprej ponesrečenega sodr.

