



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

UREDNIŠTVO
se nahaja v Trstu ulica Boschetto, 5
Telefon 1570.
UPRAVNIŠTVO
Dunaj V. — Zentagasse 5.

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec
Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.
o o o Rokopisi se ne vračajo. o o o

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

Kaj nas stane agrarna colninska politika.

Avstro-ogerska zunanja trgovina izkazuje lanskega leta 467 milijonov kron pasiva, to se pravi, da se je v Avstro-ogersko za to svoto več uvozilo kakor izvozilo. Po naukih starejše narodno gospodarske šole bi bilo to žalostno znamenje, ki bi pomenilo gospodarsko nazadovanje. Danes se o tem ne misli tako, kajti niso vedno tiste države finančno najboljše, ki so v prometu blaga z inozemstvom aktivne. Da bi pa bilo ravno dobro, če je državna trgovska bilanca pasivna, tudi nihče ne trdi. Kar nas v prvi vrsti zanima, je, da poiščemo vzrokov pasivnosti avstro-ogerske trgovske bilance. Leta 1908 je dosegla višino 142,7 milijonov kron in je narasla leta 1909 za 329,9 milijonov kron. Statistika blaga nam pravi, da je vzrok pasivnosti večji uvoz surovin. To še ni bilo slabo znamenje, kajti pomnožen uvoz surovin, ki se izdelujejo v državi, pomeni prejnaraščanje vrednosti nego pa zgubo vrednosti, posebno za Avstrijo, ki je industrijsko bolj razvita nego sosedna Ogerska. Še le če primerjamo uvoz in izvoz med Avstrijo in Ogersko, bi se dalo izvajati v koliko je prizadeta Avstrija po pasivnosti lanske trgovske bilance. Znano nam je, da žalibog niso vse uvožene surovine take, katerim bi se v Avstriji dodalo vrednost in se jih potem zopet kot večvredne poprodalo. Več kakor polovica večuvoženih surovin je obstajalo v žitu. Uvažalo se je za 175 milijonov kron več žita, nego leta 1908, od tega samo za 164,4 milijonov pšenice. Avstro-ogerska je bila nekdanj država, ki je žito izvažala, sedaj pa se je moralo 9,55 milijonov meterskih stotov žita v vrednosti 193 milijonov kron iz inozemstva uvoziti in ta pojav bo najbrže vstrajal tudi še letošnje leto, do nove žetve. Lanskega leta se je uvozilo le okoli 21 milijonov meterskih stotov žita, v vrednosti 18 milijonov kron; takrat je bil uvoz sedemkrat in vrednost uvoženega žita enajstkrat večja. Od uvoženega žita je bila, kakor smo že omenili, velika večina pšenice. Dovedlo se je 7,3 milijonov meterskih stotov pšenice v skupni vrednosti 161 milijonov kron. Od uvožene pšenice je bilo 4 milijone meterskih stotov iz Rumunije, 1,9 milijonov meterskih stotov iz Rusije in 784.000 meterskih stotov iz Srbije. Poleg žita se je pa uvažalo še seme in sicer od 57 na 83, toraj za 26 milijonov kron več, nego leta 1908. Razun imenovanega blaga se je še uvažalo kolonijalno blago, riž itd. in pri vseh teh vrstah je bilo konstatirati večji uvoz, nego prejšnje leto. Nasprotno je pa padel izvoz žita iz Avstro-Ogerske za 17 milijonov kron.

Te številke govore precej jasno. Ko se je leta 1905 razpravljalo o colninskem tarifu, se je uvozno colnino na pšenico povišalo od

3 kr. 75 vin. na 7 kr. 50 vin., na rž od 3 kr. 57 vin. na 7 kr., na koruzo od 1 kr. 19 vin. na 4 kr. in dejalo se je, da povišanje colnin ne bo nikoli občutno, ker Avstro-ogerska sama proizvaja dovolj vrst žita. Nov colninski tarif je od meseca junija 1906 v veljavi, toraj tri leta. Povišanje colnin se je čutilo deloma že leta 1908, leta 1909 pa že v popolnem obsegu. Leta 1909 je moralo izdati avstrijsko prebivalstvo čez 60 milijonov kron za colnino na žito, poleg tega pa še davek ogrskim producentom žita in trgovcem, vsled žitnih cen povišanih po colnini Ogerska uvažna na leto za okroglo 350 milijonov kron več žita v Avstrijo, nego nasprotno in Avstrija uvažna skoro ravno toliko žita in moke, kakor jo sama producira. Avstrijsko poljedelstvo ni v stanju proizvajati toliko žita in nadomestnih sredstev za kruh, kakor ga rabimo. Pasivna trgovska bilanca gre toraj na račun ljudskega stradanja. Povišanje cen na kruh, moko in na sredstva, ki bi moko nadomestovala, se staka po največ v žepih ogerskih magnatov in njihovih pomočnikov ter v skupnih colninskih blagajnah Avstro-ogerske. Colninski dohodki se vporabljajo največ za skupne izdatke. Avstrijsko prebivalstvo se sestada potom colnin na žito v korist ogerskih agrarcev in z dohodki iz colnin na žito, h katerim donša avstrijsko prebivalstvo 9/10, se krmi ogerska soldateska.

Samo en primer: Avstrijsko prebivalstvo je plačalo leta 1909 za uvoženo žito 60 milijonov kron colnine; kajti na Ogerskem ni ostalo niti perišče žita. Inozemstvo, ki uvažuje žito, vendar ne plačuje colnine; colnina se namreč prišteje k ceni žita ki se za colnino podraži. Od okroglih 60 milijonov kron colnine na žito dobi Ogerska 42 odstotkov, kajti ona postavi tudi 42 odstotkov vojakov in izdatki za vojaštvo se pokrivajo iz skupnih dohodkov. Ker pa Ogerska ne potrebuje žita, toraj tudi ne plača nikake carine in ne polni skupne blagajne, iz katere se krmi skupni militarizem. Ogerska toraj dobi od Avstrije darilo 25,2 milijonov kron na račun podraženega avstrijskega kruha, brez ozira na to, da je avstrijsko prebivalstvo bilo odrto od ogerskih magnatov že pri nakupu žita. Potem pa naši agrarci še trde, da so c. kr. patrijotje. Če bi v Avstriji mesto colnine na žito iz Ogerske plačali iz državnih blagajn na vsak meterski stot 3 krone avstrijskim proizvajalcem žita, bi bili še vedno za sto milijonov kron na boljšem, nego smo s skupnim colninskim tarifom.

Kakor agrarci v svojih poročilih sami trdijo, so bile najvišje cene:

| decembra | pšenica | rž |
|----------|---------|-------|
| 1906 | 16,70 | 13,90 |
| 1907 | 27,20 | 25,20 |
| 1908 | 27,50 | 21,40 |
| 1909 | 30,40 | 20,20 |

Pšenica, ki je pravzaprav krušno žito mestnega in industrijskega prebivalstva, je od časa, kar je novi colninski tarif v veljavi, v ceni dvojno poskocila.

Je-li treba po teh izvajanjih še drugih dokazov, da je colninski tarif avstrijskih agrarcev oderuški in protiaustrijski?

Naj se-li sedaj državne železnice preosnujejo?

Napisal drž. posl. sodrug Dor. W. Ellenbogen

Že celo leto imamo na dnevnem redu preosnovo oziroma preureditev uprave državnih železnic. Pri vsakem podržavljenju kake privatne železnice se pojavlja ponovno ta zahteva. Sedaj, ko obsega državno-železniško omrežje 19.000 kilometrov in so vse večje avstrijske železnice, razun južne proge, podržavljene se ta zahteva pojavlja vedno živahneje in nujnejše. Državne železnice so bile zadnjič organizirane leta 1896., ko je bila odpravljena generalna direkcija c. kr. državnih železnic in se je ustanovilo železniško ministerstvo. Od tistega časa se je državno-železniškemu omrežju pridružilo 10.000 kilometrov, posli osrednje uprave so gorostasno narastli in pokazalo se je v marsikaterem oziru, da posamezna ravnateljstva ne morejo plodonosno poslovati. Posledice so se pokazale v tem, da se je pojavil popoln birokratizem in netrgovska službena uprava, odtujevanje od živih dejstev prometa in kupčije. Po vsestranskih različnih študijah se je prišlo do tega, da je treba upravo državnih železnic postaviti na novo podlago.

Kakor nujna je rešitev tega vprašanja in kakor sem to sam v državnem zboru in izven njega opetovano zahteval, se mi ravno sedanji trenotek zdi za tako akcijo neugoden. Mnenja sem namreč, da mora ustanovitev tako velikanskega in kompliciranega aparata, biti posledica notranjih pogojev in smotrov. Taka ustanovitev mora jamčiti za hiter in gladek razvoj prometa in drugih agend, za največjo varnost obrata, najcenejšo upravo in največjo plodonosnost kupčije. Vsi drugi nameni morajo pri sestavi detajlnih določb in zakonih organizacije odpasti.

Seveda se v naši blaženi državi drugi moteči vplivi ne bodo mogli nikoli popolnoma izključiti. kar pa vendar ne zadostuje; da se hoče tako dalekosežno, za državno gospodarstvo velepomembno akcijo, kar na mah, meni nič tebi nič izvršiti.

Naša notranja politika tiči že celo vrsto let v težki krizi, ki vlačí vse v krog svojega uničevalnega dela. Večletni steriliteti državnega zbora, sledi popolno spanje večine deželnih zborov in državnemu deficitu slede deželni bankroti. V državni upravi je zavladala na vseh koncih popolna anarhija, ki se povečuje po vsaki pozitivni akciji in proti kateri se tudi gospod Bienerth s

svojim edinim sredstvom absolutne inaktivite, brezuspešno brani. Vse izgleda prav prav tako kakor telo, ki tupa in septihemiji in vsaka operacija, ki se jo uporabi za ozdravitev, konča z gnjilobo in razdeljenjem krvi. Tak trenotek seveda ni najugodnejši, da se hoče sanirati upravno celoto preko stodeset tisočev ljudi.

Državni organizem, državni in deželni proračuni, naša pravna vzgoja, naša socialna politika, naša skrb za poduk, vse naše ljudsko blagostanje, vse vpije po preureditvi narodnostnih razmer, in bodi si kakorkoli. Tok narodnostnih potreb se mora speljati v gotovo strujo in narodnostno preplavljanje se mora odpraviti. Pojme je treba dovesti zopet na prvotni pomen, in to, predno se začne s stvarno in pameti odgovarjajočo politiko. Zeleno mora ostati zeleno in ne nemško ali češko, kajti to je naša avstrijska septihemija. Zdi se mi, če uvažujem grozni češki debakl in nasprotno energičen konec obstrukcije v državnem zboru, da se bližamo višku krize, da se bližamo splošnemu spoznanju zrelosti in da smo blizu oprostitev Wolfovih in Klofačevih laži.

In naj bode ta čas blizu ali daleč, gotovo je, da bi reorganizacija državno-železniške uprave v sedanjem času trpela pod splošno zmedenostjo, ki je posledica zmešanih pojmov in norosti, ki vzhajajo iz nacionalistiških opazovanj in so po nji neozdravljivo okužene. Morda bo nekoliko primerov zadostovalo, da se lažje razumemo.

Podržavile ste se severozapadna železnica in državno-železniška družba. To sta dve vsopredni progi, izpeljani po enem in istem gospodarskem okraju. Ves svet je pričakoval od podržavljenja skupno in cenejo upravo in vlada sama je to pri utemeljitvi obljubovala. Komaj pa je država upravo prevzela, je imenovala mesto enega kar devet ravnateljev; seveda iz narodnostnih ozirov.

Vsi strokovnjaki, pred vsem pa tudi izkušeni trgovci, zahtevajo, da se državno-železniško omrežje razdeli na velike prometne proge, ker le veliki kupčijski obzori lahko nadvladujejo. Pri severni železnici se je ta poskus imenitno obnesel. Železniško ministerstvo si pa ne upa uvesti to edino in pravo napravo, da, niti predložiti si ne upa dotičnega načrta, ker se boji vpitja narodnjaških šovinistov. Seveda se v času splošne državne septihemije železniška kupčija ne imenuje za tako, temveč jej pravijo preskrba osebnih nacionalističnih aspiracij. Državno-železniški ravnatelj umre. Oddaja izpraznjenega mesta, je hitro povod vojni, ki jo najodličnejši nacionalni voditelji v svečani deputaciji napovejo ministerskemu predsedniku. Pa ne morda radi tega, ker bi bodoči ravnatelj bil lahko tudi tak tepec, ki o železniški službi nima niti pojma, temveč zato, ker bi lahko postal ravnatelj temeljiti strokovnjak — ki pa pripada drugi narodnosti.

Državno-železniški ravnatelj hoče od dati važno mesto. Na razpolago ima zmožnega moža, ki je slučajno tudi na vrsti. Mož je pa Čeh. Na to mesto mora pa zavoljo splošne zmešnjave pojmov priti Nemeec. Ravnatelj mora zapostaviti sedem prednikov, da iz nižin privleče Nemca na prazno mesto. Seveda to Čehom ne ugaja in opravičeno kriče o krivičnosti. Če toraj ravnatelj noče, da se mu obesi cela državnozborna češka delegacija na vrat, potem mora vseh preteriranih sedem Čehov popolnoma po nepotrebnem pustiti avanzirati izvenredno v višjo plačo. To so slučajji, ki jih lahko opazujemo vsaki dan. Vprašali bi se: je li mogoče, obvarovati državne železnice primanjkljaja če vsako posamezno mesto tako drago stane? In ta osebna vprašanja zahtevajo od ravnateljev tri četrtine razpolagočega časa. Kedaj naj pa vendar mislijo na kupčijo?!

Železniško ministerstvo pravi, da je potom odloka od 1. avgusta 1909, odstopilo imenovanje in povišanje uradnikov, oddajo uradniških mest itd., sploh vse osebne za-

deve, državno-železniškim ravnateljstvom. To pa stoji seveda samo na papirju, kajti prekosej vplivajo nacionalistični poslanci na ministerstvo v prilog oddaje službenih mest. In konečno, zakaj imamo pa vendar narodne svete in ministre rojake? Gospodu Schreinerju ki je vso upravo korumpiral s svojimi intervencijami, naj bi sedaj kar naenkrat imponiral odlok gospoda Wrbe? In češki minister rojak, katerega, kakor kažejo znamenja, kaj kmalu zopet dobimo, menda tudi ne bo hotel zaostati za tovarišem Schreinerjem in to že iz vzrokov znamenite paritete! Da, narodnost in varstvo naroda, to sta dve znameniti stvarci. Gospodu Wrbi bi lahko naštel celo vrsto slučajev, v katerih se je metalo ljudi iz državno-železniške družbe, vsled posebnih pogrškov, a se jih potem po stranskih potih potom nemškega narodnega sveta, vzlic njihovim sumljivo nemško se glasečim imenom, vsprejemalo v službo in s tem zastavilo pot poštenim uslužbencem do boljših mest. Da, v časih šovinističnega razdeljevanja krvi državnega telesa, postane lahko tat pragov tudi dober Nemeec ali pa Čeh in s tem seveda tudi pošten državni nastavljenec.

Upravna anarhija se razteza po vsem, in vzdržuje jo večinoma ministerstvo rojakov pri neprenehnem življenju, kar posebno lahko opazamo pri nastavljanju oseb, dodelitvi funkcij, pošiljanjih, oddaji stavb in kupčijskih posredovanjih. Reorganizacija državno-železniške uprave bi v trenutku ne pomenila drugega nego velikansko podraženje in ovekovečenje deficita. Pomenila bi pa še več: reorganizacija bi danes, v nje najzdravejših namenih, križale nacionalistične brezmiselnosti. Niti eno vprašanje bi se ne rešilo s stališča stvarne vrednosti. In ker imajo naši nacionalistični kričači precej dobra grla, naši visoki državni funkcionarji pa precejšnjo svoto prepričevalne slabosti, bi bil konec konca nestvor, v bistvu bolno bitje, ki bi povzročilo najslabše posledice za skupno državo in nje finance, katere morejo konečno vendar zopet nositi najširše mase brezpravnega ljudstva.

Pod takimi pogoji, sem pač primoran izjaviti, da smatram sedanji trenotek za reorganizacijo državno-železniške uprave, najneugodnejšim in sem prepričan, da je ta akcija neodpušljiva napaka, ki se bo v bodoče britko maščevala. Izvesti bi se imela le tedaj, če bi imel železniški minister dovolj poguma, da bi se ne oziral na nacionalistične aspiracije in naj si prihajajo od katere koli strani, ter se imenujejo kakorkoli. Le na ta način bi se dala izvesti reorganizacija v korist kupčiji, obratu in financijelnemu vspehu. Tudi če bi zaradi tega moral zapustiti svoje mesto, bi to lahko storil, v za vesti, da si je zaslužil zaslug, ki bo imela trajno vrednost. Če pa nima tega poguma, potem naj vso zadevo enostavno preloži in na ta način prisili nacionalistične šoviniste, da se pričnejo resno pečati z ureditvijo narodnostnih razmer. Mi hočemo rajše čakati, nego da pomagamo ovekovečiti znamenja zastrupljenja.

Delavske zahteve leta 1848.

(Spomin ob 62. letnici)

Revolucija leta 1848 je bila v svojem bistvu meščanska. Predpravice rojstva so se uničile zato, da so se ustanovile predpravice posesti. Nato seveda delavci, ki so se ju-naško borili po dunajskih ulicah in tam žrtvovali svojo kri, niso mislili. Cilje revolucije so si predstavljali vse drugače. Ko je pa revolucija pri prvem naskoku zmagala, so se šele pokazala nasprotja, takrat združeno se borečih razredov. Meščanstvo je hotelo mir, pridobilo je namreč dober del tega, kar je zahtevalo; zato pa proletarijat ni ničesar dobil in umljivo je, da je bil nezadovoljen.

V noči od 13. na 14. marca je postalo po dunajskih predmestjih živahno. Med tem

ko se je del delavstva ramo ob rami z meščani in dijaki boril v mestu, se je drugi del, izven mestnega zidovja pripravljal na druge stvari. V Sechshausu in Fünfhausu so se valile velike mase proletarcev po cestah, ki so žugaje tulile in obupajoče je bilo njih vpitje. Gladni so dostikrat prebili delavci ure svojega življenja in neznosna je bila bolelost, katero jim je povzročil mlad, vzraščajoč kapitalizem v svojem stremljenju po izkoriščanju. Navidezno se je približeval dan obračuna.

Pred tovarniškimi vratmi so se zbirale množice. Sovražnika so domnevale v razprostrtih tovarniških prostorih; namreč stroje. Delo moških se je moralo umaknuti delu žen in otrok; vzrok temu pa so bili stroji. Produkcija dela je tako narastla, da je bilo treba vedno manj delavnih moči, in je v posledici tega brezposelnost grozno napredovala. Vzrok temu so bili stroji in vsa ljudska nevolja je bila toraj tudi naperjena proti strojem. V trenutku so bila tovarniška vrata udrti. Množica se je hipoma razšla po posameznih oddelkih, ter uničila vse, kar je bilo strojem podobno.

V revolucionarnih časih je duševni razvoj ljudstva veliko hitreji, kakor v mirnih časih. Kar potrebuje vobče leta in leta do zrelosti, postane zrelo v takih časih tekom par dnij. Zato je tudi dobo napadov na tovarne in uničevanja strojev dunajsko delavstvo kmalu premagalo. Po 13. marcu, ki je bil odločilen za zmago meščanske revolucije, so nastopili delavci drugo pot, da uveljavijo svoje zahteve napram meščanstvu. Svoje pozornosti niso več obračali napram mrtvim strojem, temveč so začeli nastopati proti živim izkoriščevalcem, proti tovarnarjem. Pravzaprav je preveč rečeno, če pravimo, da so delavci nastopili proti podjetnikom; pred vsem ni bilo njih početje nič drugega, kakor prosjačenje milosti in usmiljenja pri podjetnikih. Ko je delavstvo videlo, da so na mesto razdejanih prišli novi stroji, so prosjčili okrog tovarnarjev, da naj imajo za božjo vojjo usmiljenje in naj jih obvarujejo pred stroji, ki le zmanjšujejo priložnost dela. »Delati hočemo«, je pisal neki tekstilni delavec v radikalnem dnevniku, »mi želimo primeren dobiček za svoje delo in da dobro gre tistim, za katere delamo. Vse svoje moči bomo posvetili in žrtvovali gospodom. Dajte nam, za boga, samo del«, da lahko preživimo svojece! Ne odklanjajte naših trdnih, po človeškem duhu obvladanih moči, proti vašim strojem, ki vas ne ljubijo, vam niso hvaležni in ne morejo čuvati vašega imetja! Ne dopuščajte, da po noči, ko se mi odpočivamo in spimo, stroji delajo in nam odžro zaslužek celega dne! Imejte usmiljenje!

Apel na dobrodušnost podjetništva je imel ravno isti vspeh, kakor naval na tovarne. Delavci so se začeli zopet zbirati. Na javnih trgih so se shajali in prirejali shode. Na teh shodih so se posvetovali, kaj naj se ukrene, da se odvrne beda od proletarijata. Zahteve, ki so jih stavili, so bile seveda precej čudne, vendar se je pa že lahko opazovalo, da ljudje spoznavajo one vezi, ki so jih spajale skupaj. Odstranitev strojev ni bila več prva in zadnja beseda.

Dne 27. marca so se zbrali tkalci v svojem prenočišču, da tam zborujejo. Govorniki so z v srcé segajočo besedo opisovali bedo, ki vlada med delavstvom. Odgovarjal jim je predstojnik cehe, seveda pomirljivo in s precej dvomljivimi obljubami, vzlic temu pa se je podjetnikom posrečilo delavstvo osiepariti. Na shodu se je sprejel predlog, »da se odpošlje deputacijo najvplivnejših podjetnikov, k njegovemu Veličanstvu, ki naj ga naprosijo, da odloči, da se povsodi delavcem mezda zviša in delavni čas zniža«.

Toraj prošnja podjetnikov do cesarja za delavce! Vsekakor pa je bil že to napredek, ker se ni več govorilo o uničevanju strojev, temveč o zboljšanju plač in o skrajšanju delavnega časa.

Kakor so bili tkalci naivni, tako tudi ključavničarji niso bili nič boljše. Ti so ob-

javili v listih »spomenico na vse človeške prijatelje«. Dobrodušni prijatelji človeštva, saj bi ubogim ključavničarjem pomagali, da bi se jim uredil delavni čas od 6 ure zjutraj, pa do 6. ure zvečer. Imeli so pa tudi še druge želje. Zahtevali so prav po nehovsko, da se omeji število učencev. Dalje po zahtevali, da se uredi posredovalnica za delo, kajti doslej so bili popolnoma v rokah »očeta prenočišča«, ki jih je na najnesramnejše načine izkoriščal.

V mesecih aprilu in maju leta 1848 so bili že skoraj delavci vseh strok probujeni za boj v dosego boljših življenjskih razmer. Časniki so se prav resno pečali z rešitvijo socialnega vprašanja, in pri posvetovanjih zakonodajnih zastopstev je igralo delavsko vprašanje prav važno vlogo. Brezposelnost je skušala država s tem omejiti, da je pričela na Dunaju z delom za silo. Da to ni delavcev zadovoljilo, je pač umevno, ker kvalificirani delavci niso bili vajeni težkega dela v zemlji, poleg tega so bile pa tudi plače za tako delo jako nizke, tako, da so komaj zadostovale za najpotrebnejše. V posameznih strokah toraj ni nastal mir, temveč gibanje za zboljšanje razmer se je od dné do dné bolj širilo.

Delavci posameznih strok, pa niso bili na jasnem, kaj naj bi najprej zahtevali in tudi vedeli niso, katero pot naj bi krenili, da bi dosegli zadovoljivih reform. V tem času se je osnovalo prvo delavsko društvo. To prvo avstrijsko delavsko društvo je bilo izobraževalno društvo. Človek bi si mislil da bodo delavci, ki so gospodarsko tako trpeli, z vsemi silami delali na to, da si osnujejo gospodarsko bojovno organizacijo. Zato pa še niso bili zreli. Osnovali so si izobraževalno društvo zaradi tega, ker jim je bila v istem mogoča diskusija in posvetovanja, ki so jim bila pred vsem potrebna zato, da se pojmi razjasnijo. In v resnici se je v splošnem avstrijskem delavskem društvu, jako veliko diskutiralo. Seveda si je težko predstavljati, kako so bili pojmi različni in vzajemno si nasprotujoči. Nekateri so se ogrevali za produktivne zadrage, drugi so zopet zahtevali popolno obrtno svobodo, češ, da je ta edino zveličavno zdravilo, tretji so zopet zahtevali malenkostne preureditve ceha i. t. d. Kolikor članov, toliko je bilo pojmov. Umljivo je toraj, da je bilo zelo težko razne nazore spraviti v enoten tir, kajti ljudje so bili le v enem edini: v tožbah o skupni bedi. V delavskem društvu je govoril tudi Karol Marx, ki je bil takrat mimogrede na Dunaju. Pogorel je pa temeljito. Na višino njegovih misli, se dunajsko delavstvo takrat še ni moglo povspeti in zaradi tega je ostal njegov poset na Dunaju brez plodnih posledic.

Še-le jeseni leta 1848. opazujemo, da so se pričeli pojmi polagoma razjasnjevati in da se je pričelo razumevati potrebo in smotre gospodarskega boja. Delavsko društvo je toraj sklicalo v mesecu septembru splošen delavski dan. To naj bi bil prvi korak k gotovi skupni akciji. Iz načrta za ta delavski dan je tudi razvidno, kaj so smatrali delavci kot reforme in o čemur so že imeli nekoliko jasnosti. Delavski dan naj bi se posvetoval: o zjednačenju političnih pravic z drugimi sloji, o ustanovitvi delavskih zbornic, v katerih naj bi imeli sedež poleg delojemalcev tudi delodajalci, o svobodnem obrtnem redu, o določitvi delavnega časa, o izobraževaliških, o ustanovitvi bolnišničnih in invalidnih blagajn, o vpeljavi razsodišč, o odpravi popotnih listov in o popolni svobodi ženitovanja.

Žalibog, da ni prišlo do delavskega dne.

Pred dunajskimi vrati so se zbirale krvoželjne armade Jelačića in Windischgrätz-a, in med grmenjem topov, ki je uničilo revolucijo, je zginilo tudi delavsko gibanje leta 1848.

Po zmagi nazadnjaštva je zavladal po Avstriji mrtvaški mir in vsak korak naprej je bil nemogoč. Ravno v trenutku, ko se je dunajsko delavstvo pripravljalo nastopiti pot

premišljenega gospodarskega boja, je vdrla v nesrečno deželo beštija »reda«, ki je uničila vse nadepolne kali. Zavladal je prejšnji absolutizem.

Vendar pa so vstali delavcem, ki so leta 1848 pogumno razvili prapor boja, maščevalci, čeprav nekaj desetletij kasneje. Vnuki njihovi se ob 62-letnici hvaležno spominjajo svojih dedov, zato pa dvigujejo samozavestno in ponosno ono zastavo, ki jo je leta 1848. nazadnjaštvo vrglo ob tla.

DOPISI

Železniški zdravnik Dr. Dereani. Kako je žel. zdravnik Dr. Dereani v Trebnjem aroganten zlasti proti železniškim uslužbencem, kaže dovolj jasno tale slučaj. Pred kratkim časom je moral neki delavec radi boleznititi k njemu. Gospod doktor pa se je takoj z vso silo spravil na ubogega delavca ter tako kričal nanj in ga zmerjal, da je bila uboga delavska para vsa iz sebe. Izrazil se je tudi, da ima samo z železničarji opraviti in ako bi imel od vsakega železničarja samo po eno krono, da bi bil že milijonar. Izrazil se je tudi, da bo železnici odpovedal službo. Mi mu bomo prav iz srca hvaležni, če to stori, zdravnik, kot je on, bo železnica še zmiraj lahko dobila. Vesel naj bode gospod Dereani, da se zastonj vozi po železnici, kakor tudi njegova cela družina in pa še v II. razredu. On ima sicer prosto vožnjo samo v svrhu službene namene, pa se vozil tudi za privatne namene, kar bi ne smelo biti. Dalje uživa vse iste ugodnosti, kakor sploh vsak železničar n. pr. pri »Personalsendungen« itd. in poleg tega je še plačan iz honorarja bolniške blagajne žel. uslužbencev. Baš zato pa nima vzroka znašati se nad železniškimi uslužbenci.

Za to pot zadostuje, drugič kaj več. Upajmo, da bodo te vrstice zadostovale, in da se bo gosp. Dereani malo bolj uljudno in človeško obnašal proti železniškim uslužbencem, in naj bodo tudi samo železniški delavci, saj ga isti tudi morajo plačevati.

Škofjaloka. Obupni klic prognih delovodij. Progna delavec mora leta in leta delati kot višji delavec za dnino in proučevati za vrhno zgradbo potrebna dela. Po dolgih letih še-le pride do tega, da je nastavljen z letno plačo 900 kron. Delovodja mora poučevati na novo vstopivše delavce in je sploh odgovoren za pravilno izvrševanje dela. Progna mojster se ne more brigati za vse, ker je preobložen z delom. Celo leto je progna delovodja izpostavljen vsakemu vremenu in niti toliko mu ni mogoče, da bi opoldne doma kosil. Kako naj si ohrani delavno moč, če si vsled slabe plače ne more privoščiti kaj boljšega. Zahteva, da se progne delovodje uvrsti v poduradniško kategorijo, ko dosežejo plačno stopnjo 1200 kron, kakor je to pri premikarjih, je gotovo upravičena. Kar se tiče tehničnega znanja, ga je treba za službo progne delovodje prav gotovo več, nego za službo mestnega mojstra.

Da se ne vpošteva skromnih želj prognih delovodij, je dokaz, da merodajna gospoda nima niti pojma o naporni službi progne delovodje.

To naj bi vpoštevali vsi progna delovodje in vsi do zadnjega vstopili v organizacijo, ker le z združenimi močmi je mogoče kaj doseči. Na delo toraj!

Općina drž. žel. Vse mogoče si domišljuje tukajšnji kontrolni čuvaj Šimen Kariš, in med drugim tudi to, da je v našem društvu baje mnogo takih, ki bi se radi iznebili naše organizacije. Najbrž bi »narodni« Z. J. Z. rad pridobil članov, pa se mu nihče ne mara vvesti na lim. No, mi ne zadržujemo nikogar. Saj prepričani in zavedni so drugi itak ne marajo za narodnjakarsko šarlatanstvo. Kar pa je takih, ki za »groš« menjajo svoje prepričanje, te pa Z. J. Z. iz srca privoščimo.

Navedli bi še lahko kaj več o tem »tovarišu« a za sedaj omenimo samo še to, da

se je o priliki naše veselice izrazil, da bo zbral fante, vdrl z njimi v gostilno, kjer se vrši veselica, in vse razbil. Zares jako značilno za narodnjakarsko oliko.

Ptuj. V tukajšnji južno-železniški delavnici uganja svoje neslanosti ključavničar Albin Nakerst. To človeče si upa razsajati proti naši organizaciji, ker je menda že pozabil, da je ta mnogo zanj storila. Da celo z »organiziranimi ušivci« nas je začel zmerjati.

Svetujemo mu, da se kmalu poboljša in opusti svoje podlo ravnanje, sicer smo primorani mu še kaj več povedati, kar bi mu utegnulo biti jako neprijetno.

Nova bolezen. — Poleg drugih novosti se je pojavila v ljubljanski kurilnici državne železnice tudi neka nova bolezen, za katero učenjaki doslej niso vedeli. Bolezen se pojavlja kronično in sicer redno takrat, kadar to kurilnico poseti gosp. vladni svetnik, ing. Kordin, od tržaškega racnateljstva. Bolnika baje zelo utruiti, tako da mu je lega v postelji neobhodno potrebna in je vsak pristop zraka preprediti tembolj, če je v atmosferi kaj duha po imenovanem gosp. vladnem svetniku. Edino dobro lastnost, ki jo ima ta bolezen je, da bolnik takoj po odhodu gosp. vladnega svetnika zopet okreva in mu tudi sveži zrak več ne škoduje in pa to, da se te kronične bolezni doslej še noben drug ni nalezel kakor kurilnični vodja gospod Poka de Pokafalca. Nadejamo se, da se bode tudi zato bolezen našlo pravih zdravil in morda bi poskus s »plavo polo« najboljše vplival. Sic.

Ljubljana drž. kol. — Iz kurilnice tega kolodvora nam prihaja od dne do dne več pritožb in človek ne ve, kaj bi si mislil o tamošnjih razmerah. Še bolj pa se čudimo popolni brezbriznosti tržaškega racnateljstva, ki se za vse pritožbe briga toliko kakor za lanske sneg. Ljudje prihajajo osebno v Trst ter se pritožujejo; drugi zopet obsipajo člane personalne komisije, s prošnjami, da intervenirajo, tretji iščejo pomoči v javnosti in tako skuša vsak po svoje olajšati srce in pripomoči k temu, da bi tudi v Ljubljani zavladale normalne razmere. Vse zaman. Gosp. Littrou, sicer jako prijazen mož, obljubuje redno odpomoči, članom personalne komisije se zagotavlja za bodoče najpopolnejša objektivnost, če objavljamo pritožbe v listih, opazujemo jezo in nezadovoljnost, vse skupaj pa ne pomaga nič, in v Augijevem hlevu je čim dalj tem več gnoja. Kronično bolan načelnik kurilnice si misli: Vi vsi le obračajte, obrnil bom pa jaz, kakor bo meni ugajalo in službo opravljajoče osobje jezilo. Kakor slučajni kažejo, seveda načelnik ni sam vsemu neredu vzrok, temveč prav upravičeno je mnenje, da so tudi drugi gospodje tako prijazni, da sejejo nezadovoljnost med osobjem. Tako n. pr. do danes živ krst ne ve, koga bi se smatralo odgovornim za nered, ki vlada pri razdelitvi službe. Če pride prizadeti k strojnemu mojstru in se hoče pritožiti zaradi nepravilne dodelitve v službo, mu ta enostavno odgovori, da to ni njegova stvar in ga toraj tudi ne briga, če pride dotičnik k inženirju, mu ta zopet da tak odgovor, da ne ve, pri čem da je in če je koncem križevega pota prišel do načelnika, potem si je že naprej lahko svest, da mu ta zalučni celo porcijo neotesanosti v obraz in konec konca je, da ostane prikrajšan v svojih pravicah. Tako n. pr. to gospodo ni mogoče na nobeden način privedi do tega, da bi vpoštevala red (Rang).

Vzlic temu, da so tozadevno izdani popolnoma jasni predpisi in jih pozna najmlajši pomožni kurjač, jih vendar ta gospoda ne pozna, ali pa poznati noče. Uradno izdani red ne velja nič, zato pa vse najbrezobzirnejša protekcija. Opažamo n. pr. stare namestne strojevodje, ki redno vozijo kot kurjači nasproti pa najmlajše pomožne namestne strojevodje, ki niso niti intermirani, kot strejerodje. Nič boljše ni pri kurjačih. Najlepšo in najbolj plačano službo imajo novinci. — zakaj bomo tudi še svoječasno

objavili — stari kurjači pa se dodeljujejo najtežjim in najslabše plačanim službam. Vrhunec korupcije se pa opaža pri tako-zvani »rezervi«. Pri tej službi vidimo na vsakem stroju po dva starejša namestniška strojevodja in ta nesmisel se utemeljuje s tem, češ, da se mora imeti ljudi za vse slučajnosti pri rokah. V resnici pa temu ni tako, temveč za vsako izvanredno službo se določajo mlajši iz proge, starejši pa doma vrte zaviralno. Ne glede na to, da so starejši materijelno zelo občutno oškodovani, se jim še mlajši rogajo, kar gotovo utemeljuje splošno nezadovoljnost, ki vlada med obojem.

Kakor z redom, je tudi s turnusi. Kadarkoli pride na misel dotičnemu organu, ki razdeljuje službo, izloči meni nič tebi nič posameznika iz turnusa in ga dodeli službi, ki mu končno nič mar ne gre, in vzlic temu, da je nedodeljenega obojja dovolj na razpolago. Pri takih razmerah pač ne vemo, zakaj se ima na c. kr. drž. žel. toliko predpisov in naše mnenje menda ni napačno, če trdimo, da samo kot sredstvo za šikane. Članek 4. točka 6. intrukcije XXIII. predpisuje popolnoma jasno, v katerih slučajih se službeni red lahko predrugači. Ravno tako predpisuje ista točka določbe glede službe in počitka. Pa kaj brigajo te določbe ljubljansko karilnično vodstvo, ono jih ignorira in stvar je končana.

Ker dosedanje izkušnje uče, da ni upati zboljšanja teh razmer, zato bo menda obojje končno uvidelo, da bo treba poseči k samopomoči. Da bo pa to mogoče je treba absolutne solidarnosti med obojem samim in pa kar najnatančnejših poročil, katere bomo redno predlagali generalni inšpekciji avstrijskih železnic in v slučaju kake nezgode tudi dotičnemu državnemu pravdnikstvu, ki se bo imela z nezgodo pečati. Merodajna gospoda naj blagovoli na znanje vzeti, da se prištevamo tudi mi, čeravno neposredni sosedje divjega Balkana, avstrijskim državljanom in da bomo tudi zase reklamirali avstrijske zakone. Vsaka sila do vremena!

Iz Kamnika. — Nismo mislili, da se nam bo treba pečati tudi s tem prijetnim letoviščem. Vendar je tako. Kakor nam naš dopisnik poroča, je bilo sicer že v prejšnjih časih potrebno, vendar so imeli ljudje z duševnim nivojem gosp. načelnika usmiljenje in se niso iz tega vzroka hoteli z njim pečati. Ker pa star pregovor pravi: »Kdor vse potrpi, je volu podoben«, zato je tudi v Kamniku nadaljnje potrpljenje nemogoče in vsegamogočnemu »Vseslovanu«. Repar-ju bo treba enkrat povedati, da ima vsak začetek tudi svoj konec. Iz popolnoma neznanih razlogov ima ta gospod posebno strojno obojje »na piki«, in kaj rad mu kaže, da je neomejen gospodar prijazne postaje v Kamniku. Največje veselje ima obojju trgati zaslužek in je dal s tem početjem že čisto povoda pritožbam, ki pa doslej niso imele vspeha, kar je pa zopet umevno, če se ve, da je bil ob takih prilikah drug »Veslovan« — kotrolor Batagelj — sodnik. Ker nam pa razsodbe tudi tega veleuma ne imponirajo, zato bomo v prihodnje že našli potrebnih inštantc, da napravimo neutemeljeni umazanosti konec. Ravno tako bo menda treba tudi pomoči v varstvo zakona za kotle, kajti, da Repar o njem nima pojma, nam dokazuje dejstvo, da si ta paša dovoljuje ob času ko strojevodja — toraj edini kompetenten organ — spi in počiva, prevažati stroj po postaji, kakor je to počel svoječasno v skladišču z »redelnom«.

Da se s takim početjem lahko provocira največjo nesrečo, o tem gospod Repar seveda nima pojma. Njegovi domišljavosti zadostuje, da je po milosti matere božje uradnik in s tem misli, da je vse znanje zajel z veliko ribniško žlico. Ker je pa njegov postopanje v obče vse bolj kakor uradniško, zato tudi ni nič nenavadnega, da tudi uslužbenci včasih pozabijo, da imajo uradnika predstojnikom, in to —

gosp. Repar-ja boli. Zato je primoran v go-
lovih slučajih uslužbenca vprašati: »Ali
veste, kdo sem jaz? O da, da, gospod Re-
par prav dobro vemo in z Nemcem bi
rekli: »Ein in eine Beamtenuniform ge-
steckter Bauernstock«. Da vaša domišljavost
nekoliko ohladimo, vam za enkrat samo
naznamimo, da smo pripravljene na boj do
zadnje konsekvence.

Kdo bo zmagal, nam ni nejasno, ker
vemo, da ima nasprotnik precej masla na
glavi, ki mu ga bodo kompetentne oblasti
primerno razcvrle. Samovoljna vožnja
s strojem in vplivanje pri volitvah delega-
tov v zavarovalnico proti nezgodam so po-
četja, ki spadajo pod kazenski zakon. Po-
leg tega je pa na razpolago še cela vrsta
čednosti, ki so zrele vsaj za disciplinarno
preiskavo. Toraj pamet! Da Vas za se-
daj pošteno ne zgrabimo, imate zahvaliti
le svoji duševni zaostalosti, katero uvažu-
jemo. Vendar ne pozabite, da se nosi lonec
le toliko časa k vodnjaku, dokler ne počí.

Nove aspiracije.

Nekaj želez. uradnikov se je sešlo dne
20. febr. t. l. v Zidanem mostu z namenom usta-
noviti, ali kakor so sami zatrjevali, razširiti
že ustanovljeno društvo jugoslovanskih žel.
uradnikov. Edne vrste pokret je to dejstvo,
če prav baš ne prave. No, pravega strem-
ljenja od naših uradnikov za sedaj še
nikakor ni pričakovati, ker še sedaj, ko že
razširjajo svoje društvo, ne morejo popustiti
svojih starih zavetišč. Morajo pač imeti
dovolj terena za preobračanje kozlov. Ker
poznamo zgodovino društvenega delovanja
teh gospodov, se za njih način združevanja
nismo nikdar ogrevali. Nasprotno smo že
tedaj, ko smo jih videli telovadit iz »Öst.
Eisenbahnbeamten-Vereina« v »Reichsverein«
in odtod zopet v »Südbahn-Verband« ali
nazaj v prvo društvo, izrazili z opravičenjem
malo laskavo sodbo o našem uradništvu,
namreč to, da je nezrelo. In prav sedaj, ko
se je v njih pojavila jugoslovanska žila,
nimamo nikakega povoda zagovarjati smo-
trenost teh gospodov. Jugoslovanstvo je
postalo »trumpf« slovenskim uradnikom v
tem trenutku, ko jim je »Öst. Eisenbahn-
beamten-Verein« za dolgoletno brezplodno
hlapčevanje dal vendar enkrat zaslužen
brco, ter se prekrstil v »Deutschösterr.
Eisenbahnbeamten-Verein«. Nato brco so
baš čakali, kajti lansko leto, v času ko se
je ustanavljalo društvo jugoslovanskih želez.
uradnikov, počutili so se v raznih »Verein«ih
in »Verband«ih prav dobro.

Mi se sicer ne hudujemo nad slov.
uradniki, v kolikor so zapustili omenjena
društva. Nikakor, ravno nasprotno. Hudujemo
se pa nad slovenskim uradništvom, ker se
do sedaj ni spravilo niti edne samostojne
organizatorične misli na dan. Hudujemo se
nad njimi, ker je tako zavrtano zgolj v
oseben interes in omejeno zgolj na svoje
stanovsko eksistenčno prašanje, da se še,
kakor smo ta dan videli, v doglednem času
ne bode moglo povspeti do umevanja splošnih
interesov. Hudujemo se nad njimi, ker je
prav tukaj študirano hlapčevstvo poseb-
ljeno in v najbujnejšem cvetu. Naravnost
pomilovanja vredna je pa resnica, da slovenski
uradnik, vključ vsemu že tolikokrat ožigo-
sanemu poniževanju, še ni vsposobljen sma-
trati se za to, kar je v besede pravem
pomenu, za delavca. 25 slovenskih želez.
uradnikov, ki so bili zbrani omenjeni dan,
ni bilo sposobnih zajeti svoja organizatorična
načela iz dejanskih potreb. Mrcvarili so se
okrog stanovske in narodne samozavesti po
slavnih vzorcih liberalnih in klerikalnih
konventikelnov. Njih želja je, organizirati
vse železničarje na jugu. Razvoj razmer na
jugu baje sili k temu. Seve je predvsem
potrebno uradniškega društva, v kojem se
bode najbrž nakopičil ekstrakt potrebne
delavne energije. Najkasneje v petih letih
mora preminiti socialna demokracija med
železničarji. Pritegniti bode pa potrebno v
to organizacijo poštne uslužbenca, kajti

glasilo, ki ga bode treba ustanoviti, bode
hkratu: tudi glasilo poštne uslužbenca.
Most, ki ga zida nemški centralizem do
Adrije, mora pasti, zakaj železniški usluž-
benec ne sme več biti »suženj« »Volksrat-a«.
V to svrhu je neizogibno potrebno ustanoviti
v Zidanem mostu podružnico »Društva ju-
goslovanskih železničnih uradnikov«, ker je
upati, da bode ta najbolj znala zajeziti
tuji naval.

Sodrug Kitek, ki je bil na ta shod
povabljen, je pripoznal potrebo remedure
na jugu. Vendar je njegov način, premoten,
z delavskega stališča popolnoma dru-
gačen. Da bi svoje stališče pregledno podprl,
pričel je kot pripadnik najrealnejši stranki
motriti razmere na jugu z gospodarskega,
socialnega, političnega in merodajnega sta-
lišča. Da na tej poti, vpricho vladajočih
razmer, ni mogel dozreti do ugodne per-
spektive za bodočnost, razume vsak, kdor
količ kaj pozna obstoječe odnošaje. Jugoslovan,
kateremu v vsakem pogledu sodi predikat
»majhen«, brezpraven na lastni grudi, kolikor
jo še lahko imenuje svojo last, v ostalem pa
pretkan od inorodnih gospodujočih elementov,
mora v dosego boljših gospodarskih, narod-
nih in socialnih svojih odnošajev voliti
drugo taktiko, kakor so jo volili danes go-
spodje uradniki. Če kdo navadno misli, tedaj
je po naših delavskih pojmih to samo tisti,
ki se z maso naroda, saj z delavstvom
svoje stroke druží, ga navaja sistematično k
politični moči, ter mu pojasnjuje državljans-
ke in obče človeške pravice. Če je socialno
ali intelektualno višji, prizadeti si mora
maso potegniti k sebi, ogibati se je nikakor
ne sme. Poslednje pa spravijo uradniki v
tem trenutku v zistem, ko ustanovijo svojo
posebno stanovsko-uradniško društvo. De-
lavstvo ne sme in tudi ne bode te vrste
uradnikom nikdar zaupalo. Kdor je z nami,
pride k nam, kdor pa ne, je proti nam.
Sodr. Kitek je še pozivljaj uradnike v imenu
organiziranega delavstva, naj vstopijo v
obstoječa strokovna društva, tukaj bode
torišča dovolj, reformirat zavoženi »jug«. Če
se bodo skazali pravi apostoli delavske
misli, bodo uradniki sotrpinu delavcu gotovo
dobro došli društveniki. Delavec potrebuje
dobrih vodnikov in ker mu taki niso
vzrastli na rodnih tleh, moral si jih je po-
klicati iz tujine. Na domači inteligenci je
ležeče, da se v organizatoričnem pogledu
rešimo tujih vplivov. Ta izvajanja sodr.
Kitek-a so našla med uradniki gluha ušesa.
Zaletavati so se jeli v socialno demokracijo
in imenitno dokazali, da ne vedo o njej
drugega, nego to, kar so čitali v »Slov.
Narodu«, »Slovencu« ali »Edinosti«.

Nesmiselno gospodarstvo v c. kr. državnoželezniški upravi.

V zadnjem času se množe pritožbe, da
c. kr. državne železnice ne prinašajo dobič-
kov, in tozadevno smo tudi mi že poročali.
Karakteristično je pa, da je največ pritožb
iz onih krogov, ki se navadno po želez-
nicah vozijo v I. razredu, seveda zastoj.
Ravno člani gosposke zbornice, katerim je
pripisovati velik del vzrokov, da se je naš
izvoz na Balkan omejil na korist agrarcem,
tarnajo sedaj o izgubah na c. kr. državnih
železnicah.

Res se ne da utajiti, da je bilanca
c. kr. državnih železnic skrajno neugodna,
vendar je nesmiselno iskati vzrokov zato v
avstrijskih finančnih stiskah, ker izguba ni
nastala v upravi sami, temveč v nakupih
in novih uredbah podjetja samega.

Predstavljam si zasebnika, ki ima
veliko dolga in vzlic temu kupuje draga
posestva in še poleg tega preurejuje staro
imetje, kar ga zopet stane ogromne svote.
Naj li v takem slučaju iščemo vzrokov ne-
ugodne bilance v produktivnem gospodarstvu?
C. kr. državne železnice ne stanejo samo
veliko denarja, one predstavljajo tudi veli-
kanske vrednosti, in bi donašale pri urejeni
upravi velikanskih dobičkov, če bi se ne

vpisovalo investicij na račun produkcijskega gospodarstva.

Redne uprave seveda ni, kajti težko si je predstavljati zaostalejšo upravo od one c. kr. državnih železnic.

Člani gosposke zbornice se kaj radi spominjajo velikih dohodkov, ki jih baje imajo uslužbenci in uradniki, kar seveda tej upravi jako ugaja, kajti v enem oziru je pri tej upravi vse v najlepšem redu, namreč v domišljiji, da so uslužbenci in uradniki predobro plačani. Izguba pri tej upravi bi bila pa še veliko večja, če bi se nastavilo zadostno število uslužbencev in drugič, če bi se delo človeško uredilo. Ker pa stremi osobje, vsled neznosne draginje, po večjem zaslužku in ker je tudi nujna odstranitev velikanskega izkoriščanja, zato ugajajo upravi suhoparne govornice gosposkih zborničarjev. Mi smo pa mnenja, da je ravno v tem glavna napaka uprave in sklicujemo se na tozadevno mnenje znanega vplivnega birokrata, svoječasnega ministerskega predsednika pl. Beck-a, ki se je nekoč izrazil: »Največja proizvajalna sila je človek«. Mi se ne motimo o bistvu kapitalizma, ki izsesava delavnemu ljudstvu najboljše moči, da iz njih zlato kuje.

Moderni kapitalist pa vendar brez vsake sentimentalnosti računa z dejstvi, da je delo le tedaj produktivno in dobičkanosno, če se ne posega vedno na najnižje plače, temveč če se delo bolje plača. Padanje zaslužka pod eksistenčni minimum je danes tudi v meščanskem narodnem gospodarstvu premagano stališče.

Če toraj obhodimo našo ljubo Avstrijo, potem najdemo na vsih križiščih prometa negotov položaj. Neracijonalne naprave se nam kažejo pri vsakem koraku, da celo tam, kjer železniška uprava zida lepe hiše in je nekoliko globeje segla v žep.

Najneracijonalnejše je pa delo in opravljanje dela. Služba je že težka vsled slabih tirovnihih naprav, ki pomenjajo v časih večjega prometa največjo nevarnost za premikaško osobje, ki je svojemu delu neprimerno plačano. Nezadostni prehodi so za tisoče delavcev prave muke in izguba časa. Cela armada delavcev na progi je vposlena pri sramotno nizkih plačah in se nahaja v vedni nevarnosti, da se začasno ali trajno odpusti. Vse kategorije delavcev se pomikajo v višje plačilne razrede tako smešno počasi, da so s svojimi družinami vedno v brezupnem stanju. V največ križiščih manjka družabnih stanovanj za osobje in uslužbenci nimajo sredstev, da bi si postavili sami skromno hišico; potem lahko čakajo celo svoje življenje, da dobe primerno, zdravo v bližini postaje nahajajočo se stanovanje. Nepretrgano išče večje število železničarjev stanovanj in je v večnem stanju selitve, kar mozu često otežkočuje službo v skrbi, da bo prišedši domu našel družino na cesti. Da dobimo od podjetja zgrajenih stanovanj, zato bo treba vsaj še četrstoletja bojev, celo tam, kjer so stanovanjske razmere vnebovpjijoče in je treba vedno vstrajno od uprav zahtevati remedure.

Če se hoče kak nedostatek odpraviti, potem se mora počakati nesreče, ki požre vsaj en milijon in uniči vsaj ducat človeških življenj.

Ravnateljstva predstavljajo ljudi z važnih postaj in jih tlačijo v zapuščene luknje, ker manjka vseh predpogojev za bivanje. V opušenih krajih stojijo stroji neporabno in uničuje jih vsakovrstno vreme. Proti pomladi se odpušča na posameznih progah cele trume delavcev, ki so že leta in leta garali za železnico pri skromnih plačah in katerim se je vedno obljubovalo stalnega zaslužka. Nekaj dni pozneje pa zopet pade sneg in treba je zopet iskati novih delavnih moči za večjo plačo,

Ni je kategorije, za katero ne bi vladale v vsaki luknji druge razmere, tako v plači kakor v delu, in humoristi ter satiriki bi našli v teh krogih dovolj snovi, ki bi jo lahko imenitno izrabljali. Opazujemo, kako postopa fiskus v tobačnih tovarnah, ki mu

doprinašajo lepih dobičkov in iz kojih stremi izčrpati še vedno večjih. Veliko hujša je ozkosrčnost na železnicah, ki povročuje štedenje na na nepravem mestu. Upravna mesta sama delati za to odgovorna, ne gre, kajti nesmisel te uprave tiči v avstrijskem zistemu. Naši državniki so imeli vedno smolo, da so prišli prepozno, tako v dobrem kakor v slabem. Prepozno se je gradilo najvažnejše proge, prepozno se je spoznalo, da niso pripravne, prepozno, da je treba veznih prog in prepozno, da jih je treba odvzeti privatni špekulaciji. Ko se je jelo privatne železnice sprejemati v državno režijo, se je moralo ozirati na privatno špekulacijo in toraj železnice preplačati. Če se je pa na novo železnice gradilo, je bilo mnenje vojnega ministerstva vedno najmerodajnejše. Po pritisku agrarcev prepušča vlada vedno najboljša izvozna mesta industrije drugim državam, in bodočnost v balkanskih državah je pokvarjena za Avstrijo. Nove alpske železnice tečejo po hribovju, ob južno ležečih avstrijskih krajih, služeč kot tranzitna železnica samo nemškim tovorom. Skratka vse, po čemur smo posegli, nam je ušlo, in naš promet ne stoji na višini potrebnih nalog. Da se v takih razmerah pojavlja v otlih glavah članov gosposke zbornice, mnenje, da je le delavec tisti, ki provroča izgubo, je pač naravno, tembolj če se pojmi strah te gospode, ki zavziva plodove tega zistema in si jih želi imeti ohranjene za vse veke vekov. Mi smo pa mnenja, da se bo prej ali slej spoznalo potrebo življenja in odstranilo staro šaro v gosposki zbornici.

Če se bo razvijala avstrijska prometna politika v tem, da se povzdigne narodno gospodarstvo sploh, če se bodo uvaževale zahteve industrije po otvoritvi mej in napravilo dobre trgovinske pogodbe, če se ne bo gledalo tako ozkosrčno na vse proizvajalno delo, potem tudi ne bodo izostali dobički pri c. kr. državnih železnicah.

DOMAČE VESTI

Izid volitev v zavarovalnico proti nezgodam. V tržaškem ravnateljstvu je uspeh volitev v zavarovalnico proti nezgodam sledeči:

Uslužbencev z volilno pravico je 8000; oddanih glasov 6494, neveljavnih 30, razpršenih 190 glasov, praznih listkov pa 407.

Socijalno-demokratska kandidata sta dobila 4079 glasov, kandidata Z. J. Ž. pa 1788.

Izid volitev kaže da imajo železničarji več zaupanja v naše kandidate, nego v druge, ki nimajo za železničarje nič drugega, nego narodnjaške fraze.

Da sta narodnjaška kandidata, postavljena od žolte Z. J. Ž. mogla dobiti 1788 glasov, je povročilo narodnjaško sleparstvo, kakor ga še ni nikdar izvršila nobena nam nasprotva stranka, oziroma organizacija.

Narodnjaki so se poslužili najpodlejšega načina, ki so si ga le mogli izmisliti, da so železničarje osleparili za glasove. *Na letake, ki jih je založila in izdala naša organizacija, so prilepili listke se svojimi kandidati na ta način, da sta bili skriti imeni naših kandidatov. S tem činom so hoteli pri železničarjih vzbuditi mnenje, da so to socijalno-demokratski kandidati, ker drugače bi gotovo ne bili izdajali naših letakov, v kojih je bila povedana za narodnjake marsikatera gorka. Tako postopanje se obsoja že samo ob sebi in ne potrebuje nadaljnega komentarja.*

Nekoliko komentarja k poštenosti »narodnih« železničarjev smo obljubili zadnjič. Pravzaprav bi ti ljudje ne bili vredni, da bi se z njimi pečali, toda ker smo že obljubili in da osvetlimo njihovo poštenost, dostavljamo sledeče:

Naši železničarji so si že gotovo napravili svojo sodbo o tej »narodni« poštenosti. Mi smo nalašč čakali s priobčenjem one »bratske« ponudbe »narodnih« železničarjev, ker smo že naprej vedeli, da bodo hoteli oslepariti javnost in svoje kimavce z našim

odgovorom. In nismo se motili v svojem pričakovanju. Ti poštenjaki so priobčili le 3 točke našega odgovora, ostale 4 so pa izpustili. Zakaj to? Zato, ker so v teh izpuščenih točkah označeni v z r o k i, iz katerih smo mi njihovo »bratsko« ponudbo odbili. Ali niso imeli poštenjakoviči toliko korajže priobčiti tiste vzroke? *Slaba vest* jim je to zabranila, zapeklo jih je, ker smo jim povedali, da *izdajalci* železničarskih in splošno delavskih interesov zavedni železničarji ne morejo in tudi nočejo imeti nobenih stikov. Oni so pa te točke izpustili, dobro vedoč, da ne morejo proti njim reagirati, ker so resnične, in ker so se vendarle ženirali vdariti se po zobeh v svojem lastnem glasilu in s tem morda odpreti oči kakemu njihovih zaslepljenec. K tako kastriranemu odgovoru so podali neslane opazke pomočivši jih v »narodno« javkanje, češ, da smo mi njihovo »bratsko« ponudbo odbili. Ha, ha, smejte se ljudje božji, če morete; naenkrat hočejo »narodni« železničarji biti naši — bratje, oni, ki dan na dan po nas pljuvajo, ki nas dan na dan zmerjajo za narodne odpadnike, ki s peklenkim veseljem beležijo vsak neuspeh razredno zavednega delavstva, oni, ki se zvežejo magari s hudičem, samo če se gre proti obsovraženim rdečkarjem, oni hočejo sedaj kar enkrat biti naši — bratje, in svetu nalagati, da smo mi tisti, ki smo tako njihovo »bratsko« ponudbo odklonili.

Do dna duše se nam gabi ta hinavščina, gabi tembolj, ker je »narodna« — in zato pika.

Josip Kopač, tajnik.

Društvo »Ljudski oder« v Trstu priredi v nedeljo dne 3. t. m. v delavskem domu veselic s petjem, godbo, gledališko predstavo in plesom.

Vspored je dobro sestavljen in obeta mnogo zabave.

Začetek je ob 8. uri zvečer. Vstopnina 50 vin.

Čisti dobiček je namenjen v izobraževalne svrhe.

Polovična voznina za delavce. Železniško ministerstvo je izdalo naredbo, da imajo delavci, ki dobe dela v drugem kraju, pravico do polovične voznine. Te določbe se glase: 1. Delavci, katerim je preskrbela delo kaka javna in občekoristna posredovalnica v kakem vnanjem kraju, imajo pri voznjah čez 50 kilometrov pravico do polovične voznine v tretjem razredu osebnih in mešanih vlakov. 2. Polovični vozni listki se dobe pri blagajni, če se pokaže po določenem vzorcu izgotovljena izkaznica javne posredovalnice. Na tej izkaznici mora biti ime delojemalčeve, železniška proga in dan odhoda zabeležen, kakor tudi potrdilo, da se je lastniku te izkaznice preskrbelo delo. 3. Ta izkaznica se pri blagajni zaznamenuje z uradnim pečatom. Pri pregledovanju voznih listkov se mora pregledniku pokazati in na zadnji postaji z voznim listkom oddati. 4. Železniška uprava ima pravico, da to ugodnost za določeno dobo, posamezna postajališča in nekatere vlake prekliče, oziroma ustavi.

Državna konferenca signalnih ključavničarjev.

Dne 5. decembra m. l. se je vršila na **Dunaju** v delavskem domu v X. okraju državna konferenca signalnih ključavničarjev vseh avstrijskih železnic. Predsedoval je sodr. Schilhawy, zapisnikar pa je bil sodr. Rodler. K prvi točki dnevnega reda: *Položaj, želje in zahteve signalnih ključavničarjev* sta poročala sodr. *Somitsch Brodecky* iz praškega tajništva.

Stvarnim izvajanjem poročevalcev je sledilo burno odobravanje.

Po živahni in skozinskoz stvarni debati so se enoglasno sprejeli sledeči predlogi, v katerih se zahteva:

1. Ločitev elektrotehnične od mehanične službe.
2. Uvedenje dveletnih napredovalnih rokov do doseženja končne plače.

3. Imenovanje poduradnikom, ko se doseže plačna stopnja 1200 kron.
4. Zvišanje potovalnega pavšala na 60 kron na mesec.
5. Številnejše normiranje definitivnih mest za signalne ključavničarje.
6. Ureditev določenega dnevnega normalnega delavnega časa in plače za čezurno delo.
7. Podelitev primerno zvišanega pavšala signalnim ključavničarjem za proge čez 100 km.

Za provizorične signalne ključavničarje.

1. Po dveletnem službovanju kot signalni ključavničar naj se jih stabilizira.
2. Obstoječo 25-odstotno progno doklado je vsled draginje zvišati na 50%, nočno doklado pa na 100% od plače; nočna služba naj se računa od 8. ure zvečer naprej in ne šele od 9. ure.
3. Za nedeljsko in prazniško delo naj se izplačuje 100-odstotno doklado k plači.
4. Podelitev dveh delavnih oblek, dveh bluz in dveh hlač na leto vsakemu delavcu.

V svrhu predložitve teh nujnih zahtev na kompetentnem mestu se je izvolila deputacija treh mož.

K drugi točki: organizacija, je poročal sodr. Somitsch in povdarjal, da s stavljenjem zahtev še ni vse storjeno, temveč, da jih treba tudi podpirati, kar je mogoče le v trdni organizaciji z jasnimi cilji.

Sklenilo se je, razširjati organizacijo med signalnimi ključavničarji, na kar se je ob 6. uri zvečer zaključila konferenca.

Opomniti je še, da so bile razprave prve konference signalnih ključavničarjev stvarne v vsakem oziru. Sedaj je ležeče na signalnih ključavničarjih, da vporabijo vso resnost in voljo za svojo stvar. Zdrav razum, organizacija in vstrajnost bodo pomagali tudi tej kategoriji doboljšanja razmer.

Finančni škandal južne železnice.

Vedno nevarnejši je finančni položaj pri južni železnici, tako, da je že v zadnjem času nastalo vprašanje, kako bi se moglo opomoči temu zadolženemu podjetju. Za leta 1910 do 1918 je uprava že izračunala obratni primanjkljaj 22·83 milijonov kron. Za investicije je treba 44·83 milijonov, za plačilo kupnega ostanka z obrestmi vred do konca 1910 18·87 milijonov, za zaostale prioritete od 1. 1908 6·19 milijonov in za nabavo obratnega sklada 10 milijonov, vsega skupaj 102·72 milijonov kron. Po odračunanju obli-gacijske rezerve v kurzni vrednosti 2·14 milijonov kron in pa omenjenih, še neizvršenih plačil 6·19 milijonov kron še znaša primanjkljaj 94·39 milijonov kron, katerega je treba izposoditi.

Posojilo, s katerim bi se pa dolgovi južne železnice le še povečali, je pa mogoče dobiti le z državnim poroštvom.

Država pa tega ne more storiti, že vsled tega, ker bi se podržavljenje še bolj otežkočilo. A tudi v sedanjem položaju je podržavljenje nemogoče. Izvršiti bi se moglo le tedaj, če bi upniki privolili v precejšen odpis svojih terjatev. Tu pa tiči zajec v grmu. Prioriterji so sicer pripravljeni privoliti v podaljšanje plačilnega roka, a o odpisu nočejo ničesar slišati. S tem pa ni pomagano ne južnoželezniški družbi ne državi. Južna železnica nima obratnega primanjkljaja. Dohodki pokrivajo ne le obratne stroške, temveč bi zadostovali tudi za obstojanje prave vrednosti železniskih gradb. Ne zadostujejo pa še za obstojanje dolgov, kar jih je čez pravo vrednost. Na ta način je polom neizogiben.

Več dobrih poznavalcev južno železniskih razmer zavzema stališče, da je treba železniško družbo tirati do poloma. To bi omogočilo, da se odstrani financijelno preobremenje železnice, ki bi se potem podržavila. O tem pa vlada noče nič vedeti. Največ dolguje južna železnica francoskim kapitalistom. Ker bi pa ti izgubili precejšen del dolžne svote, se boji vlada omajanja kredita v inozemstvu. Seveda bi inozemski kapital ne bil vesel, če bi Avstrija na ta radikalni način postopala z upniki južne železnice. Kdo bi pamogel iz tega sklepati

na poštenost Avstrije? Znano je, da je južna železnica od 1800 milijonov 3% prioriteta dobila še ne čisto 900 milijonov. Dolžnost države pa vendar ni, da gleda na točno izvrševanje sleparskih in oderuških pogodb?

Zadeve kapitalistov z južno-železniško družbo so povsem zasebne. Država ima gledati le na to, da izpolnjuje južna železnica svojo dolžnost kot prometno sredstvo. Kaj pa kaže južno-železniško vprašanje? Vršijo se razprave med avstrijsko in francosko vlado glede saniranja južne železnice. Francoska vlada brani francoske kapitaliste, avstrijska pa je pripravljena k popustu. Francoska vlada se je izrazila, da smatra le podržavljenje južne železnice za sredstvo v zavarovanje interesov hipotekarnih upnikov pri katerih je Francija interesirana. Ako bi to radikalno sredstvo iz kateregakoli vzroka bilo neizvedljivo, bi trebalo državnega jamstva za posojilo južni železnici. Avstrijska vlada je odgovorila, da podržavljenje južne železnice sedaj ni mogoče, že z ozirom na razmerje v državnem zboru. Zdi se pa, da se posojilo ravno ne upira. Za posojilo z državnim jamstvom bi bilo treba 100 milijonov kron.

To bi bilo novo poglavje škandala v avstrijski prometni politiki, če bi se država spuščala v tako razmerje. To bi bilo, kratko rečeno, da bi morali davkoplačevalci skrbeti zato, da dobijo kapitalistični oderuhi svoj denar. Kaj pa brigajo državo interesi južnoželezniskih prioriterjev? Če gre južna železnica kot zasebno podjetje, polomu naproti, je podržavljenje nujna potreba, pri kateri je stališče za državo gotovo boljše, nego če si s posojilom zadela pot.

Novi odlok železniškega ministerstva (od 2. marca t. l.)

S tem odlokom se izdajajo novi predpisi o tem, kako se naj oglašajo vlaki, ki menjajo tir na dvotirnih progah. Iz vsake postaje, v koji se vrši prihod vlaka s prehodom od prvotne smeri po ogibalnici na drugi glavni tir, se naj ta prihod naznani postaji, s katere je isti vlak prišel, še-le tedaj, ko že popolnoma mirno stoji na drugem glavnem tiru, o čemur se mora službujoči uradnik vedno osebno prepričati.

Da ne bi v slučajih zakasnitve takega tira menjajočega vlaka nastala kaka zmešnjava pri odpravi nasledujočega vlaka »višje« vrste, je treba skrbeti za to, da preteče najmanj 10 minut med časom, ko je dospel vlak nižje vrste na edno postajo, in onim časom, ko se iz naslednje postaje odpravlja vlak višje vrste. Dalje se v odloku še pravi, da mora biti za časa one manipulacije s spremembo tira biti krit vhod od obeh strani v postajo z varnostnimi signali.

Slednje določilo je *staro*, in je *edino dobro* v novem odloku. Določba glede onega 10 minutnega čakanja je pa zrastle pri zeleni mizi v glavi gospoda, ki nima niti pojma o železniškem življenju. Kaka strahanska nerodna in nepraktična je ta uredba (to se je sicer takoj v praksi tudi pokazalo), razvidimo iz naslednjega primera:

Vlak št. 1. pride iz postaje A do postaje B. Časa ima dovolj k odhodu do postaje C, toda vsled novega odloka tam ne sme oditi in sicer za to ne, kar je oglasila postaja A odhod vlaka št. 2, ki je vlak višje vrste.

Ta vlak potrebuje iz postaje A do postaje B 15 minut, ravno toliko pa rabi vlak št. 1., da prevozi razdaljo med postajo B. do postaje C. tako da bi mogel priti v istem času do postaje C. kakor vlak št. 2. do postaje B. Ker pa rabi vlak št. 2. od postaje B. do postaje C. najmanj 10 minut, tedaj bi imel vlak št. 1. v postaji C dovolj časa, da bi se ognil na vozno progno pred dohajajočim vlakom št. 2. Toda tu pride naš modri odlok do svoje mogočne besede in pravi uradujočemu uradniku na postaji C.: Vlak št. 2. je vlak višje vrste in tu ne sme ča-

kati, to je enkrat pribito, tedaj se mora iz postaje B. takoj odpraviti, v našem slučaju v ravno istem času, ko bi pred novim odlokom vlak št. 1. dospel na postajo C. V smislu odloka pa bi moral vlak št. 1. na postaji C. že 10 minut stati, predno bi smel vlak št. 2. oditi iz postaje B. Ker se pa prvo *ne more* zgoditi in ker vlak št. 2. *ne sme* izgubiti onih 10 minut v korist vlaka št. 1. z morebitnim čakanjem na postaji B. — tedaj mora v smislu odloka vlak št. 1. ostati že na postaji B in čakati tam, da ga prehitijo vlak št. 2. iz postaje A. Med tem lahko pride za vlakom št. 2. en drugi vlak — in vlak št. 1., ker je »nižje« vrste, utрпи zamudo vrh zamude, ki se seštejejo na konec vožnje in dajo veliko svoto kot nekrvavo žrtev novemu odloku.

V resnici so se že konstatirale zamude po 1 in več ur, koje je vse povzročil naš slavni novi odlok železniškega ministerstva.

Vršili so se sledeči shodi

In zborovanja

Shod proti podraženju stanarin se je vršil v »Delavskem domu« v Trstu v četrtek dne 3. m. m. Prvotno je bil sklican po političnem odboru jugoslov. soc. dem. stranke. Potem je pa prevzela shod strokovna komisija, ki je sklenila voditi boj proti podraženju stanarin. Predsedoval je član strokovne komisije sodrug Kermolj. Poročal je sodrug Kopač. To, kar so storili tržaški hišni poslovodje v najnovjšem času, presega že vse meje, in delavstvo mora z vso odločnostjo nastopiti proti takemu odiranju. Obširno je v celournem govoru raztolmačil vzroke sedanje draginje in povdarjal, da je občina edina kompetentna in zmožna rešiti ljudstvo iz tega obupnega stanja. In reši ga vspešno samo tedaj, ako se bo ravnala po predlogih socijalno-demokratskih zastopnikov, ki zahtevajo: Občina naj da občinskemu »zavodu za mala stanovanja« brezplačno na razpolago zemljišča in potrebne svote denarja za 2000 ljudskih stanovanj. Ako ima občina dovolj denarja, da ga vporablja v zgradbe, ki niso nujne in ki koristijo samo meščanstvu, mora ga imeti, in če ga nima, naj si ga poišče, da zgradi delavstvu cena in zdrava stanovanja. To je dolžnost občine. Končno je v imenu strokovne komisije predlagal sledečo

RESOLUCIJO:

Tržaški slovenski delavci, zbrani na shodu v »Delavskem domu«, dne 3. februvarja 1910 v svrhu boja zoper stanarinsko draginjo

izjavljajo, da je brezprimerna draginja stanovanj v poslednjem času resno ugrozila že itak revni zaslužek delavstva;

izjavljajo nadalje, da je skoro večina tržaškega delavnega ljudstva prisiljena na škodo svojemu telesnemu, uravnemu in duševnemu blagostanju, že desetletja živeti v malih, zatohlih in umazanih bivališčih in to vsled pomankanja cenih in zdravih stanovanj;

izjavljajo, da je faktor, ki je prvi poklican, ki ima najprvi dolžnost, -ki sme in mora rešiti stanovanjsko vprašanje, občina;

obžalujejo, da tisti, ki so dosedaj upravljali občinsko imetje, niso storili ničesar, kar bi morali storiti, da preprečijo sedanje obupne razmere in to kljub temu, da so razpolagali s potrebnimi sredstvi;

zahtevajo od občinske uprave, da se takoj položi dela v svrhu zgradbe velikega števila stanovanj ter poskrbi in določi zato potrebne svote;

sklenejo, da bodo energično nadaljevali boj zoper podraženja živil in to do popolne zmage svojih zahtev.

Nato je govoril sodr. Regent v imenu političnega odbora jugoslovanske soc. dem. stranke in v imenu socijalističnih mestnih svetovalcev, od katerih je dobil nalogo, da pozdravi shod. Sodr. Regent je pojasnil

dolžnosti občine napram članom, govoril o prirastni renti, ki podražuje zemljišča ter o delu socijalističnih mestnih svetovalcev, katere moramo podpirati v tem težavnem boju v svrhu ljudskih koristi. Končno je priporočal predlagano resolucijo. Za njim je govoril še sodrug Novak in je sodrug Kermolj shod zaključil potem, ko je bila resolucija enoglasno sprejeta.

Shod je bil sicer prav dobro obiskan. Bil bi pa lahko boljše, ako bi se bili sodrugi nekoliko bolj potrudili pri agitaciji. Upamo, da pa bodo naši sodrugi storili svojo dolžnost prihodnjic, ko bodo poklicani razpravljali o tako perečem vprašanju.

Dne 9. marca t. l. se je v Ptuj vršil dobro obiskan železničarski shod, na katerem je poročal sodr. Kopač.

Žal, da je še mnogo železničarjev, ki se jako malo zanimajo za poučevalne shode. Obisk bi bil lahko še boljši, če bi se bili shoda vdeležili oni, ki smo jih povabili.

Dne 27. marca t. l. se je vršila v Celovcu, v društveni sobi tamošnje krajevne skupine konferenca južno-železniških premikačev z dnevnim redom: 1. Želje in zahteve premikaškega osebja južne železnice; 2. organizacija; 3. raznoterosti.

* * *

Isti dan se je ravnotam vršila konferenca izvoljenih delavskih odborov južne železnice z dnevnim redom:

1. Predavanje o nalogah in pomenu delavskih odborov v občeh z ozirom na pridobljene izkušnje,

2. Posvetovanje o splošnih predlogih, ki se imajo staviti na prvi seji.

3. Taktika, ki jo imajo zavzemati delavski odborniki pri stavljenju predlogov, obnašanje na seji, kakor tudi napram svojim volilcem.

4. Raznoterosti.

* * *

Natančnejša poročila o teh konferencah priobčimo prihodnjic.

Železniška nezgoda na poreški progi. — Včeraj, dne 31. marca, je pri Žavljah na poreški progi burja prevrnila vlak. Slišati je, da je več mrtvih.

Natančnejše poročamo o tem prihodnjic.

Naše strokovno gibanje.

S 1. aprilom t. l. se je v Poljčanah ustanovila vplačevalnica splošnega pravovarstvenega in strokovnega društva za Avstrijo. Njen delokrog obsega progo od Slovenje Bistrice do Štor pri Celju.

V odbor so izvoljeni sledeči sodrugi: Jurij Paček, predsednik; Valentin Gomilšek, podpredsednik; Andrej Petrovič, blagajnik; Martin Vešnar, zapisnikar; Tomaž Flis in Ferdo Rankel, preglednika.

Usem krajevnim skupinam na znanje!

V nedeljo 24. aprila t. l. ob 9. uri predpoldne se vrši na Dunaju v delavskem domu X. Laxenburgerstrasse 8, 10, konferenca onih uslužbencev lokalnih železnic, zasebnih ali pa podržavljenih katerih plače še do danes niso zjednačene z onimi c. kr. državnih železnic.

Dnevni red:

1. Položaj, želje in zahteve osebja avstrijskih lokalnih železnic.

2. Organizacija.

3. Raznoterosti.

Želeti bi bilo, da odpošlje vsaka lokalna železnica po enega delegata iz vrst definitivnih uslužbencev, kakor tudi iz vrst delavcev.

Osmi mednarodni socijalistični zbor.

Mednarodni socijalistični sekretarijat sklicuje na dni 28. avgusta do 3. septembra t. l. v Kodanj (Kopenhagen, Dansko) osmi mednarodni socijalistični zbor. Na ta zbor imajo pristop:

a) vse one skupine, ki soglašajo s temeljnimi načeli socijalizma: s socijalizacijo produktivnih in izmenjevalnih sredstev, z mednarodnim združevanjem in akcijo delavskega razreda, s pridobivanjem politične moči po razredno zavednem, politično organiziranem proletariatu;

b) vse strokovne organizacije, ki stoje na stališču razrednega boja in priznavajo potrebo politične t. j. zakonodajalne in parlamentarne akcije, ki pa niso direktno prizadete v političnem boju.

Dnevni red je za bodoči zbor določen sledeči:

- 1) Razmerje združnih organizacij k politični stranki;
- 2) Vprašanje delavske brezposelnosti;
- 3) Razzodišče in razoroževanje;
- 4) Mednarodne posledice delavske zakonodaje;
- 5) Organizacija mednarodnega protesta proti smrtni kazni;
- 6) Kako izvajati praktično in najhitreje sklepe mednarodnega zbora;
- 7) Organizacija mednarodne solidarnosti.

Razne stvari.

Dr. Karol Lueger. — V četrtek, 9. marca, zjutraj je po dolgi bolezni umrl dunajski župan in vodja krščansko-socijalne stranke, dr. Karol Lueger. Z njim je izginila markantna prikazen, ki je okrog petnajst let močno vplivala na politične in socijalne razmere v Avstriji. Dr. Lueger je začel svojo politično karijero kot demokrat in šele pozneje prestopil h krščanskemu socijalizmu.

Mnogo se je Lueger trudil, da bi bil delavec pridobil za svojo stranko. Ko ni dosegel tega, se je porodilo v njem strastno sovraštvo do njih, ki je povzročilo, da mu je bil 60. rojstni dan popolnoma pokvarjen. Ker je delavce javno imenoval »lumpe«, so priredili pred rotovžem velikansko demonstracijo, da je bil ves Dunaj pod njenim vtiskom.

Komaj je dr. Lueger zatisnil oči, že so se začeli pripraviti za županski stolec. Mogočnemu Weisskirchnerju, ki se je ravno s pomočjo dr. Luegerja povspel do sedanje višine, je županska čast še vse premalo. On je svojemu dobrotniku prvi obrnil hrbet; niti ne zveni se zato, da ga je dr. Lueger svoječasno določil za svojega naslednika. Postal bi rad še prej ministerski predsednik. Med tem časom mu pa naj kdo drugi greje županski stolček. Kaj rad bi bil Gessmann postal dunajski župan, a grozdje je zanj prekislilo.

Razmesarjen progni čuvaj. Iz Št. Hipolita se poroča: Dne 21. t. m. zvečer je pri Št. Hipolitu brzovlak, ki prihaja iz Dunaja povozil prognega čuvaja Josipa Knittla in ga popolnoma razmrevaril. Vlak je imel nekaj minut zamude, na kar čuvaj najbrž ni računal. Kosce trupla so zbrali in prenesli v mrtvašnico. Šestdesetletni čuvaj je zapustil ženo in četrto otrok.

Veliki požar v plesni dvorani. — V vasi Ökörto v Szatmarskem komitatu je na velikonočno nedeljo na plesišču zgorelo 400 oseb. Mnogo jih je težko ranjenih.

O vzroku nezgode se poroča: V velikem skednju ene tamošnjih gostiln se je vršil ples, katerega se je udeležilo na stotine ljudi. Da bi pa ne prišel kdo nepoklican na plesišče, so bili vsi vhodi razun enega zabiti z deskami. Iz dosedaj neznanega vzroka je nastal ogenj. Gostje so hiteli proti izhodu, a niso se mogli rešiti, ker se je sesul goreč strop in pokopal ljudi v razvalinah in ognju. Ljudje, ki so se rešili, so tekali okoli kakor blazni.

Pekovski trust ustanovi 9 največjih pekarn v New-Yorku. S kapitalom 72 milijonov

nov kron hočejo preskrbovanje mesta s kruhom urediti bolj »ekonomično« kot doslej. Prihranilo bi se 25% dosedanjih izdatkov. Cen kruhu baje ne nameravajo zvišati.

Velika železniška nesreča v Ameriki. Iz Pariza se javlja z dne 22. marca: Blizu postaje Marshalltown med Chicago in Des Nonos je osobni vlak skočil iz tira. Vlak je bil sestavljen iz osem vóz z dvema strojema. Trije vozovi so popolnoma razbiti. Število mrličev se ceni na devetdeset. Petinštirideset grozno razmersarjenih trupel so že potegnili izpod razvalin. Štirideset oseb je težko ranjenih, deset pa se jih pogrēša. Mnenje je, da so zgorele, ker je takoj izbruhnil ogenj in razširil neznosno vročino, da se rešilci skrajja niso mogli bližati mestu nezgode.

Marshalltown je majhno mestece in vsled tega je primanjkovalo najpotrebnejšega pri rešilni akciji. Brzjavilo se je na bližnje postaje za pomoč. Vlak je bil prenapolnjen in mogoče je število mrličev še mnogo večje nego je dosedaj dognano.

Prebivalstvo Evrope je narastlo v 11 letih, t. j. od leta 1895—1906 od 366 mil. na 418 milijonov, prebivalstvo amerike od 133, mil. na 154 mil., Avstralije od 6. na 7 milijonov. To pomenja za te tri svetove prirastek 74 milijonov ali na vsako leto 6-8 milijonov duš.

Lurd kot vir dohodkov. Po neki ravnokar obelodanjeni katoliški statistiki je obiskalo zadnjih deset let Lourdes 3049 zdravnikov in 53.958 bolnikov na 2866 romanjih. Samo lansko leto je slo v Lourdes 605 železniških vlakov z 10.000 bolniki. Kopali so se bolniki v čudodelni vodi 131.261 krat in 5646 strežnikov jn nudilo bolnikom brezplačno pomoč. Užittine je dobil mestni urad od romarjev 135.000 frankov. Pošta je prodala vrednost za 110.000 frankov več kakor prošlo leto. Železnica je imela od romarjev to leto 26.728.425 frankov dohodkov. Zadnje leto je prineslo 2 in pol milijona romarjev 50 do 60 milj. na Francosko. Da Francija, neverna, brezbožna in najstarejša hči cerkve ne zapre iurske jame, je umljivo, ker bi sicer izostal žvenketajoči blagoslov.

O rimskih financah piše neki bavarski katoličan: Koncem prošlega leta je narasel »Ingolstädter Messbund« na 700.000 članov in lansko leto samo se je pridružilo 22.080 članov. Sedež društva je frančiškanski samostan v Ingolstadtu na Bavarskem in glavna naloga članov je, da plača vsak na leto eno mašo. Prej je stala maša eno marko, sedaj pa, ko se je vse podražilo, so se podražila tudi živila za dušo in tako velja danes ena maša sama 1.30 M. Boljši ljudje pa plačajo kar dve marki. Iz tega razvidimo, da to društvo nabere med letom nad 1 milijon samo za maše. Ker pa sme vsak duhovnik na dan čitati samo eno mašo, bi moralo društvo imeti celo leto zaposlenih 2000 duhovnikov, ki bi čitali celo leto 70.000 maš. Največ članov pošilja prispevke frančiškonom v Ingolstadt. Tam pa so samo štirje patri, ki niti za Ingolstadt ne zadostujejo. Zato gre ves denar v Rim, ki ga potem deli revnim italijanskim samostanom, da berejo maše.

Trapistovski pater Delmotte je, kakor se poroča iz Rima, pobegnil iz samostana Tre Fontane, kjer je opravljal kupčijske opravke. Samostan je zelo bogat, ima obsirna posestva in redi prav mnogo živine. Radi nekkih notranjih sporov so nekateri bratje povsod zasledovali Delmotta, tako da mu je postalo tako življenje neznosno, pa je s pomočjo nekega prijatelja ušel v avtomobilu.

Sličica iz kapitalističnega sveta. V Minneapolis (Amerika) je crknil bogati družbi pes. Na baržunu in na svili je bil položen v krsto s srebrnimi ročaji. Pogreblji so psa s črno oblečenimi konji in z elegantnim vozom. V kratkem dobi pes spomenik. In taki prizori se vse pogosteje ponavljajo. Na tisoče delavcev pa ne ve, kje zaslužiti skorjo kruha!

Privatno narodno štetje na narodno-eksponiranem severnem Českem napravijo iz

lastnih sredstev česki socijalni-demokratje. To je brezdvomno narodno-kulturno delo prve vrste, vredno, da bi je posnemale tudi slovanske narodne manjšine. Mi slovenski socijalisti v Trstu žalibog ne moremo opraviti tega dela, ker zahteva toliko gmotnih žrtev, ki jih mi nikakor ne moremo dopri- nesti. Tu bi bila prilika za naše petične narodne prvake, da bi pokazali svojo narodnost s zlatim in srebrnim dejstvom. Mi smo brez drugega pripravljeni sodelovati.

Krasote kapitalističnega sveta. Po nekem poročilu iz Dunaja so našli v Kagrano nekje na slami truplo moža, ki je po zdravniški izpovedi moral ležati že več tednov mrtev v slami. Sedaj so spoznali v mrliču 56 let starega dninarja Samuela Bundschuch.

STROKOVNI PREGLED.

Vprašanje subvencioniranja prometnih zvez je samonasebi važen in zanimiv gospodarski problem. Izmed modernih držav doslej edino Anglija ni subvencionirala niti svojih železnic, niti svojih pomorskih zvez, vendar ni prezeti, da je dolgo časa štela svojo plovo s posebnimi zakoni. Nemčija, Avstrija in Italija subvencionirajo velik del javnih prometnih zvez na razne načine, vkolikor jih sploh niso sprejele v lastno režijo. Predsednik Taft je napovedal sedaj podobno subvencioniranje ameriške plovo, ki je zadnja desetletja tako daleč zaostala za Angleško, dasi sta korakali sredi minulega stoletja vstric. Da nove prometne zveze v resnici ožive doslej gospodarsko neprobujene in nekultivirane dežele, nam je pokazal zelo jasen primer ameriških pacifičnih železnic. Ker pa je interes privatnega podjetja skoro dosledno kontraren od državnega, so konflikti vsled tega subvencioniranja zelo lahko umljivi. Tak posebno vroč boj bijejo na Italijanskem letošnje celo leto. Doslej je je uživala Navigazione Generale Italiana monopol državne subvencije v znesku 12½ milijona lir, t. j. 4½ lire na miljo. (Okroglo isti znesek, ki ga dobiva avstrijski Lloyd v Trstu iz žepa davkoplačevalcev.) Odlični italijanski ekonomski Nitti, Einandi so pobijali ravno tako zistem subvencioniranja kakor njega višino. Pod pritiskom javne kritike je predložila vlada v lanskem aprilu nov zakon, ki je reducirala podporo na 11 milijonov lir, t. j. 3½ lire na miljo. Navigazione je odgovorila s tem, da je organizirala trust vseh važnejših italijanskih družb, ki je zahteval nato od vlade celih 51 milijonov lir subvencije in šele kasneje se je zadovoljil s popustom na 40 milijonov lir. Vlada je bila v hudi zadregi in ni dosti manjkalo, da ni napravila lastnega pasazirnega in poštnege prometa med celino, otoki in sosednjim obrežjem. Projekt je opustila iz žalostne izkušnje, ki jo je napravila pri svojih železnicah. V tem hipu se ji je ponudil komaj tri leta obstoječi Lloyd Italiano, ki se je zadovoljil s 17 milijoni lir, t. j. 7⅓ lir na miljo in pogodba bi bila postala perfektna, da se ni oglasila zopet kritika s svojo argumentacijo, ki je vzbudila po celi deželi velik nemir. Vlada je iznova retirirala, razpisala natečaj, ali vsled tajnega dogovora se ni potegovala za razpis nobena večja družba. Plovba v Adriji in severu Tirenskega morja bi pripadla piemontski družbi Pierre-Padoli s sedežem na Siciliji, na jugu Tirenskega morja bi oskrboval subvencionirano plovo komaj ustanovljeni Lloyd Sabando. Te družbe so vse tako majhne, da se brez izdatne pomnožitve kapitala in ladij niti gibati ne morejo.

Pozor sodrugim!

Južni železničarji v Ljubljani pozor. Dne 5. aprila t. l. se vrši jako važen sestanek južnih železničarjev, ki zanima posebno one, ki stanujejo v kolodvorskem okraju, desno od dunajske ceste. Vsaki naj se ga udeleži, ter si preje preskrbi vstopnico v tajništvo, Resljeva

Tiskarna Dragotin Priora v Kopru.

cesta 22. Začetek bo ob ½ 8. uri zvečer. Kraj bo označen na vabilih. Tudi številno prisutnost ženâ bi bilo želeto.

Sklicatelj.

Poziv!

Člane podružnic »Ljubljana« in »Spodnja Šiška« obveščamo tem potom, da se z današnjim dnevom ustavi izposojevanje knjig iz obeh knjižnic in sicer vsled skoncacije, ki je z ozirom na bližajoče se občne zборе nujno potrebna. Ob enem prosimo vse one člane, ki imajo še izposojene knjige, da jih nemudoma vrnejo, ker bi se sicer moralo imena tistih članov, ki knjig niso vrnili, naznaniti na občnem zboru.

Z bratskim pozdravom

Knjižničar.

Vodstvom krajevnih skupin in vplačevalnic na znanje!

I.

Kupone mesečnih doneskov je zložiti po jezikih in številkah in s spremnim listom pošiljati centrali.

Sprejemnice je z natančnimi naslovi izpolniti in omeniti, ali se naj pošilja list **posamezno** ali pa v **zavoju**. Sprejemnice je takoj poslati centrali in v prihodnjem računu obračunati.

Vsled tega se omejijo nepotrebne reklamacije, ker list zamoremo takoj poslati novo pristoplim članom.

Spremembe naslovov je naznaniti najkasneje 4 dni pred razposiljanjem lista.

Pri prestopih od ene krajevne skupine k drugi je navesti člansko številko in prejšnjo krajevno skupino, kakor tudi novo člansko številko n. pr. N. N. št. 50. krajevne skupine O. je prestopil k nam in dobi številko 70. Pri prestopih od bratskih organizacij se sprejemnica ne spiše, pač pa nam je v tem slučaju poslati staro člansko knjižico. Sprejemni in prestopni doneski se v tem slučaju ne smejo zahtevati.

Pri izstopih je naznaniti člansko številko in ime dotičnika.

Pri reklamacijah za list je vporabljeni nalašč za to prirejene tiskovine, na katerih je naznaniti krajevno skupino, člansko številko in ime dotičnika. Reklamacije so poštnine proste.

Pri spremembi številke se je sporazumiti z upravništvom.

Naročila na list v zavojih morajo biti upravništvu odposlane najkasneje do 7. 17. in 27. vsakega meseca za »Eisenbahnerja«, do 9. in 19. vsakega meseca za »Železničarja« in »Kolejarja«.

Agitacijske številke dobijo krajevne skupine in vplačevalnice le na izrecno zahtevo. Število izvodov določi upravništvo.

Mesečni obračuni. Blagajnike krajevnih skupin in vplačevalnic nujno prosimo, da na položnicah vedno navedejo obračun, da jih zamoremo redno vknjižiti. Istotako prosimo, da se vsaki pošiljati kuponov takoj dodajo blagajniška poročila, da jih zamoremo primerjati.

II.

Več skupin je, ki ne pošiljajo prispevkov za delegacijski sklad. Vsled tega opozarjamo vodstva krajevnih skupin in vplačevalnic na sklep delegacijskega shoda z dne 8. in 9. septembra 1908, vsled katerega mora vsaka krajevna skupina, oziroma vplačevalnica počenski od 1. oktobra 1908 iz fonda, ki jej ostane, plačevati centrali po 2 vinarja od člana in meseca.

Sklad, za katerega prispeva centrala po ravno istem sklepu 5% je namenjen pokrivati izdatke za sklicanje članov centralnih personalnih komisij in centralnih delavskih odborov na posvetovanja in konference.

Delegacijski shod je zavzemal stališče, da za delovanje goriomenjenih odborov, ki je v korist skupnosti treba, da prevzamejo skupine del stroškov.

V pojasnilo pa navajamo, da dobivajo člani centralnega delavskega odbora le tedaj povrnjene delegacijske stroške iz delegacijskega sklada, če je centrala sklicala konferenco ali pa posvetovanje.

Pozivljamo Vas toraj, da v vaši skupini izvedete sklep delegacijskega shoda.

Upravništvo.

Svarilo

pred ponaredbami!



Tvoj slabi želodec
Je žalosten godec!
Če bi vžival



Ne bil bi bolan!

Naročajte „FLORIAN“ od izdelovalnice!

Naslov za naročila: „FLORIAN“, Ljubljana.

Postavno varovano.

Kavarna

UNIONE

— TRST —

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

☞ Napitnina je odpravljena ☜

Velika zbirka političnih in leposlovnih revij in časnikov

— v vseh jezikih. —

Železničarji pozor!

V novi pekarni pri

Aug. Rosbach-u

v Nabrežini

— blizu postaje —

se dobi vsaki dan sveži kruh, sladčice, sveže domače maslo in surovo maslo po najnižjih cenah.

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopač.