Nr. 14 (304) Warszawa, 10 Maja 1930 roku.

MUZEUM BIBLIOTEKA z Archiwum Jarosławiu
571/14

KOLEJARZ ZWIĄZKOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO ZZK PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH RZPL. POLSKIEJ

Nr. pojedyńczy dla niecłonków **15** groszy | WYCHODZI TRZY RAZY NA MIESIĄC | Członkowie, którzy opłacili wkładkę za bieżący miesiąc otrzymują pismo bezpłatnie.

Adres Redakcji i Administracji: ul. Czerwonego Krzyża l. 20 dom własny Z.Z.K. Telefony: Prezydjum 311-11, Sekretarz Gener. 18-97, Dział Pracy i Płacy 311-12. Dział Finansowy 311-10. Biura czynne od 8 m.30 do 15. Rachunek czekowy nr. 49 w P.K.O

1 MAJ — NIE ZAWODZI!

Drogo okupiła klasa pracująca prawo świętowania 1 Maja! Wielu robotników w tym dniu zginęło od kul lub bagnetów — śmiercią pieczętując swą niezłomną wolę demonstrowania rok rocznie, jak świat długi i szeroki, swych żądań i haseł.

Krwawa ta ofiara — nie poszła na marne. Klasa pracująca nietylko swego święta wydrzeć sobie nie da, lecz potężnieje ono i coraz silniejszym tonem rozbrzmiewa! Na całej kuli ziemskiej — powiewają czerwone sztandary, a myśli i pragnienia klasowo zorganizowanych pracowników dążą w tym dniu zgodnie w jednym kierunku.

Nie jest to jeszcze święto wypoczynku, ani święto tryumfu, bo zbyt ciężką jest dotąd dola pracowników. Ale jest to święto przypomnienia! Przypomnienia, że nie wolno ustać ani na chwilę w pracy nad zjednoczeniem wszystkich pracowników pod sztandarami walki o Socjalizm, o Demokrację, a więc o równość gospodarczą, o prawa obywatelskie, o pokój powszechny! Bo tylko na tej drodze można obronić te zdobycze, które dotąd klasa pracująca osiągnęła i kroczyć naprzód ku lepszemu jutru.

Tak rozumieli święto Majowe pracownicy kolejowi! I dlatego — mimo, iż w roku bieżącym, może więcej niż kiedykolwiek, serca ich były ściśnięte bólem i troską, mimo to, że natrafiali na więcej niż zwykle szykan i trudności — tem tłumniej i uroczyściej manifestowali na czele bratnich organizacyj zawodowych, politycznych i spółdzielczych, że w słusznej walce o swe prawa nie ustaną i że zdają sobie sprawę, gdzie tkwią przyczyny ich tragicznego położenia.

Nim zdamy bardziej szczegółowe sprawozdanie z przebiegu uroczystych obchodów — możemy już dziś na zasadzie zebranych informacyj stwierdzić z dumą:

Klasa pracująca całej Polski, a wraz z nią kolejarze — jest świadoma swych zadań i nie ugnie się przed przemocą, nie da sobie narzucić jarzma politycznej niewoli, nie zrezygnuje z walki o postulaty ekonomiczne!

1 Maj nie zawiódł.

REDUKCJA I JEJ SKUTKI

W numerze poprzednim przedstawiliśmy pokrótce ostatnią konferencję Z. Z. K. z p. Wice-ministrem **Czapskim**, odbytą dnia 17 ub. m. w sprawie redukcji na P. K. P., oświetlając zarazem ponownie ogólne gospodarcze tło obecnego zastoju w ruchu kolejowym, wynikającego z zastoju w życiu gospodarczem.

Rozwój kolejnictwa, natężenie ruchu kolejowego a w rezultacie i dochody z eksploatacji kolei, zależą przedewszystkiem od rozwoju gospodarczego kraju a więc od **konjunktury gospodarczej.**

Każdy wstrząs, każda zmiana w dziedzinie konjunktury gospodarczej. pociąga za sobą również i zmiany w przewozach kolejowych. Zależnie od tego, jak układa się życie gospodarcze kraju: **jego produkcja i handel,** nie tylko wewnętrzny ale i zewnętrzny, zależnie od tego przewozy kolejowe już to ożywiają się, przynosząc większe dochody, już też słabną, co pociąga za sobą obniżenie wpływów kasowych.

Obecny kryzys w kolejnictwie polskiem ma charakter podwójny a mianowicie:

a) **konjunkturalny,** czyli wynikający z obecnej fatalnej konjunktury gospodarczej w Polsce;

b) **organiczny,** wynikający z ciężkich defektów w obecnej organizacji kolejnictwa, które to defekty są znowu następstwem zupełnie **błędnej i lekkomyślnej czteroletniej gospodarki** na P. K. P

O ile ten pierwszy, **gospodarczy kryzys,** stanowi zjawisko przejściowe, które musi zniknąć z chwilą poprawienia się konjunktury gospodarczej, o tyle drugi kryzys:**organiczny,** będący wynikiem fałszywej polityki i gospodarki kolejowej w ostatnich latach — jest dla kolejnictwa wysoce niebezpieczny tem bardziej, że błędy poprzednie obecnie powiększa administracja sama, przez swoją — znowu fałszywą! — **politykę oszczędnościową,** która grozi podkopaniem nietylko **sprawności** kolejnictwa ale i **bezpieczeństwa** ruchu a ponadto w straszliwy sposób odbija się już i jeszcze inaczej w przyszłości odbić się musi na pracownikach kolejowych, co dla dalszego rozwoju kolejnictwa w Polsce stanowi horoskopy **wręcz groźne...**

Już w artykule poprzednim podkreślaliśmy, że rządy pomajowe zapędziwszy swą gospodarką kolejnictwo w ślepą ulicę, obecnie idąc po linji najmniejszego oporu, skutki swojej własnej gospodarki odbijają **na pracownikach i na samej kolei.**

Dzieje się to w tej formie, że w trzech najważniejszych działach gospodarki kolejowej: w mechanicznym, eksploatacyjnym i drogowym wprowadza się oszczędności, dla samego kolejnictwa niesłychanie szkodliwe.

Oto np. jak nam z wielu stron donoszą, nie uskutecznia się normalnej naprawy taboru dlatego tylko, by przy tej naprawie nie zatrudniać normalnie potrzebnej liczby pracowników a więc żeby nie płacić za pełny tydzień roboczy.

Jak wiadomo została obecnie wprowadzona redukcja dni pracy w dziale mechanicznym.

Wprawdzie p. Wice-minister **Czapski** na ostatniej konferencji zapewniał przedstawicieli Z. Z. K., że tę redukcję dni pracy M. K. nakazało stosować „oględnie" to znaczy, że „na razie" ma być nią objęta tylko sobota.

Tymczasem związek nasz otrzymuje z linji wiadomości, że w poszczególnych warsztatach wprowadzona już jest redukcja **2-ch dni w tygodniu,** w ślad za czem naturalnie **spadnie i uposażenie.**

Jak już poprzednio informowaliśmy 50.000 wagonów ciężarowych i odpowiednia liczba parowozów stoi nieczynnych skutkiem tego, że przewozy kolejowe **spadły o przeszło trzydzieści procent.**

Z tego wszakże wcale nie wynika, by tabor odstawiony nie wymagał naprawy. Wprawdzie M. K. twierdzi, że tabor nieczynny znajduje się w „dobrym stanie" tak, że „nie potrzebuje" naprawy.

A jednak my znamy wypadki, w których warsztaty **wykazywały, że tyle a tyle taboru mają „do naprawy",** wobec czego **praca w nich może być pełną** a jednak mimo to **otrzymały nakaz redukcji dni pracy!**

Co z tego wynika? Że tabor z pewnemi defektami nabytemi w służbie czyli tabor „chory" **stoi na razie bez naprawy** i w **ten sposób poprostu niszczeje** dlatego, że kolej — po **rozszastaniu** na „radosną twórczość" w latach poprzednich **700 miljonów zł. z ekploatacji** — teraz „nie ma pienię-

dzy" na opłacenie pełnego tygodnia roboczego czyli na normalną naprawę wozów i parowozów.

Tymczasem kolej, jak każde inne solidnie i rozumnie prowadzone przedsiębiorstwo, obecny zastój w ruchu, powinnaby właśnie wykorzystać w tym kierunku, by swoją **stronę techniczną doprowadzić do jaknajwiększej doskonałości.**

Trudno przecież o normalnej naprawie taboru myśleć wtedy, gdy ruch kolejowy a zatem i zużycie taboru **zacznie wzrastać z dnia na dzień.** Mizerny taki gospodarz, który o naprawianiu swego warsztatu pracy myśli akurat wtedy, gdy ruch wzrasta i gdy z pracowników **trzeba dopiero duszę wypędzać,** by odrazu sprostali wszystkiemu.

To też obecnie widzimy, że różne prywatne — ale naturalnie **solidnie** prowadzone! — przedsiębiorstwa starają się o pożyczki gdzie mogą i **w przewidywaniu poprawy gospodarczej,** która niewątpliwie **przyjdzie,** obecny zastój wykorzystują w tym celu, by **techniczną i produkcyjną sprawność** swego warsztatu podnieść, jak najwyżej, co ma i ten dobry skutek, że w tym przejściowym okresie **mogą redukcję stosować łagodniej.**

Lecz — niestety! W największem państwowem przedsiębiorstwie, jakiem jest kolej, tej **rozumnej i przewidującej polityki nie widać!**

Zamiast obecny przejściowy zastój a więc i słabsze zużycie taboru wykorzystać na to, by tabor doprowadzić do takiego doskonałego stanu, by w zupełności był przygotowany na ożywienie przewozów, które przecież prędzej czy później, nastąpić jednak musi — zamiast tej jedynie rozumnej polityki liczącej się z jutrem, mamy znowu politykę **„bez jutra".** Tabor pozostawia się bez potrzebnych napraw na to, by **po usunięciu tysięcy pracowników,** można pozostałym **redukować dni pracy** „dla oszczędności", bo **„niema pieniędzy",** a kolej, w obecnym swym stanie, zupełnie zwichrzonym i niejasnym **na żadną pożyczkę nie ma nadziei.**

Tutaj jedne błędy próbuje się „leczyć" drugiemi a wszystko razem popycha kolejnictwo **coraz głębiej!...**

***

Inne formy ma redukcja w **dziale eksploatacyjnym.**

Tutaj przedewszystkiem zdziesiątkowano poprostu **personel od przetaczania** i wogóle stacyjny.

Następnie zabrano się do redukowania **drużyn konduktorskich.**

A więc z drużyn, wynoszących **normalnie** trzech hamulcowych, zabrano **po 1** pracowniku, tak że obecnie **drużyny przy** pociągach towarowych wynoszą: **1 kierownik,** 2 konduktorów.

Każdy kolejarz wie, czem to pachnie. W myśl przepisów dotychczasowych **bezpieczeństwa ruchu,** pociągi ciężarowe muszą mieć odpowiedni procent hamowanego ,t. zn. musi być czynną i odpowiednio rozłożoną taka liczba hamulców względnie taka siła hamowania, by wszelkie „niespodzianki", jak wykolejenia itd. **nie miały** miejsca.

Administracja redukując drużyny konduktorskie o jednego pracownika, przepisową siłę hamowania **obniża o przeszło 30 procent,** nie obniżając w tym samym stosunku ciężaru, względnie długości pociągów, to też zdarzają się wypadki, że pociągi mające po **150 do 200 osi** obsługiwane są **tylko przez dwuch hamulcowych.** Konieczny dla bezpieczeństwa ruchu procent ,hamowanego", administracja „dostosowuje" sobie w ten sposób do swej „polityki oszczędnościowej", nie licząc się zupełnie z możliwemi następstwami.

W tym czysto już panicznym, wprost bezprzytomnym pędzie do „oszczędzania", administracja zupełnie nie liczy się z tem, że **jakość nawierzchni** skutkiem niedostatecznej konserwacji jest coraz gorsza, że w skład taboru wchodzi dużo **parowozów i wagonów zniszczonych,** że stan mostów również **wiele pozostawia do życzenia,** co wszystko wymaga przejazdów **ostrożniejszych.** Przy niedostatecznej obsłudze pociągu katastrofy, chociażby np. **skutkiem** rozerwania się pociągu, **skutkiem** przemęczenia pracowników — **mogą nastąpić bardzo łatwo.** Ponadto uszczuplony personel nie może również **uchronić wagonów od kradzieży,** czego konsekwencje również ponosi kolejnictwo lub **odbijać się będzie na niewinnych pracownikach.**

***

W dziale **drogowym natomiast, obecny** kurs „oszczędnościowy" **przybiera rozmiary** dla samego kolejnictwa i dla **bezpieczeństwa ruchu najbardziej już groźne!**

Oto dla „oszczędności" nawierzchnię kolejową zostawia się poprostu **niemal na łasce losu w tej może nadziei, że po**

nadpsutych a nienaprawionych torach poprowadzą bezpiecznie pociągi chyba już sami... Aniołowie niebiescy.

Jak wszystkim wiadomo, nawierzchnia w okresie wiosennym wymaga **specjalnie intensywnych prac**, które w okresie zimowym nie mogą być wykonywane. Są prace, które dla bezpieczeństwa ruchu **wprost są nieodzowne**, jak np. usunięcie podkładek z pod szyn, wymiana progów, umocnienie podmytych torów itd.

Prace te skutkiem olbrzymiej redukcji pracowników drogowych **nie są obecnie wykonywane**, co grozi nieobliczalnemi niebezpieczeństwami dla ruchu. Przedewszystkiem ta „oszczędność" odbija się niezmiernie szkodliwie na samej nawierzchni, która niszczy się i pośrednio powoduje **niszczenie się taboru kolejowego.**

Oprócz tego zaś nieutrzymanie nawierzchni w należytym stanie grozi **wzrostem katastrof kolejowych**, które w tej sytuacji niechybnie muszą nastąpić, jeżeli ta bezprzytomna „oszczędność" potrwa dłużej.

Oszczędnościami w dziale drogowym zajmiemy się jeszcze osobno.

Koszty tej polityki płacić będzie kolej bezpośrednio i pośrednio. Za katastrofy płacić będzie kolej odszkodowania a gdy wypadki kolejowe zaczną **mnożyć się**, następstwem ich będzie dalsze osłabienie ruchu, bo publiczność poprostu zacznie bać się jeździć kolejami.

Już i tak nawet i ruch osobowy maleje obecnie, bo z powodu zastoju gospodarczego, ludzie nie jeżdżą tak często za interesami. Gdy do tego dojdzie jeszcze obawa przed katastrofami, ruch kolejowy **spadnie chyba do minimum!**

To będą jedyne następstwa obecnego „kursu oszczędnościowego".

***

Przytoczywszy wszystkie powyższe momenty, obszerny memorjał Prezydjum Z. Z. K., przedstawiony Ministerstwu — o którym to memorjale już poprzednio wspominaliśmy — zajmuje się społeczną stroną całego zagadnienia, oświetlając beznadziejne wręcz położenie zredukowanych, z których bardzo wielu nie jest ubezpieczonych od bezrobocia i staje się pastwą bezbrzeżnej wprost nędzy.

Państwo, jako przedsiębiorca, wyrzucając dziesiątki tysięcy swoich pracowników, jeszcze bardziej pogłębia w ten sposób kryzys gospodarczy i samo **potęguje ferment**, nurtujący dziś coraz silniej wśród **bezrobotnych zdesperowanych mas.**

Memorjał żąda w końcu, by Rząd zastosował wszelkie stojące mu do dyspozycji środki, by obecnej redukcji na P. K. P. **położyć stanowczy kres.**

Jak już w poprzednim artykule zaznaczyliśmy, delegacja Z. Z. K. wręczony Ministerstwu memorjał uzupełniła szeregiem faktów, oświetlających jeszcze jaskrawiej obecną gospodarkę na P. K. P.

Jako taki przytoczyli delegaci, m. in. obecnie przeprowadzaną na kolei **„racjonalizację"** pracy względnie **„normalizację"**

Te pomysły wprowadzane w życie obecnie, **w chwili zastoju**, a więc w warunkach, gdy **nie ma się żadnej realnej podstawy do oceny normalnych potrzeb ruchu**, — bo „normalnego" ruchu obecnie przecież niema! — te pomysły, powtarzamy, **oświetlają taką bezmyślność pp. „pomysłowiczów"**, że sprawie tej należy poświęcić uwagi **specjalne.**

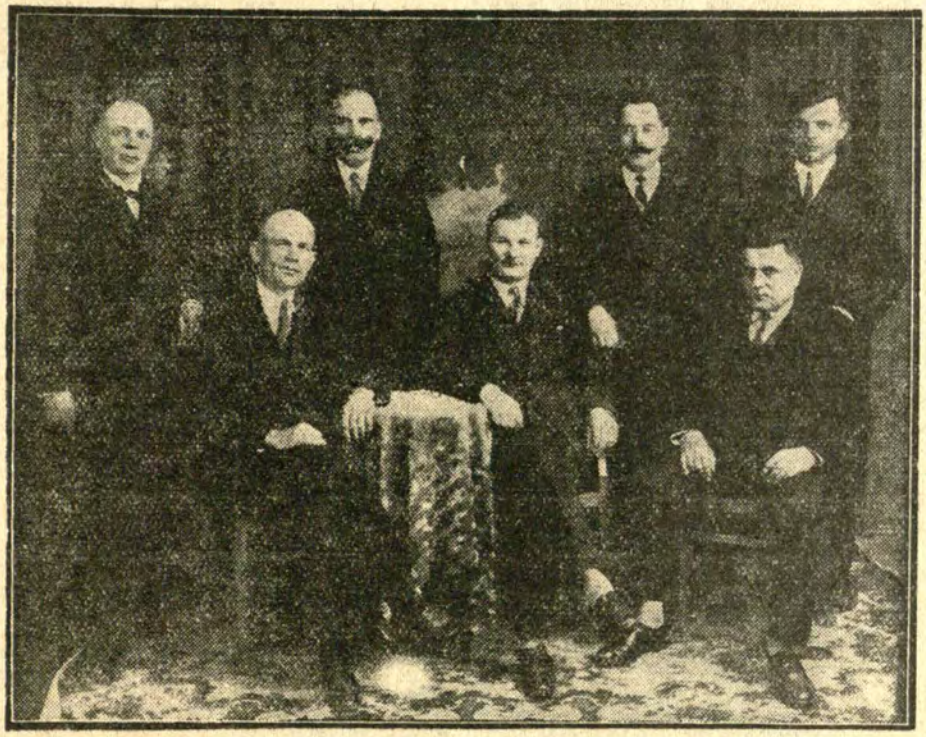
WALNY ZJAZD KONDUKTORÓW

W dniu 27 kwietnia obradował w Warszawie w gmachu Związku, b. licznie obesłany Walny Zjazd przedstawicieli m. Sekcyj konduktorskich Z. Z. K. Przewodniczył kol. **Chudzik** w asystencji kol. kol. **Skowrońskiego i Wilka**, sekretarzował kol. **Bucała.**

Przed Zjazdem do wszystkich delegatów rozesłane zostało pisemne sprawozdanie z działalności Centr. Sekcji Konduktorskiej, które zostało uzupełnione ustnie przemówieniem przew. C. S. K. kol. **Batora.**

Mimo b. ciężkich warunków pracy, jak wynika ze sprawozdania, Centralna Sekcja działająca w ścisłym kontakcie z poszczególnemi organami Związku — zdołała w dużym stopniu wpłynąć na poprawę sytuacji konduktorów, osiągając sukcesy w dziedzinie **etatowania, zaszeregowania, umundurowania, urlopów wypoczynkowych, hygieny w pokojach noclegowych, nakładania kar**, itd., niezależnie od załatwienia szeregu postulatów natury ogólnej w dziedzinie zaopatrzenia, wynagrodzenia itd., będących przedmiotem zabiegów Związku dla ogółu pracowników kolejowych a więc i dla konduktorów.

Nie ulega kwestji, że wiele jeszcze b. po-



Skład ustępującej Centralnej Sekcji.

ważnych zagadnień stoi otworem przed konduktorami. Wystarczy wspomnieć o spółczynnikach pracy, zamianie godz. kilometr. na samo godzinowe, turnusach, podwyżce płac itd. We wszystkich tych sprawach Związek przeprowadzał energiczną akcję, która jednak została dotychczas udaremniona. dzięki ogólnie panującej tendencji ze strony czynników rządowych — bagatelizowania i odrzucania zasadniczych postulatów kolejarzy. Rozbicie organizacyjne konduktorów, którzy w większości swej nie zdają sobie jeszcze sprawy z konieczności zorganizowania się w związku klasowym — ułatwiło rzecz prosta odmowne traktowanie ich postulatów.

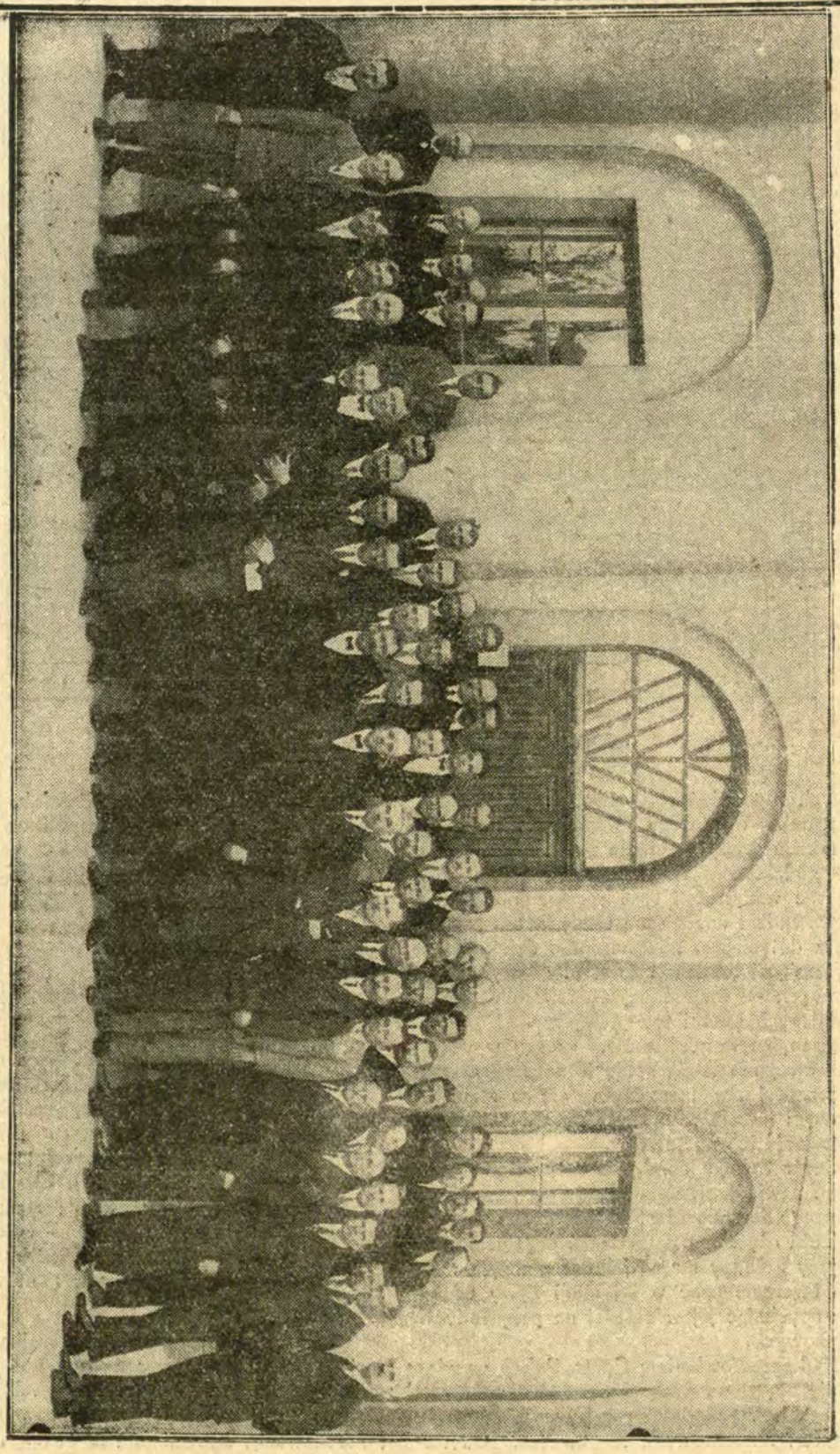
Centr Sekcja Kond. nie ustawała w pracy nad uświadamianiem klasowym konduktorów, czego dowodem jest uwidoczniona w sprawozdaniu ożywiona działalność organizacyjna. Wszyscy koledzy muszą jednak w swym własnym interesie brać w tej akcji żywy udział —nie spychając jej w całości na przywódców związkowych.

Nad sprawozdaniem Centr. Sekcji wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos kol. kol. Kołodziejczyk, Masny, Chudzik, Stempler, Kwiatkowski, Kopkowicz, Chyliński, Gadziński, Skowroński, Pawlak, Hirscka, Majoch, Cichy. Fabjański. Replikował kol. Bator.

Obszerny referat na temat ogólnego położenia pracowników oraz wysiłków Sejmu, aby ten stan zmienić na lepsze — wygłosił Sekr. Gen. kol. **Grylowski.**

W wyniku dyskusji wpłynął wniosek o udzielenie absolutorjum Centr. Sekcji, które zostało jednomyślnie uchwalone. Następnie odbyły się wybory do Centr. Sekcji na nową kadencję. Wybrani zostali kol. kol. **Bator** Rudolf (Kraków) — przewodniczący, **Skowroński Ignacy** (Warszawa) — zast. przewodn., **Chmielewski** Bolesław (Warszawa) — sekretarz, **Tysowski** Bazyli (Lwów), **Orzeł** Antoni (Radom), **Strasser** Stanisław (Stanisławów), **Graboś** Władysław (Kraków) — członkowie, **Płoszaj** Stanisław (Radom), **Różański** Leonard (Wilno), **Hartmann** Franciszek (Katowice) — zastępcy.

Wreszcie na propozycję Komisji wniosko wej w skład której weszli kol. kol. Płoszaj (okr. Radomski), Graboś (Krakowski), Wilk (Lwowski), Strasser (Stanisławowski), Zeń (Warszawski), Hartmann (Katowicki), Kowal-



Wchaj Zjazd delegatów m. Sekcyj kondukto rskich Z. Z. K.

ski (Wileński), uchwalono następującą rezolucję:

1. Zjazd Delegatów Sekcji Konduktorów Z.Z.K. stwierdza, że słuszne postulaty ekonomiczne drużyn konduktorskich są przez M. K. bagatelizowane i mimo rzeczowych argumentów nie załatwiane.

2. Zjazd domaga się w dalszym ciągu od M. K. załatwienia wszystkich postulatów ekonomicznych drużyn konduktorskich, wysuniętych przez C. S. Konduktorów i W. W. ZZK. Szczególnie Zjazd domaga się w dalszym ciągu rewizji systemu *godzino - kilometrowego* i podwyższenia odszkodowania za wyjazdy służbowe do realnej wartości złotego.

Zjazd domaga się rozszerzenia *etatów* w służbie konduktorskiej i powiększenia stanowisk w poszczególnych grupach, tak, aby każdy konduktor mógł uzyskać odpowiednią grupę uposażenia. Domaga się również niezwłocznego zaszeregowania *kierowników* poc. I kl. do IX grupy uposażenia i rozszerzenia tych stanowisk.

Zjazd domaga się rewizji *współczynników pracy* w rozp. M. K. o czasie pracy w służbie konduktorskiej i ustanowienia *turnusów* służbowych w oparciu o ustawę 8-mio godzinnego dnia pracy.

Zjazd domaga się zaprowadzenia urządzeń *hygienicznych* w pokojach noclegowych i wagonach służbowych.

Zjazd domaga się całkowitego, bezpłatnego i lepszej jakości materjałów *umundurowania*.

3. Zjazd zaleca Centr. Sekcji Konduktorów i Wydz. Wyk. ZZK. prowadzenie dalszej akcji na terenie M. K. o zrealizowanie powyższych postulatów i wszystkich innych mniejszej wagi.

4. Zjazd wzywa ogół konduktorów do solidarnego łączenia się w szeregach ZZK., jako Organizacji *o wyraźnej linji ideowej*, zdążającej do obrony interesów ekonomicznych i moralnych ogółu kolejarzy.

Zjazd stwierdza, że nakazem sumienia jest dążenie *każdego świadomego członka ZZK.* do *organizowania* współtowarzyszy pracy. Dlatego Zjazd nakłada obowiązek *na wszystkich działaczy* wśród Sekcji Konduktorów ZZK. rozpoczęcia solidnej, wzmożonej pracy organizacyjnej wśród drużyn konduktorskich.

Zjazd nakazuje członkom Zarządu C. S. K. pozostawanie w ciągłym kontakcie z ogółem konduktorów za pośrednictwem *zebrań fachowych*

Zjazd wyraża organom ZZK *votum ufności*

6. Zjazd domaga się dalszej rewizji regulaminów pośmiertnego i odpraw związkowych i podwyższenia świadczeń na rzecz członków.

6. Zjazd postanawia, że delegaci po powrocie do swych miejscowości, odbędą we wszystkich miejscowościach w dn. 4 maja b. r. zgromadzenia sprawozdawcze Sekcji Konduktorów, na których zdadzą sprawozdanie, spowodują wybór Sekcji fachowej i ustalenie planu działalności. Sprawozdania z tych zebrań zostaną niezwłocznie przedłożone Centrali.

Na zakończenie kol. **Bator** apelował do masowego udziału konduktorów w obchodzie Święta Majowego.

Kończąc, wznosi okrzyk „Niech żyje ZZK i C. S. K.".

POSTULATY WARSZTATOWCÓW A RZĄD!

W numerze z dn. 10 kwietnia b. r., przedstawiliśmy już punkt za punktem postulaty, jakie w imieniu warsztatowców przedłożyło Ministerstwu Komunikacji Prezydjum Z. Z. K. przy współudziale C. S. M., tudzież odpowiedź, jakiej na postulaty powyższe — po roku prawie — udzieliło Ministerstwo.

Odpowiedź wspomniana określa stanowisko, jakie zajmuje wobec warsztatowców, nie sama jeno administracja. Jest to bowiem **stanowisko całego Rządu** i cały Rząd ponosi za nie odpowiedzialność.

„Życzliwość" dla pracowników warsztatowych, jaka przebija z odpowiedzi M K., jest tylko wyrazem i odbiciem tych tendencji, jakie w stosunku do warsztatowców żywi w swej całości Rząd, jako administrator i zwierzchnik wszystkich wogóle przedsiębiorstw państwowych.

To też po zestawieniu obu tekstów, a to naszych postulatów i odpowiedzi M. K., następny artykuł poświęciliśmy ogólnemu, zasadniczemu omówieniu stanowiska, jakie wobec warsztatów kolejowych i ich pracowników zajmuje Rząd a więc oczywiście i administracja kolei.

Obecnie parę uwag chcemy poświęcić samej odpowiedzi M. K.

Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że memorjał nasz — po opracowaniu go przez C. S. M. — został przedłożony Ministerstwu z początkiem roku ubiegłego, a więc w czasie, gdy postulaty zawarte w naszym memorjale w punktach 3, 4, 5 (to jest a) przyjęcie z powrotem do kolei w **tym samym charakterze,** po odbyciu służby wojskowej; b) **pełne uposażenie** za czas ćwiczeń wojskowych; c) wynagrodzenie za czas choroby analogicznie do etatowych,

były o tyle aktualne, iż nie było wówczas jeszcze przepisów, któreby te kwestje regulowały czy to w sensie lepszym czy gorszym, zawsze jednak w jakiejś formie trwałej.

Otóż w lecie ub. r., jak wiadomo, została w drodze „rozporządzenia" wydana pragmatyka służbowa, która sprawy poruszone przez nas w powyższych punktach „reguluje" w sposób następujący:

Pragmatyka postanawia, że pracownik warsztatowy, **przed odbyciem służby wojskowej** może być mianowany stałodziennym **tylko „za zewoleniem M. K."** i w tym wypadku, po odbyciu służby, ma być przyjęty do warsztatów w poprzednim charakterze.

Poza powyższym jednak, jakimś **szczególnym wyjątkiem**, pragmatyka stałodzienności warsztatowca przed odbyciem służby wojskowej **nie przewiduje**, z czego wynika, że każdy pracownik w tych warunkach może być przyjęty do warsztatów **tylko w charakterze „czasowego"** względnie, co najwyżej **„kandydata"** tak, że administracja pozostawia sobie wobec niego **wolną rękę** w tym sensie, czy po odbyciu służby wogóle przyjąć go czy nie.

Więc naturalnie, najczęściej jest i będzie tak, że pracownik spełnianie swej wobec państwa powinności, czyli spłatę tak zw. „daniny krwi" przypłaci **stratą miejsca na kolei.**

Czyli — jak najmniej krępować sobie ręce wobec pracownika, jak **najmniej przyznawać mu praw**, oto stała, naczelna **dewiza państwa - przedsiębiorcy**, w niczem nie różniąca się od dewizy prywatnych kapitalistycznych wyzyskiwaczy.

Co do postulatów w punktach 4 i 5 naszego memorjału, to kwestje te „na razie" zostały uregulowane w ten sposób, że za czas ćwiczeń wojskowych otrzymuje pracownik stałodzienny 75 proc. uposażenia, toż samo za czas choroby aż do 39 tygodni. W stosunku do poprzedniego stanu, jest to więc pewien postęp.

Również za pewien, od biedy (!) „plus" w odpowiedzi M. K., zwłaszcza w dzisiejszych warunkach, należy uważać to, iż M. K. — jak twierdzi — **„zamierza... w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu"** sprawę wynagrodzenia za godziny nadliczbowe uregulować **w myśl ustawy o 8 godz. dniu pracy.**

M. K. zatem **„zamierza"** wprowadzić wreszcie w życie zasadniczy od tylu lat przez związek forsowany postulat **ścisłego przestrzegania ustawy o dniu roboczym.**

Coprawda, brzmi to, jak ironia, że Rząd „zamierza" stosować **obowiązującą ustawę** nad której stosowaniem winien przecież **sam czuwać**, bo Rząd winien być **stróżem obowiązującego ustawodawstwa.** No ale „lepszy rydz, jak nic", zwłaszcza, że sami pracownicy byli na tyle gnuśni, że tej ustawy **nie umieli należycie obronić.**

Inna rzecz, czy ten „zamiar" tak prędko się spełni... Wiemy z doświadczenia, że administracja nieraz ma różne „zamiary" i rozmaite „dobre chęci", tylko że na ich spełnienie czekać trzeba całemi latami. Więc kiedy powyższy „zamiar" **spełni się**, trudno określić, tembardziej trudno, że jeszcze i Ministerstwo Skarbu ma tutaj coś mieć do gadania. Będzie ono całą rzecz oceniać, nie ze stanowiska **społecznego**, ze stanowiska prawa, lecz ze stanowiska czysto fiskalnego, to jest czy „są kredyty" na to, by w Polsce stosowaną była ustawa, która **obowiązywać powinna bezwzględnie wszystkich**, tembardziej Rząd. Gdybyśmy stosowanie ustaw chcieli uzależniać wogóle od „kredytów", tedy biurokracja — pod pozorami „braku funduszów" — **mogłaby zawiesić wszystkie wogóle ustawy dla niej niepożądane...**

O to więc, by „zamiary" M. K. czemprędzej urzeczywistniły się, muszą walczyć warsztatowcy siłą swej organizacji zawodowej.

W każdym razie jest pewien, wywalczony przez Z. Z. K., postęp, wyrażający się w tem, że M. K. **zasadniczo** uznaje już potrzebę **ścisłego stosowania ustawy o dniu roboczym...** Obecnie idzie o **praktyczne wykonanie zasady.**

Najbardziej uderzającą jest **zasadnicza odmowa** M. K., dotycząca etatów w warsztatach.

Związek domaga się: **„powiększenia ilości etatowych stanowisk w służbie warsztatowej".**

A M. K. odpowiada: „Min. Komun. **nie zamierza (!) przyznawać pracownikom warsztatowym charakteru pracowników etatowych".**

I w tej odpowiedzi zawarte jest całe stanowisko administracji wzgl. Rządu wobec warsztatowców, stanowisko, które ogólnie i zasadniczo omówiliśmy już w naszym ostatnim artykule p. t.: „Rząd

wobec warsztatowców", poświęconym tej kwestji (Kol. Zw. z dnia 20 kwietnia b. r.).

Tutaj sama interwencja na terenie M. K. nie wiele zdziała. Tutaj już **sami warsztatowcy w swej masie muszą stoczyć walkę o przynależne im prawa.**

Z tego wobec warsztatowców zasadniczo **nieprzychylnego** stanowiska Rządu, wypływają dalsze konsekwencje w sprawie **uposażenia warsztatowców.**

Jakkolwiek mamy pewne normy uposażeniowe, niby to „regulujące" sprawę uposażenia, to jednak praktyka jest taka, że uposażenie to stosowane jest różnorako i chaotycznie.

Np. w jednej i tej samej dyrekcji mamy warsztat kolejowy, w którym rzemieślnicy zaszeregowani są przeważnie do wyższych kategorji płac od III aż do I, a tuż zaraz obok w drugim, również głównym i równie wielkim warsztacie, rzemieślnicy o tych samych kwalifikacjach muszą zadawalniać się kategorjami niższemi a więc VI, V, IV co najwyżej III!..

Jak widzimy, na terenie warsztatów uprawianą też jest jakaś szczególna „polityka lokalna".

Otóż związek nasz, ażeby tym niewłaściwościom i tym różnicom położyć kres, postawił żądanie domagające się „wydania przepisów wyjaśniających, że **wykwalifikowanym rzemieślnikom winna przysługiwać przynajmniej III kategorja płac!!**

Postulat jest zupełnie jasny i mówi **wyraźnie,** o co tu idzie.

Tymczasem Min. Komun. w swej odpowiedzi „udaje Greka", cytuje rozmaite rozporządzenia z rozmaitemi datami, numerami i takiemi zastrzeżeniami, jak „o ile", „zależnie od kwalifikacji", i t. d. i t. d., z czego niby ma wynikać, że „wszystko w porządku".

Otóż najgorzej jest, gdy jakąś kwestję „reguluje" aż tyle rozmaitych biurokratycznych rozporządzeń, ze swoimi sakramentalnemi „o ile", „w zależności" i t. p.

Wśród tych bowiem stylistycznych kwiatków biurokratycznych **najjaśniejsza** i **najprostsza** rzecz zostanie tak **zatłumiona i zatłamszona,** że nikt w niej się **nie wyzna.**

Więc i z tem zaszeregowaniem ma się sprawa tak, że istnieją aż 3 rozporządzenia, które je niby „regulują" a w praktyce **wszystko jest skiełbaszone z krzywdą pracowników!**

Dlatego odpowiedź M. K. niczego by najmniej **nie wyjaśnia** i nikogo nie zadowoli.

Paradną jest odpowiedź M. K., dotycząca 6 punktu naszego memorjału, który brzmi: **„przyznanie nieetatowym pracownikom dodatku mieszkaniowego".**

Na to odpowiada M. K., że **Rada Ministrów** w zamian za dodatek mieszkaniowy, przyznała nieetatowym stałym pracownikom **„zasiłek (!) w wysokości" aż „pięć (!) procent miesięcznego uposażenia".**

To ci „pociecha"! Można do niej w całej pełni zastosować nie bardzo „salonowe" ale za to słuszne przysłowie: „zlitował się Bóg nad rakiem, dał mu... z tyłu oczy"...

Gdy przeciętną płacę przyjmiemy nawet na 250 zł., wypadnie miesięcznie **12,5 zł.** za co już nie mieszkania hygienicznego, ale nawet porządnego chlewika nikt nie wynajmie, a na **budowę mieszkań Rząd „nie ma" pieniędzy,** jakkolwiek tę budowę od 4 lat krajowi tak hałaśliwie obiecywano!

A przytem ten **dziki i krzywdzący absurd.** Z dwu pracowników, pełniących **jednaką służbę** i ponoszących **jednaką odpowiedzialność,** jeden np. niemający dzieci, lub mający je zupełnie zdrowe, pobiera dodatek mieszkaniowy dlatego, że posiada **papierek „etatowego";** drugi również **stale pracujący i stale kolei potrzebny** — jakkolwiek np. posiada liczną rodzinę — nie ma dodatku mieszkaniowego dlatego, że **nie ma powyższego papierka!**

Tego dzikiego absurdu i tej krzywdy **nie usunie 5-procentowa jałmużna** i absurd ten, prędzej czy później, **musi zniknąć!**

(Dok. nast.).

Nie zaniedbywaj sprawdzić co miesiąc, czy wkładka na rzecz Z. Z. K. jest potrącona w liście płacy.
W ten sposób strzeżesz swych praw członkowskich.

KWIATKI Z KOLEJARSKIEJ NIWY.

PAN NACZELNIK, TO JA!

Dyrekcję Wileńską prześladuje pewne fatum.

Jad złych ludzi będzie zatruwać ją tak długo, dopóki nie nastąpi radykalne naprawdę uzdrowienie panujących stosunków. Wpływ tych ludzi jest jak zaraza — niewiadomo skąd powstaje, gdzie zaczaja się, jak daleko sięga.

Już w 1919 roku z powodów bliżej nieznanych, giną śmiercią samobójczą Dowódca Wojskowych Kolei Litewskich — Helebrandt i jego zastępca Eustachiewicz, unosząc do grobu według jednych winy własne, według drugich cudze.

Następuje okres rządów Landsberga, okres z jednej strony wytężonej pracy, dziesiątek tysięcy pracowników kolejowych Dyrekcji Wileńskiej, dzięki czemu dźwiga się zrujnowane doszczętnie kolejnictwo kresowe, z drugiej strony bezprzykładnych nadużyć jednostek.

Odchodzi Landsberg, również z przyczyn bliżej „nieokreślonych", a materjał kilku kolejnych komisyj śledczych, nie ogląda światła dziennego.

Odszedł Landsberg odeszło z nim kilka jednostek, reszta pozostała, „uszczęśliwiając" osobą swoją nadal kolejnictwo polskie.

Jednym z takich jest pewien zastępca Naczelnika Oddziału, który dziwnym zbiegiem okoliczności od prawie 10 lat z niewielkiemi przerwami — pełni obowiązki Naczelnika Oddziału.

Pana tego zastaje wojna jako zawiadowcę jednej ze stacyj, obecnie znajdującej się za kordonem, gdzie siedzibę obrała sobie tak zwana Carska Stawka czyli Sztab Główny cara Mikołaja II.

Pan ten jako „polak" nietylko jest tolerowany na stanowisku zawiadowcy stacji, ale niebawem zostaje przydzielony do Carskiej Stawki, gdzie jak wiadomo był również i Landsberg.

Jakim trafem pan ów, mieniący się polakiem, trafił do Stawki Carskiej — pytanie trudne do rozwiązania, jeżeli się zważy, że polacy byli za czasów rosyjskich prześladowani i niedopuszczani do takich stanowisk.

Dopuszczani byli ci, którzy się dobrze zasłużyli, a jak fama głosi właśnie pan, **„zastępca"** należał do stowarzyszenia „Michała Archangieła" (Michała Anioła) organizacji czarnosecinnej, polakożerczej.

Znajomości zawarte w Stawce nie pozostały bez wpływu na dalszą karjerę, bo gdy na czele Dyrekcji staje p. Landsberg, pan „zastępca" zaczyna pełnić obowiązki Naczelnika Oddziału pomimo, że absolutnie na to stanowisko się nie nadaje z powodu swego analfabetyzmu w mowie i piśmie w języku polskim, niskiego stopnia inteligencji połączonego z chamstwem w stosunku do pracowników.

Za obrazę orderów bojowych, posiadanych przez pracowników, dostaje się pod Sąd i zostaje skazany wyrokiem, umorzonym na mocy amnestji, czy też zawieszonym w wykonaniu.

Służbie to nie przeszkadza.

W dość szybkim czasie dochodzi do fortuny, bo kupuje kamienicę, za cenę podobno 1800 dolarów i to wówczas, gdy ogół pracowników ugina się pod ciężarem drożyzny, walcząc z niedostatkiem.

Ciekawe stanowisko zajmuje p. „zastępca Naczelnika" w sprawach nadużyć.

W wyniku procesu kilka osób zostało skazanych sądownie. Pan **„zastępca Naczelnika"**, będąc powołany przez Sąd w charakterze świadka, stał się właściwie obrońcą oskarżonych.

A dlaczego nie stawiają się na Sąd: jeden z zawiadowców stacji i pomocnik ekspedytora, a zostają zaopatrzeni w zaświadczenia, że „względy służbowe" nie pozwalają na przybycie do Sądu.

Czyż na proces w sprawie, w związku z którą Dyrekcja poniosła znaczne straty, nie było już zastępców dla tych panów.

Czy zestawienie tych faktów nie daje nic do myślenia!

A teraz inne przykłady tolerowania swoich pupilków.

W jednej z kas, gdzie jest zatrudniony pupilek pana „zastępcy Naczelnika" systematycznie ginęły paczki z biletami, za które płacili 3-ej kasjerzy to jest cała zmiana.

Dochodzenie nie ustaliło kto kradł bilety, lecz kasjerzy, pomocnik ekspedytora, kontroler przeprowadzający dochodzenie, domagają się usunięcia faworyta z Kasy.

Wynik! Z Kasy zostaje usunięty — lecz nie faworyt „zastępcy Naczelnika" tylko inny pracownik, a pomocnikom ekspedytora zostaje „zwrócona uwaga".

W ten sposób wytworzyły się w miejscu gospodarki „pana Zastępcy" stosunki nietylko niemożliwe, ale wprost cuchnące, demoralizujące całe otoczenie, które wszystko widzi. Natychmiastowe usunięcie pana „zastępcy Naczelnika", i jeżeli nie usunięcie z kolei, to przynajmniej zapakowanie gdzieś do mysiej dziury — ze względu na potrzebę oczyszczenia atmosfery, staje się nieodzownem i pilnem.

Tymczasem jak wersja głosi „pan Zastępca" zostaje zatwierdzony do „Naczelnika Oddziału".

Z obowiązku dbałości o dobro kolejnictwa zwracamy uwagę odpowiednich czynników, by nad sprawą „pana Naczelnika" zastanowiły się, bo będziemy musieli rzeczy nazwać wyraźniej po imieniu, przytaczając nowe dowody „działalności" pana **„zastępcy Naczelnika".**

Osset.

Z DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZKU

CENTRALA.

„NARAZIE" NIEMA ODPOWIEDNIEGO LOKALU!?

W odpowiedzi na memorjał w sprawie lokalu noclegowego dla drużyn konduktorskich w **Poznaniu,** o czem w swoim czasie pisaliśmy w „Kolejarzu - Związkowcu". Ministerstwo odpowiedziało odmownie co następuje.

Ciekawe, jak długo potrwa to „narazie"!

DO ZARZ. GŁ. Z. Z. K.

W odpowiedzi na memorjał w powyższej sprawie Ministerstwo Komunikacji oznajmia, że Dyrekcja P. K. P. w Poznaniu nie dysponuje w obecnej chwili żadnym odpowiednim wolnym lokalem, do którego możnaby przenieść sypialnię drużyn konduktorskich, mieszczące się narazie w budynku przy ul. Kolejowej 23.

PRZEMĘCZANIE POMOCNIKÓW MASZYNISTÓW.

Pomocnicy maszynisty, zatrudnieni na parowozach serji Ty 23 przewożących pociągi towarowe na przestrzeni **Toruń — Zajączkowo,** pozostają bez przerwy w służbie przeszło 14 godzin. Jednocześnie podczas służby zmuszeni są do bardzo wyczerpującej pracy, ponieważ wspomniane parowozy przewożą obecnie pociągi o ładowności 2.000 ton, w związku z czem pracownicy ci muszą spalać bardzo dużo węgla. Na interwencję Zarządu Okręgowego Z. Z. K. w Bydgoszczy o przydzielenie na te parowozy palaczy — trzeciaków Dyrekcja O. K. P. w Gdańsku odpowiedziała odmownie.

Zdawałoby się, że leży w interesie dobra samej służby, aby nie doprowadzać pracowników do przemęczenia, które przy tak odpowiedzialnej pracy, jaką jest służba parowozowa, może pociągnąć za sobą jaknajbardziej niepożądane następstwa. Sama jazda na tym odcinku, wynoszącym 180 km. długości, zabiera przeszło 10 godzin czasu. Nadto pomocnik maszynisty potrzebuje 2 godziny czasu na **przygotowanie parowozu** do wyjazdu i jeszcze 2 godziny na **odstawienie parowozu** do parowozowni po przyjeździe do stacji Zajączkowo. I w dodatku tonaż przewożonych pociągów został powiększony do 2.000 ton, podczas gdy przedtem nie przekraczał 1400 ton.

W związku z tym stanem rzeczy, Centrala zwracała się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o polecenie Dyrekcji K. P. w Gdańsku — przydzielenia na parowozy obsługujące pociągi towarowe na linji Toruń — Zajączkowo — palaczy trzeciaków.

MIANOWANIA ST. ZAWIADOWCÓW ODCINKÓW SYGNAŁOWYCH

W związku z wystąpieniem Centrali dotyczącem nadesłania odpisów rozp. M. K. odnoszących się do pracowników służby elektrotechnicznej — Ministerstwo zakomunikowało co następuje:

DO ZARZ. GŁ. Z. Z. K.

Rozporządzeniem z dnia 22 listopada 1927 r. I.22086 2/27 Ministerstwo Komunikacji upoważniło D. O. K. P. w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie do mianowania st. zawiadowcami odcinków sygnałowych w ramach przydzielonych Dyrekcjom etatów, tych zawiadowców odcinków sygnałowych I kl., którzy faktycznie zawiadują odcinkami sygnałowemi I kl. nie mniej od pół roku i posiadają kwalifikację dobrą.

ZAPISUJCIE SIĘ NA WYCIECZKI W KOŁACH!

Z RVCHV ORGANIZACYJNEGO

ZGROMĄDZENIA KÓŁ.

PRZEMYŚL. W dniu 16 marca b. r. odbyło się Doroczne Walne Zebranie członków.

Viceprezes kol. **Bator,** wygłosił referat na temat obecnego położenia kolejarzy i akcji Związku w sprawie postulatów ekonomicznych.

Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu Koła zdawali kolejno prezes Koła, skarbnik i sekretarz. Na wniosek Komisji Rewizyjnej zebrani absolutną większością głosów udzielili **absolutorjum** ustępującemu Zarządowi.

Następnie zebrani wyłonili Zarząd na przyszłą kadencję w składzie kol. kol.: **Buczak** Feliks, **Broglewicz** Marjan, **Borowiak** Stanisław, **Fedak** Jerzy, **Łesyk** Józef, **Malawski** Władysław, **Pawłyk** Jan, **Urbańczyk** Franciszek, **Szczygieł** Stanisław, **Wiślicki** Michał, **Mykitka** Mikołaj i **Czyż** Andrzej. Komisja Rewizyjna: **Iwaniuk** Stefan, **Mech** Józef, **Wołk** Stanisław.

W związku z referatem zebrani uchwalili rezolucję domagającą się załatwienia wszystkich postulatów ekonomicznych, wysuniętych przez Wydział Wykonawczy ZZK. Wyrażono votum ufności organom związkowym jak również klubowi parlamentarnemu P. P. S.

OŚWIĘCIM. Dnia 20 marca r. b. odbyło się w nowym lokalu Walne Zebranie Koła Z. Z. K. Przewodniczył na zebraniu kol. **Kiebzak,** sekretarzował kol. **Zaczek.**

W zebraniu wziął udział viceprezes kol. **Bator,** który wygłosił obszerne sprawozdanie z akcji ZZK. w sprawach kolejarzy. Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu składali kolejno członkowie Prezydjum.

Na wniosek Komisji Rewizyjnej zebrani udzielili **absolutorjum** ustępującemu Zarządowi wyrażając jednocześnie **podziękowanie.**

Zebrani wybrali z małemi zmianami Zarząd Koła na przyszłą kadencję w składzie kol. kol.: **Kiebzak** Franciszek, **Pasternak** Jan, **Zaczek** Karol, **Wyrwiak** Franciszek, **Jaskółka** Stanisław, **Majcherek** Andrzej, **Kondal** Jan, **Szafrański** Ludwik, **Halaburda** Edward, **Naglik** Józef, **Janicki** Karol, **Gwóźdź** Kazimierz, **Nyderek** Wawrzyniec, **Herod** Józef, **Wacławik** Karol. **Zastępcy: Nagi** Wincenty, **Kaczmarczyk** Józef, **Malicki** Piotr, **Kulczyk** Jan, **Karkoszka** Józef. **Komisja rewizyjna: Skalski** Bolesław, **Foks** Jan, **Matlak** Rudolf.

BIELSK. W dniu 2 marca b. r. odbyło się w dużej sali Domu Robotniczego w Bielsku doroczne Walne Zgromadzenie członków, w którem uczestniczył kol. **Buczek,** członek Z. G. ZZK.

Obszerne sprawozdanie z czynności Zarządu Koła złożyli prezes, sekretarz i skarbnik. Komisja rewizyjna wniosła wniosek o uchwaleniu votum ufności ustępującemu Zarządowi, który jednomyślnie uchwalono.

Po ożywionej dyskusji wygłosił kol. Buczek półtoragodzinny referat o sprawach ogólnych, nagrodzony rzęsistemi oklaskami.

Do nowego Zarządu wybrano kol. kol.: prezes — **Kotzian,** sekretarz — **Lipiński,** skarbnik — **Czader,** chorąży — **Kubica,** członkowie Zarządu — **Polak, Wróbel, Giller, Kojder, Zmudka, Wszołek, Pohludka, Gębala, Urbanowski, Donocik:** zastępcy: **Łuczkasiński, Winiarski, Żuławski.** Komisja rewizyjna: kol. kol.: **Pilch, Hönigsmann, Remisz,** zastępca **Satora.**

KOŁOMYJA. Odbyło się Walne Zgromadzenie w dniu 6 marca r. b. Zagaił zgromadzenie kol. **Herold.** Na przewodniczącego wybrano kol. **Strażnikiewicza,** na sekretarza kol. **Dolnego.**

Sprawozdanie z działalności zdał kol **Szyszka,** poczem przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, w skład którego weszli kol. kol. **Styrski** Michał — prezes, **Herold** Henryk — wice-prezes, **Dolny** Michał — sekretarz, **Sierakowski** Stanisław — skarbnik. Zastępcy kol. kol. **Munich** Tomasz, **Andrusiewicz** Jan, **Sanojca** Jan, **Iwasiuk** Józef i **Ratyński** Władysław. Komisja Rewizyjna kol. kol. **Połacas** Ludwik, **Szontag** Mieczysław, **Nahrgang** Wiktor. Zastępcy kol. kol. **Rachacz i Rubicz.**

ŁAZY. W sprawozdaniu ze zgromadzenia umieszczonem w Nrze 12 z dn. 20.4 w wykazie nowowybranego Zarządu Koła, pominięto kol. **Kuka** Zenona, co niniejszem uzupełniamy.

Z KÓŁ I OKRĘGÓW

ROZWADÓW

Uroczysty przebieg święta 1-o Majowego.

Przed kilku laty nie śniło się jeszcze wielu, aby w Rozwadowie mogły się odbywać w dniu 1 maja masowe manifestacje.

Ale teraz przebieg uroczystości z roku na rok jest coraz bardziej imponujący. I w tym roku już o godzinie 7 rano orkiestra kolejarzy odegrała pobudkę na ulicach Rozwadowa, dając znać wszystkim śpiochom, że święto robotnicze rozpoczęło się!

Wobec tego, że w godzinach rannych odbywały się uroczystości w pobliskich miejscowościach, na które pośpieszyli i kolejarze, zbiórka przed pochodem w Rozwadowie naznaczona została na godzinę 6-tą popoł. I rzeczywiście o tej porze wyruszył na miasto liczny i barwny pochód z cyklistami na czele i ze sztandarem ZZK. otoczonym korowodem dziewcząt w krakowskich kostjumach. Po przejściu ulicami miasta przy dźwiękach orkiestry kolejarzy — pochód powrócił przed budynek, w którym znajduje się Koło ZZK.

Po zagajeniu przez prezesa Zarządu Koła kol. **Kapuśniaka,** przemówili z balkonu do zgromadzonych w liczbie około 1000 osób, kol. redaktor **Rymaszewski** i tow. **Bajak** z Niska. Rezolucja 1-o Majowa została jednomyślnie uchwalona wśród manifestacyjnych okrzyków na cześć Związku, na cześć Sejmu i tow. Marszałka Daszyńskiego.

Wieczorem o godz. 8.30 odbyła się akademja, na której referat wygłosił kol. redaktor **Rymaszewski,** poczem nastąpiły deklamacje: p. Kuszówny i kol. Fussa. Następnie odegrana została przez zespół amatorski przy Kole ZZK. jednoaktówka z życia górników, reżyserowana przez kol. **Kotowicza.** Oprócz tego miały miejsce produkcje orkiestry kolejarzy pod batutą kol. **Puchały.** Sala była przepełniona, a występy owacyjnie oklaskiwane przez zebranych.

Pięknego przebiegu uroczystości 1-o majowych nie udało się zamącić niektórym osobistościom, którym na tem zależało. A więc np. tak się „złożyło", że ćwiczenia Kolejowego Przysposobienia Wojskowego odbywały się akurat przed terminem wyruszenia pochodu. Miejscowy policjant demonstrował swoją służbistość wobec p. Starosty, wzbraniając kwesty, na którą zezwolił właśnie p. Starosta! Wszystkie te jednak reakcyjne „kwiatki" 1-o majowe wywołały śmiech i politowanie.

ŁUNINIEC.

Kiedy wreszcie będą uregulowane turnusy konduktorskie.

W związku ze wzmianką w „Kol.-Zw." Nr 35 z dnia 1.12 1929 r. pod tytułem „Mordercze turnusy konduktorskie w Łunińcu". P. Naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Wileńskiej zawiadomił Zarząd Okręgowy ZZK. w Wilnie. że praca drużyn osob. st. Łuniniec za rok 1929 utrzymywała się **„w pobliżu normy".** A więc według zdania p. Naczelnika 270 godzin czynnej służby miesięcznie (prócz na stacjach zwrotnych) jest to norma?

Dalej z powyższego pisma wynika, że p. Naczelnik jest źle poinformowany o pracy dwóch towarowych drużyn (bo więcej w Łunińcu niema i mają do obsługi tylko jeden pociąg towarowy Nr. 1071 — 1072 z Łunińca do Pińska i z powrotem na przestrzeni 58 klm.) go gdy osob. drużyny wyrabiają miesięcznie ilość godzin wyżej wskazaną to towarowe zaledwie 160 g. (prócz na stacjach zwrotnych).

Potwierdzeniem powyższego niechaj posłużą książeczki miesięcznej pracy godzin-kilometrów pociągów osobowych: Michalskiego Jana, Kołodziejskiego Jana i Bylińskiego Wincentego za miesiące październik, listopad i grudzień 1929 r. i za styczeń 1930 r. i towarowych kierowników pociągu: Pomianowskiego Jana i Połuczanina Aleksandra, a na podstawie tych danych sprawa się okaże w innem świetle.

P. Naczelnik na wystąpienie Z. O. sprawę tę zbagatelizował. Może M. K. na wystąpienie Z Gł. wyda w tej sprawie odpowiednie zarządzenie, t. j. **dodać piątą drużynę** do obsługi pociągów osobowych. względnie obsługiwania pociągów towarowych i osobowych przez wszystkie drużyny w kolejce. Turnusy takie, jakie są teraz nie mogą mieć miejsca.

STANISŁAWÓW.

Wątpliwa solidność!

Istniejące przepisy nakazują zwierzchnikom podwładnych być uczciwymi i przyzwoitymi tak, by swem zachowaniem i taktem dawali im przykład.

Jak wszystkim już wiadomo zwierzchnikiem tragarzy kolejowych jest b. inspektor kolejowy a obecny „prezes" emerytów Staszyszyn, którego zachowanie się, takt, opinja i solidność stoją pod dużym znakiem pytania. Jakim szacunkiem darzyć go mogą podwładni, skoro „wódz" ich Staszyszyn na skutek popełnienia „machlojek" z kolejowym węglem deputatowym pozbawiony został orzeczeniem Dyrekcji kolejowej prawa z korzystania deputatu opałowego **na przeciąg lat trzech.**

Czy podobny występek jest dowodem jego solidności, uczciwości, oraz czy taki skompromitowany jegomość może być zwierzchnikiem — zechce Dyrekcja kolejowa na to odpowiedzieć.

BRZEŚĆ.

Cham — w roli zwierzchnika.

Nie pomogą żadne naszywki ani stopnie służbowe, jeżeli ktoś, choć zadziera nosa do góry — jest urodzonym chamem. Do takich należy st. pomocnik zawiadowcy st. Brześć, niejaki **Pławiński,** który pozwala sobie najordynarniejszymi słowami wymyślać osiwiałym w służbie pracownikom.

Wartoby, żeby ów Pławiński wziął do ręki pragmatykę służbową i przeczytał choć kilkanaście pierwszych paragrafów, z których łatwo się dowie, że rola zwierzchnika bynajmniej nie polega na gburowatych napaściach na pracowników i wygrażaniu im, lecz na umiejętnem i taktownem pouczaniu ich. Pomijamy już tę kwestję, że od wielu z tych pracowników, którym Pławiński przewodzi — mógłby się sam wiele nauczyć, a przedewszystkiem przyzwoitego wyrażania się.

STANISŁAWÓW.

Za karę... widoki awansu?

Jak daleko można dojść drogami względów i protekcji w stanisławowskiej Dyrekcji kolejowej, niech świadczy o tem poniższy fakt, który głośnem echem odbił się wśród ogółu kolejarzy.

Otóż były kasjer towarowy stacji **Różniatów Krechowice, Ślemiński** Stanisław, mając za sobą dość poważne „niedokładności" przy wysyłaniu cieląt zagranicę, został pozbawiony tego stanowiska i przeniesiony na „niższe" stanowisko naczelnika stacji w **Jaremczu.** W czasie sprawowania tam swych odpowiedzialnych czynności, dopuścił się pospolitego nadużycia przy wydawaniu węgla deputatowego pracownikom, co jest w stanie stwierdzić wielu świadków, nawet z pośród osób prywatnych.

Dzięki niespotykanej nigdzie jednak tolerancji, w tym wypadku — samego prezesa Wiktora, który powiadomiony został o tych nadużyciach, p. Sleminski jakby na ironję przeniesiony został obecnie **w drodze konkursu** na naczelnika stacji granicznej w **Jasienowie Polnym,** by zapewne mógł tam uzyskać wyższą grupę uposażenia i kpić sobie z tego, co się nazywa sprawiedliwością i praworządnością. To nosi cechy wielkiego skandalu.

ZJAZD K. S. S. K.

Zwyczajny Zjazd Przedstawicieli Krajowej Spółdzielni Spożywców Kolejarzy odbędzie się w dniu 1 czerwca 1930 r. o godzinie 10-ej rano w Warszawie, ul. Czerwonego Krzyża 20, z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie i przyjęcie regulaminu.
2. Odczytanie protokółu z poprzedniego Zjazdu.
3. Sprawozdanie z działalności KSSK. za rok 1929.
4. Sprawozdanie z urzędowej rewizji.
5. Podział czystej nadwyżki.
6. Budżet na rok 1930.
7. Przystąpienie do Banku Spółdzielczego „Społem".
8. Wybory uzupełniające Rady Nadzorczej.

KOMITET P. P. S. W CZEREMSZE

pow. Bielsk Podlaski w dniu 1 czerwca 1930 roku urządza uroczystość **odsłonięcia sztandaru** imienia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej Ignacego **Daszyńskiego,** na którą to uroczystość uprzejmie zaprasza wszystkich towarzyszów i kolegów.

ZARZĄD KOŁA Z. Z. K. W WOŁKOWYSKU.

zawiadamia, że w dniu 18 maja r. b. odbędzie się uroczystość **odsłonięcia sztandaru Koła,** na którą zaprasza wszystkich kolegów.

BACZNOŚĆ KOLEJARZE ŚLĄSCY!

Wśród masy kolejarskiej nastąpiło już pełne zrozumienie **potrzeby interesowania się wyborami do ciał ustawodawczych i samorządowych.**

Każdy kolejarz, choćby nawet nie zajmujący się polityką, rozumie już dziś doskonale, jaką np. **doniosłą dla jego egzystencji rolę odgrywa parlament,** a więc Sejm, który nietylko wpływać może na **warunki pracy i płacy** kolejarzy, jako pracowników państwowych ale także przez wywieranie odpowiedniego nacisku **na podatkową i gospodarczą politykę Rządu,** może pośrednio wywierać wpływ na ogólne **warunki egzystencji** rzesz pracowniczych...

Więc już samo należyte wyczucie swego **zawodowego i społecznego interesu,** nakazuje kolejarzowi jak wogóle każdemu pracownikowi państwowemu, **interesować się wyborami do parlamentu (Sejmu),** od czego zależy układ sił politycznych w parlamencie, co w konsekwencji decyduje o **stanowisku ciała ustawodawczego wobec postulatów mas pracujących...**

Tego faktu i znaczenia przedstawicielstwa narodu w życiu rzesz pracowniczych nie mogą zmienić ani zaciemnić dzisiejsze dziwaczne, na poły dyktatorskie stosunki w Polsce i wynikająca stąd walka dyktatury z parlamentem.

Toż właśnie tylko parlament, jako przedstawiciel ludu **odegrać może decydującą rolę w walce o usunięcie dyktatury i wprowadzenie rządów demokracji** bez której masy pracujące **nigdy nie osiągną należytej poprawy bytu.**

Ale poza parlamentem, czyli Sejmem, wielką ważność dla kolejarzy mają również wybory do samorządów... Wszystko to, co decyduje o życiu rodziny kolejarza, a więc **kwestja szkolna, mieszkaniowa, aprowizacyjna** itd. itd. rozstrzyga się **w wybieralnych ciałach samorządowych.**

Takim wielkim samorządem powołanym do załatwienia ważnych spraw lokalnych całej jednej dzielnicy polskiej jest **Sejm Śląski,** który poza Sejmem centralnym, dla śląskich rzesz pracujących **posiada największe znaczenie.**

Wybory do Sejmu Śląskiego odbędą się dn. 11 maja b. r.

Otóż **nie można sobie wyobrazić by kolejarze śląscy mieli przy tych wyborach iść z kim innym,** jak **nie z tą partją,** pod której sztandarami **skupiają się masy pracujące całego Śląska!**

Podobnie więc jak w całej Polsce czy to przy wyborach do Sejmu krajowego czy do samorządów, tak też i przy wyborach do Sejmu Śląskiego, **kolejarze śląscy muszą iść razem z całą masą pracującą i głosować na listę P. P. S., która jest zarazem listą zawodowych związków pracowniczych.**

Skutkiem rozmaitych przeszkód władz administracyjnych lista P. P. S. **nie posiada numeru wszędzie jednakowego...**

Na to z góry zwracamy uwagę!

Posiada ona numery następujące:

Nr. 2 — w powiecie Rybnik — Pszczyna — Cieszyn — Bielsko;

Nr. 4 — w powiecie Świętochłowice — Król. Huta — Tarnowskie Góry i Lubliniec;

Nr. 5 — w powiecie Katowice oraz w gminach: Ruda, Bujaków, Chudów, Gierłatowice, Paniowy, Paniówki i Przyszowice.

Kolejarze! Wraz z rodzinami oddajcie swe głosy na powyższe listy i wytężcie w agitacji wszystkie siły, by tej liście zapewnić zwycięstwo!

Wymaga tego Wasz zawodowy i społeczny interes!

„ROBOTNIK"

CENTRALNY ORGAN P. P. S.

dociera do wszystkich miejscowości Rzeczypospolitej

CODZIENNIE RANO

w dniu wydania.

Przypominamy, że członkowie Z.Z.K. przy bezpośredniem zwracaniu się do Administracji **korzystają z ulgowej prenumeraty** i płacą po zł. 4 miesięcznie (z przesyłką).

ADRES ADMINISTRACJI:

Warszawa, Warecka 7, tel. 315-99.

Konto P. K. O. 175.

WYCIECZKI

Zarządu Głównego Towarzystwa Uniwersytetu Robotniczego.

W bieżącym roku Zarząd Główny T. U. R. zamierza zorganizować następujące wycieczki:

W PIENINY od dn. 1 — 9 lipca w połączeniu ze zwiedzeniem Nowego Sącza, Mościsk pod Tarnowem, Krakowa. Prowadzi H. Piętakowa. Koszty 60 zł.

NAD MORZE POLSKIE (Kaszubska Szwajcarja, Gdańsk, Sopoty, Gdynia, Hel). Od dn. 4 — 14 lipca. Prowadzi towarzysz poseł Z. Piotrowski. Koszty 60 zł.

NAD ŚWITEŹ (Wilno, Nowogródek, Troki). Od dn. 16 — 23 lipca. Koszty 45 zł.

DO ŹRÓDEŁ WISŁY (Chorzów, Katowice, Królewska Huta, Cieszyn, Wisła, Babia Góra). Od dn. 9 — 17 sierpnia. Prowadzi tow. Czesław Kossobudzki. Koszty 60 zł.

NA POKUCIE. DO WSCHODNICH KARPAT (przez Lwów, Stanisławów, Jaremcze, Mikuliczyn, Jamnę, Worochtę, szczyt Howerli, Bitków — zagłębie naftowe). Prowadzi tow. sen. Michał Sokołowski. Od d. 1 — 8 sierpnia. Koszty 61 zł.

W TATRY. Od dn. 21 — 29 sierpnia (szczegóły podane będą później). Prowadzi poseł Stanisław Dubois. Koszty 65 zł.

Podane koszty wycieczek obejmują: przejazdy koleją, bilety wstępu przy zwiedzaniu i t. p. Za pożywienie w czasie trwania wycieczek uczestnicy płacą sami. Liczyć należy 4 — 5 złotych dziennie. Uczestnicy nie należący do T. U. R. lub P. P. S. płacą o 5 złotych więcej.

W bieżącym roku przygotowywane są dwie wycieczki zagranicę. Dotąd wycieczki T. U. R. zwiedziły: Czechosłowację, Austrję, Słowaczyznę, Estonję, Łotwę, Finlandję oraz duńską wyspę Bornholm. Tegoroczne wycieczki wyruszyłyby do krajów skandynawskich i na Słowaczyznę.

WYCIECZKA DO DANJI I SZWECJI od dn. 1 do 15 lub 16 września. Wycieczka ta mieć będzie charakter oświatowo - instrukcyjno - krajoznawczy. Koszt jej w przybliżeniu wynosić będzie 350 — 400 zł. od osoby (przejazdy, hotele, zwiedzanie, pożywienie i t. p.). Wycieczkę prowadzić będzie tow. poseł Zygmunt Piotrowski. Zgłoszenia na wycieczkę przyjmuje się przez Oddziały T. U. R. oraz zadatki w wysokości 50 zł. Pierwszeństwo mieć będą członkowie T. U. R. wysłani przez Oddziały i wpłacający należność ratami.

WYCIECZKA NA SŁOWACZYZNĘ od dn. 14 — 24 sierpnia. Prowadzi tow. poseł K. Czapiński. Koszty (bez pożywienia) 80 zł.

Od dnia 8 maja teatr Ateneum gra codziennie ucieszną komedję pełną komicznych sytuacji pod tytułem

„CHORY Z UROJENIA" Moliera.

Wszyscy członkowie ZZK. za przedłożeniem legitymacji związkowej w kasie otrzymują około 50 procent zniżki normalnych cen biletów.

Kolejarze, popierajcie swój własny teatr.

KORZYSTAJ Z OKAZJI!!!

Tylko jeszcze jeden miesiąc

obniżamy ceny

Tylko dla Czytelników „K. Z."

zł. 5.50 zamiast 25.

za płaski szwajcarski zegarek w lepszym gat. z wiecznem nietłukącym się szkłem.

Wysyłamy pocztą za zaliczeniem elegancki zegarek niklowy marki „Schweizerwatsch" — Chód dźwięczny na kamieniach. Wyregulowany do minuty, z gwarancją za dobry chód na 8 lat 2 sztuki 11.00, 4 sztuki 22, 6 sztuk 33. W lepszym gatunku 5.95. 7.50, 9.00 11.00 zł. Na rękę z paskiem 14, 17, 20, 25 zł. Z francuskiego nowego złota 15, 2 szt. 30, 3 szt. 44 zł., ręczne z paskiem lepszego gatunku 20, 25. Znanej marki „Cyma" 38.75. Gat. „Prima" 49.75. Marki „A. Moser" 17.95, 19.75. Budziki stołowe 12, 14. Łańcuszki z nowego złota po zł. 2, 3 i 6 zł. Brzytwy zagr. zł. 5.75, 7.75, 9.75. Maszynki do trzyżenia włosów z zapas. grzebieniami zł. 8.95, 10.95, 11.95. Koszta przesyłki płaci kupujący. Bez ryzyka! Jeżeli towar się nie spodoba, zwracamy pieniądze.

Hurt. Skł. Zegarków

Ed. Jakubiński Warszawa, Pl. Napoleona, Oddz. 20

Skrzynka poczt. 237.

Jesteśmy w posiadaniu niezliczonej ilości listów dziękczynnych czytelników „K. Z.". Poniższy list pozwalamy sobie umieścić jako wzór:

N 2437 W.P. Przesłany mi zegarek przez W. Pana chodzi bardzo dobrze i jestem z niego bardzo zadowolony. Poniżej przesyłam świeże zamówienie. W przyszłości zarekomenduję wielu mym znajomym.

(—) J. Barcewicz
Skaliszki (kolejarz)

Wydawca: Zarząd Główny Związku Zaw. Pracowników Kolejowych Rzeczypospol. Polskiej.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7. Redaktor: Jerzy Rymaszewski.