Nr. 24 (424) Warszawa, 1 Sierpień 1933 r.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

MUZEUM BIBLIOTEKA Archiwum w Jarosławiu

572/24

ZZK

KOLEJARZ ZWIĄZKOWIEC

Numer pojedyńczy dla niecz łonków 25 groszy. Członkowie, którzy opłacili wkładkę za bieżący miesiąc, otrzymują pismo bezpłatnie

WYCHODZI TRZY RAZY NA MIESIĄC

REDAKCJA I ADMINISTRACJA CZYNNE CODZIENNIE OD GODZINY 1 DO 3
ADRES: WARSZAWA, CZERWONEGO KRZYŻA 20. TEL. RED. 616-57, ADM. 271-10

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH RZPL. POLSKIEJ

C. T. CRAMP

Międzynarodowy ruch robotniczy w szczególności Międzynarodówka Transportowców tudzież związek kolejowy angielskich poniosły ciężką stratę...

Dnia 12 ub. miesiąca zmarł nagle na udar serca Prezes Międzynarodówki Transportowców, a zarazem Sekretarz Generalny Związku kolejarzy angielskich tow. C. T. Cramp.

Zmarłemu bojownikowi sprawy robotniczej ostatni biuletyn Międzynarodówki poświęca następujące, gorące wspomnienie:

Już nigdy go nie ujrzymy! Nigdy nie usłyszymy jego głosu! Nigdy nie uczujemy serdecznego uścisku jego dłoni!

Karol **Cramp** (czytaj: Kremp) odszedł od nas nazawsze. W ostatni czwartek wieczorem, na posiedzeniu zarządu organizacji swojej, w czasie przemówienia, dostał ataku serca. W piątek rano umarł.

Kolejarze angielscy stracili swego sekretarza, I. T. F. — swego przewodniczącego, angielski ruch robotniczy, a z nim cała Międzynarodówka — swego najlepszego wodza, tysiące — najlepszego towarzysza, a wielu z nas — najlepszego przyjaciela.

„Cramp jest człowiekiem o wielkiem sercu. Ideały świata robotniczego są jego ideałami. Wiele pracy swej poświęca pokojowi świata i zbrataniu ludów. Kierownictwo naszego Związku w rękach **Crampa** — jest w dobrych rękach.

Oto słowa, któremi przed 8 laty powitaliśmy **Cramp'a**, gdy obejmował kierownictwo I. T. F.

Wielkie były nadzieje nasze, które przywiązywaliśmy do Niego, jako do przewodniczącego Międzynarodówki i swego wodza.

W oczekiwaniach naszych nie zawiódł nas nigdy, raczej w każdym kierunku je prześcignął. Zalety Jego serca i umysłu, głęboka znajomość naszego ruchu, szczere zainteresowanie dla życia, działania i cierpienia robotnika w całym świecie, jego wiara, że międzynarodowa wspólna praca i organizacja w walce klasy robotniczej muszą w końcu zwyciężyć, jego spokój i rozwaga, jego głębokie uczucie, wszystko to czyniło z niego wprost idealnego przewodniczącego i kierownika takiej międzynarodowej, jaką jest nasza organizacja.

Trudno jest szczegółowo wymieniać i oceniać wszystkie jego zasługi na terenie I. T. F. Jeśli I. T. F. jest tem, czem jest dzisiaj, jeśli mimo wielkich trudności, mimo ataków utrzymała międzynarodówka swoją jednolitość i zwartość i wszystkim innym organizacjom służyć może za przykład, to jest to znaczną zasługą Cramp'a, jako niezmordowanego kierownika Międzynarodówki.

Każdy, kto znał Go osobiście, był całkowicie ujęty i podbity jego urokiem osobistym. Pomagać tam, gdzie tylko mógł — było Jego potrzebą i Jego radością. Nie wiemy, czy miał wrogów. Wiemy, natomiast, że miał przyjaciół, wielu przyjaciół w Anglji i w innych krajach i chyba nikogo nie urazimy, jeśli powiemy, że może niema drugiego Anglika, któryby tak dobrze rozumiał robotników obcych i któryby tyle miłości dla siebie umiał w nich wzbudzić.

Śmierć Karola Cramp'a, jako wodza i jako człowieka, jako bojownika i jako towarzysza uderza w szeregi I. T. F. i ciężko będzie wypełnić tę szczerbę. Innego prezesa znajdzie I. T. F. niewątpliwie, lepszego — nigdy. Człowiek, przyjaciel, towarzysz, którego utraciliśmy — jest niezastąpiony.

I. T. F. nie zapomni nigdy swego przewodniczącego, my zaś swego przyjaciela i towarzysza. Ból wywołany Jego stratą nieprędko minie, pamięć o Nim nie minie nigdy.

Z ŻYCIA CRAMPA

Tomasz **Cramp** urodził się w 1876 r., w małej miejscowości angielskiej **Staplehurst** i tam spędził swą młodość.

Była to miejscowość zacofana, w której obszarnicy i księża otaczani byli przez ludność jakąś „wiernopoddańczą" uległością...

Mając lat 12 **Cramp** opuścił szkołę i znalazł pracę jako pomocnik ogrodnika u jednego z wielkich właścicieli ziemskich.

Tutaj również trafił do gniazda zacofania i ciemnoty. Nie był jednakże wcale skłonny do ślepego przyjmowania różnych reakcyjnych przykazań i morałów, lecz krytycznie i samodzielnie przemyśliwał nad niemi.

Zaczął czytać i w tych pierwszych latach pracy zarobkowej rozszerzał swój horyzont przez czytanie utworów Dickensa, Scotte'a, Lyttons'a i innych angielskich pisarzy.

Ale przedewszystkiem jeden moment wywarł na umysł Crampa wpływ decydujący. Którejś niedzieli spotkał człowieka, który po dłuższej rozmowie dał mu książkę **Bellamy'ego** „Spojrzenie wstecz w r. 2000-ym znaną i w Polsce...

Książka ta napisana w duchu socjalistycznym napełniła go buntem wobec istniejącego porządku rzeczy. Socjalizm znalazł w nim podatny i owocny grunt.

W r. 1896 wstąpił Cramp jako robotnik na kolej. Jako wynagrodzenie za 12-godzinny dzień, a 7-dniowy tydzień pracy otrzymywał 16 szylingów, t. j. ok. 28 zł.

Strajk kolejowy przeprowadzony wówczas w północnej Anglji, napełnił go podziwem. Stał się członkiem organizacji kolejarskiej i postanowił ruchowi kolejarskiemu więcej pracy poświęcić:

Cramp nie ustawał w kształceniu się, a czytywał przedewszystkiem pisarzy, którzy prowadzili ostrą walkę z reakcją społeczną w każdej dziedzinie życia.

Doroczne walne zebranie związku kolejarzy, które odbyło się w 1905 r. w Sheffield przekonało go o wielkich możliwościach ruchu zawodowego. W dwa lata potem, w 1907 r. został wydelegowany do Birmingham na konferencję, która zredagowała program żądań kolejarzy.

Na konferencji tej **Cramp** poraz pierwszy zabrał głos publicznie i odtąd widzimy go na wszystkich dorocznych zebraniach.

Zawsze na wszystkie zjazdy, jakgdyby rozumiało się to samo przez się, koledzy wysyłali go jako delegata. Już w 1911 r. został wybrany zastępcą członka zarządu swego związku, zaś w rok potem staje się członkiem zarządu i jest nim aż do 1917 r.

Czynił wielkie wysiłki, aby zjednoczyć różne fachowe organizacje kolejarskie i zasługa jego w zorganizowaniu „Krajowego Związku Kolejarzy" jest b. duża.

W 1918 r. wybrano go na prezesa związku, a w dwa lata potem pełni funkcje sekretarza generalnego „zawodowego", obok J. H. **Thomasa** sekretarza generalnego **„politycznego"**.

Jak długo **Thomas** w pierwszym i drugim rządzie robotniczym w Anglji był ministrem, tak długo **Cramp** poza swojemi obowiązkami spełniał jeszcze i obowiązki Thomasa.

Gdy w 1931 r. Thomas związał się z Mac Donaldem, t. zn., gdy stał się ministrem rządu „narodowego", zrywając przez to węzły, łączące go z ruchem robotniczym, a przedewszystkiem z klasową organizacją kolejarzy, wtedy obie funkcje generalnego sekretarza: „politycznego" i „zawodowego" spełnia Cramp.

Pierwszy Kongres I. T. F., na którym się pojawił, był to Kongres w Wiedniu w 1922 r. Na następnym w Hamburgu w 1924 był przewodniczącym swojej delegacji. W rok potem, w czerwcu 1925 r. Rada Naczelna I. T. F. wybrała go jako następcę Roberta Williams'a na przewodniczącego Międzynarodówki.

Odtąd przewodniczył na każdym kongresie I. T. F. Każdy kongres odnawiał jego mandat jako członka Rady Naczelnej, a każda nowowybrana Rada Naczelna wybierała go na na przewodniczącego Międzynarodówki.

W SPRAWIE INTERWENCYJ

Do Central wszystkich Związków, działających na terenie P. K. P., rozesłało Biuro Personalne M. K., okólnik, mający na celu — jak w nim czytamy — uregulowanie podejmowanych przez Związki na terenie M. K. i D. O. K. P. interwencyj zarówno pisemnych, jak i ustnych.

Okólnik brzmi:

Ministerstwo Komunikacji
Biuro Personalne
Nr. P. U. II 65/20

W spr.: Interwencje związków pracowników kolejowych.

Warszawa, d. 6 lipca 1933 r.

Do Zarządu Głównego i t. d.

Stały przyrost ilości pisemnych i ustnych interwencyj Związków Pracowników Kolejowych w Ministerstwie Komunikacji i Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych skłania Ministerstwo Komunikacji do uregulowania sprawy interwencyj w sposób, któryby przy zachowaniu służących związkom uprawnień, ułatwił Ministerstwu i Dyrekcjom rozpatrywanie i załatwianie przedstawianych przez Związki postulatów. W szczególności Ministerstwo Komunikacji zarządza, co następuje:

1) Związki winny przedstawiać swe postulaty z reguły na piśmie, ponieważ niejednokrotnie zdarza się, że treść pism związkowych jest zbyt ogólnikowa, M.K. podkreśla konieczność jaknajdokładniejszego przedstawienia w pismach takich wszystkich szczegółów, które umożliwiłyby należyte zbadanie sprawy, będącej przedmiotem interwencji.

2) Interwencje ustne, w przypadkach, w których będą one istotne ze względu na charakter sprawy wskazane, będą się odbywały w Dyrekcjach, analogicznie, jak to ma miejsce w Ministerstwie Komunikacji, w ciągu 2 dni w tygodniu, dni te oznaczają poszczególne Dyrekcje O. K. P. i zawiadomią o tem zarządy okręgowe związków.

Odpowiedzi na interwencje ustne udzielać będą delegatom Związku pracownicy na kierowniczych stanowiskach. Jakiekolwiek interwencje u referentów są niedopuszczalne.

Ustne interwencje w sprawach, które ze względu na ich charakter wymagają uprzedniego zbadania, winny być zawsze poprzedzane pisemnem przedstawieniem sprawy, wniesionem do protokułu podawczego Ministerstwa Komunikacji względnie Dyrekcji conajmniej na 3 dni przed osobistem jawieniem się upoważnionych delegatów Związku. To ostatnie zarządzenie umożliwi Ministerstwu Komunikacji względnie Dyrekcjom O. K. P. wcześniejsze zapoznanie się z przedmiotem interwencji i udzielenie możliwie wyczerpującej odpowiedzi.

3) Ministerstwo Komunikacji przypomina wreszcie, że interwencje w sprawach indywidualnych pracowników dopuszczalne są tylko w przypadkach, w których pracownik wyczerpał całkowicie tok instancji służbowych. Związek zaś może przytoczyć nowe okoliczności, mogące mieć wpływ na wyjątkowe, ponowne rozpatrzenie sprawy.

Zarząd Główny zechce wydać niższym organom związkowym odpowiednie zarządzenie w celu przestrzegania przy interwencjach przedłożonych wyżej wytycznych.

(—) Kominkowski,
Dyrektor Biura Personalnego.

Tyle okólnik... A teraz parę uwag.... O ile idzie o „uregulowanie" sprawy interwencyj, nikt nic przeciw temu nie będzie miał oczywiście do zarzucenia...

Ale możeby **to „uregulowanie"** raz wreszcie **położyło kres** takim zjawiskom, jak np. **wyczekiwanie na odpowiedź M. K. po kilka miesięcy, a nawet i po roku...!**

Dalej życzyćby sobie należało, ażeby wystąpienia związków, zawierające **ścisłe fakty nadużyć na szkodę kolejnictwa**, nie były pomijanie **niewytłumaczonem niczem milczeniem**, jeno by były czem rychlej przez M. K. czy D. O. K. P. załatwiane — **z powiadomieniem o rezultacie** występującego związku.

Wreszcie by wystąpienia **wszystkich** związków traktowane były... **jednakowo**...

CO TO ZA BEZPRAWIA?!

DO WIADOMOŚCI P. MINISTRA KOMUNIKACJI

Na stacji **Poznań** przeprowadzane są perjodyczne „pouczenia" pracowników kolejowych każdego działu z osobna. Wykłady odbywają się po cztery godziny miesiącu poza pracą.

W miesiącu kwietniu i maju b. r. władze przystąpiły do budowy przy stacji **placu sportowego dla K. P. W.**

Do robót ziemnych, — za które **niepłacono!** — przy budowie tego boiska **zmuszano pracowników kolejowych**, którzy zgłaszali się na wykłady, a zamiast tego **musieli pracować z łopatą!**

Wszyscy uchylający się od prac przy boisku **karani byli w drodze administracyjnej** tak jakby bez usprawiedliwionej przyczyny nie zgłosili się na perjodyczne pouczenia

Główny kierownik całej tej akcji, niejaki p. **Drożyński** z Oddziału Ruchu w Poznaniu, **wyraźnie groził** pracownikom, którzy nie chcieli bez żadnej zapłaty w godzinach poza służbą pracować dla K.P.W. — **„pan sobie popamięta"!**

Ale — mało to! Bo jeszcze w dodatku **z poborów miesięcznych pracowników administracja pozwala sobie bez ich wiedzy i zgody potrącać specjalne składki na budowę boiska.**

Pracownikom żądającym zwrotu **bezprawnie zabranych im kwot**, tłómaczono, że był w tym względzie podobno jakiś **„nakaz z góry" (?!)**

I nic tu nie znaczy oświadczenie urzędowej Komisji, która badając w dn. 5 maja listy płac, stwierdziła, że **samowolne potrącenie składek z wynagrodzenia pracowników jest niedopuszczalne!** „Rozkaz z góry" — jak się twierdzi — i basta! „Rozkaz" musi być wykonany i żadna Komisja tu nic nie pomoże.

W kwietniu b. r. przeprowadzono masowy werbunek do K. P. W.

Generalnym „werbownikiem" mianowano st. asystenta **Kurowskiego** i ten groźbą **zmuszał pracowników do zapisywania się do K. P. W.**

Po takim werbunku do K. P. W. **przyszła kolej na „organizowaniu" B. B. W. R. — Oddział Kolejarzy st. Poznań".**

Ponadto zachciało się administracji st. Poznań mieć **własną orkiestrę!**

Więc „rganizowano" ją w ten sposób, że **zwalniano pracowników sezonowych**, którzy mieli za sobą **już po kilka lat służby i praktyki na kolei**, a w to miejsce przyjmowano nowych pracowników, ale zato... muzykalnych!

I tyle tych nowych muzykantów już przyjęto, — mimo urzędowego zakazu przyjęć...! — że możnaby z nich utworzyć już **cztery orkiestry**. Ćwiczą się ci muzykanci **i na kolei nic nie robią** ale... **pobierają płacę**, jakgdyby **pełnili służbę kolejową**, a obowiązki służbowe **muszą za nich odrabiać pozostali**, nie mający szczęścia być muzykalnymi i należeć do orkiestry.

Powyższe nadesłane nam informacje podajemy do wiadomości p. Ministra Komunikacji, nie przypuszczamy bowiem ani na chwilę, by te niesłychane nadużycia mogły dziać się za jakąś wiedzą władz wyższych.

Dzikie i nigdzie nie spotykane te bezprawia sprzeczne są nietylko z przepisami kolejowemi, ale równocześnie sprzeczne z obowiązującą jeszcze na szczęście w państwie Konstytucją, która każdemu obywatelowi państwa zapewnia na tyle

jeszcze swobody, że nie wolno nikomu zmuszać go do jakichkolwiek czynności wbrew jego woli.

Budowa „boiska sportowego" dla K. P. W. nie jest **żadną czynnością służbową**, którą pracownicy mieliby obowiązek spełniać tak samo, jak np. zobowiązani są bywać na potrzebnych dla służby kolejowej „pouczeniach perjodycznych"... „Boisko" K. P. W. to **zupełnie prywatne przedsięwzięcie** nieznanych bliżej osobników i zmuszanie podwładnych do spełniania prywatnych robót z pominięciem obowiązków służbowych — to nietylko jaskrawe **nadużycie** władzy **służbowej**, ale pospolity gwałt, który **bezkarnie ujść absolutnie nie może.**

Takim samym gwałtem jest **zabieranie pracownikom pieniędzy bez ich wiedzy i wbrew ich woli!..**

Spodziewamy się, że p. Minister położy energicznie kres tej **prawdziwej anarchja**, szerzonej przez jakieś nieuczciwe i nieodpowiedzialne figury.

„ŁASKA PAŃSKA NA PSTRYM KONIU JEŻDZI"

W SPRAWIE „NADZWYCZAJNYCH ZAPOMÓG".

W jednym z poprzednich numerów pisaliśmy już **o cofnięciu „nadzwyczajnych zapomóg"**, przyznanych pracownikom w r. 1931 po obniżeniu im uposażeń **o 15%.**

Podaliśmy również **wystąpienie Związku** w tej sprawie, domagające się **przywrócenia tych zapomóg.**

Na wystąpienie to Ministerstwo Komunikacji dotychczas **nie udzieliło odpowiedzi.**

Tymczasem otrzymaliśmy informacje, iż poszczególne Dyrekcje **poleciły sporządzenie wykazów pracowników**, którym przyzna się „zapomogi", ale **jednorazowe i w formie indywidualnej** (!!).

Tak np. Dyrekcja O. K. P. w Katowicach wydała okólnik, w którym, podkreślając „trudne położenie" pracowników, pozbawionych od 1. IV. r. b. zasiłków miesięcznych, poleca sporządzenie odpowiedniego wykazu osób: 1) mających na utrzymaniu **liczną rodzinę**, 2) znajdujących się **w wyjątkwo ciężkich warunkach**, 3) nie posiadających majątku, 4) **ze względów służbowych (?!!) zasługujących (!!) na poparcie...!**

Każdy odrazu zrozumie **perfidny na wskroś cel** „miłosiernego" okólnika Dyrekcji katowickiej...!

Przyznanie zapomogi okólnik uzależnia całkowicie od „oceny" bezpośredniej władzy i stwarza podłoże do **uprawiania protekcji i korupcji!!**

Warunek, aby zapomogi jednorazowe przyznawać pracownikom, zasługującym „ze względów służbowych na poparcie", jest poprostu **zachęcaniem do niczem nie krępowanej samowoli i wprost nadużyć.**

W rezultacie pracownicy, znajdujący się choćby w **najcięższych warunkach**, przemawiających całkowicie za przyznaniem zasiłków, zostaną pminięci, a otrzymają je ci, którzy z „innych względów" potrafią się „przypodobać" bezpośredniej „władzy".

Znamy te rzeczy doskonale!

Przeciw podobnemu spychaniu kwestji pomocy materjalnej dla pracowników na jakieś **fałszywe, kręte i podejrzane ścieżki „względów" i protekcyjek**, Centrala nasza **wystąpiła z protestem do M. K.**, domagając się ponownie **przywrócenia 10 i 15% dodatków miesięcznych na zasadach obowiązujących przed 1. IV. 1933.**

Pp. biurokratów „sanacyjnych" usiłujących z każdej sprawy zrobić tylko narzędzie **samowoli i korupcji**, możemy z góry zapewnić, że ich „szlachetne zamiary" nie dopną celu...

[illegible] kolejarze **nie dadzą swych dusz „przehandlować" za te dziadowskie, a w gruncie rzeczy judaszowe „zapomogi"!...**

O DODATEK EKONOMICZNY DLA PRÓBNYCH

W sprawie dodatku ekonomicznego dla próbnych pracowników wystąpiła Centrala nasza do M. K. z pismem następującem:

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31.III.1933 r. N. P. U. II. 44/2 uregulowało sprawę wynagrodzenia próbnych pracowników P. K. P.

Według postanowień § 15 tego rozporządzenia pracownicy próbni, którzy do dnia wejścia rozporządzenia w życie **pobierali dodatki ekonomiczne, nadal zatrzymują prawo do pobierania tych dodatków**, jednakże tylko na tych członków rodziny, na których otrzymywali dodatki ekonomiczne do dnia 1 kwietnia 1933 r.

W ten sposób rozstrzygnięta kwestja dodatków ekonomicznych nie **przedstawia sprawiedliwego rozwiązania.**

Do dnia 1 kwietnia b. r. pracownicy próbni, nie mając ustalonych norm wynagrodzeniowych, byli opłacani na podstawie zasad rozporządzeń M. K. z dnia 14.XII.1923, albo też na podstawie cen rynkowych.

Podobne zróżniczkowanie w wynagrodzeniu, **sprzeczne zresztą z powszechnie przyjętą zasadą jednakowego opłacania za jeden i ten sam rodzaj pracy** — było pozbawione najmniejszej racji bytu.

To też z chwilą zapowiedzi wydania rozporządzenia, mającego „uregulować" kwestję wynagrodzenia pracowników próbnych w sposób jednolity — sądziliśmy, iż nastąpi **zniesienie tych niczem nieuzasadnionych różnic**, na korzyść tych pracowników próbnych, którzy dotychczas byli pod tym względem upośledzeni.

Tymczasem obowiązujące od 1.IV b. r. rozporządzenie nie wprowadza spodziewanej w tym zakresie poprawy, gdyż w dalszym ciągu utrzymuje kategorję pracowników, **pozbawionych dodatków ekonomicznych.**

W ten sposób część pracowników, zajmujących **jedno i to samo stanowisko** będzie upośledzona pod względem uposażenia w stosunku do pracowników otrzymujących dodatki ekonomiczne.

Nie potrzebujemy dowodzić, że w tej formie ustalony jakby dalszy jeszcze podział pracowników próbnych **niema żadnego uzasadnienia** i że wszelkie dane przemawiają **za przyznaniem dodatków ekonomicznych wszystkim próbnym pracownikom bez wyjątku.**

Przypuszczamy, iż Ministerstwo Komunikacji podziela również przedstawione przez nas stanowisko, i że jedyny wzgląd który powstrzymuje od pozytywnego załatwienia tej kwestji, to chyba tylko „względy finansowe".

Zdajemy sobie sprawę, iż strona finansowa poruszonej przez nas sprawy odgrywa swoją rolę; jednakże z uwagi na to, iż powiększenie z tego tytułu wydatków byłoby stosunkowo niewielkie oraz z uwagi na to, iż przemawia za tem bezsprzeczna słuszność — trudności finansowe nie mogą tu stanowić żadnej przeszkody...

W zakończeniu pismo domaga się **zmiany postanowienia rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji w tym sensie, że wszystkim pracownikom próbnym przyznaje się dodatki ekonomiczne.**

JAK MIESZKAJĄ KOLEJARZE

DOKUMENT Z EPOKI „NAPRAWY"...

W sprawie obniżenia czynszu za baraki zajmowane przez pracowników w Krakowie, Centrala nasza zwróciła się do M. K. z następującem pismem:

Baraki na t. zw. Unji w Krakowie-Płaszowie są zajmowane przez pracowników kolejowych, którzy opłacają za nie czynsz mieszkaniowy według **postanowień rozporządzenia Rady Ministrów z d. 1/X. 1924 r.**

W myśl tych postanowień st. Kraków i Kraków-Płaszów, jako położone w obrębie wielkiego miasta Krakowa zostały zaliczone **do pierwszej kategorji miejscowości**, dla których ustalono wysokość komornego **w kwocie od 10—14 zł. za m.²**.

Wobec tego pracownicy za mieszkanie **zajmowane w barakach** (!) opłacają czynsz mieszkaniowy **w wysokości 10 zł. od m.²!**

Wspomniane baraki **nie zasługują właściwie na miano mieszkań** i zajmowane są **tylko z konieczności.**

Baraki te powstały z **przeróbki dawnego budynku tartacznego**, mają **dwie drewniane ścianki**, lekko otynkowane od zewnątrz i od wewnątrz.

Pomiędzy temi ścianami znajduje się wolna przestrzeń, która pierwotnie była wypełniona... trocinami. Obecnie z powodu tego, że baraki te stoją na niskim terenie, niemal **tuż przy poziomie Wisły**, zostały one **opanowane przez wilgoć**, wskutek której znajdujące się pomiędzy ścianami **trociny namokły i osiadły**, pozostawiając w ten sposób pustą przestrzeń.

Pozatem baraki te **nie posiadają piwnic, strychów ani też innych urządzeń higjenicznych.**

W tych warunkach pobieranie za zajmowane w nich lokale czynszu w takiej wysokości, jak od mieszkań normalnych, jest **najzupełniej nieuzasadnione.**

Pracownicy skierowali tedy za pośrednictwem Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie do Ministerstwa Komunikacji prośbę **o obniżenie wysokości ustalonych stawek komornego.**

Niezależnie od tego Zarząd Okręgowy naszego Związku w Krakowie wystąpił również do Dyrekcji **o zrewidowanie wysokości płaconych przez pracowników czynszów.**

W odpowiedzi Dyrekcja oznajmiła pismem z d. 20 kwietnia 1933 r. Nr. D. B.

V/37/59, że rozporządzenie Rady Ministrów z d. 1.X. 1924 r. o opłatach **„za mieszkania w budynkach państwowych"** (!!)... „nie przewiduje" możności obniżania ustalonych w niem stawek komornego i że ze względu na to jest „bezprzedmiotowe" wysyłanie tej sprawy do Ministerstwa Komunikacji.

Stanowiska Dyrekcji nie możemy uznać za słuszne, gdyż w kwestji ustalenia czynszów nie może decydować wzgląd czysto formalny, a natomiast muszą być wzięte pod uwagę **objektywne warunki, które uzasadniają pobieranie w tej wysokości komornego.**

Warunki te, jak wskazywaliśmy wyżej, nie dają absolutnie podobnej podstawy, dlatego też cena pobieranego czynszu winna ulec zmniejszeniu, aby odpowiadała **istotnej wartości mieszkania.**

W związku z powyższem prosimy Ministerstwo Komunikacji o rozpatrzenie tej sprawy i wydanie Dyrekcji O. K. P. w Krakowie polecenia stosownego obniżenia czynszu za lokale zajmowane w barakach.

M. K. „NIE MOŻE" I „NIE ZAMIERZA"

W swoim czasie podawaliśmy w „Kolej.-Związk." pismo wystosowane przez Centralę Związku do M. K. w sprawie niesłusznego potrącania przez dyrekcję katowicką pracownikom nieetatowym z ich wynagrodzenia różnych sum z tego tytułu, że pracownikom tym, gdy byli chorzy, wypłacone zostało **pełne uposażenie,** bez potrącania odpowiednich kwot za dni „świętówek".

Wykazawszy, że potrącanie choremu, **a więc niepracującemu** pracownikowi wynagrodzenia za świętówki — jest **bezpodstawnem,** domagaliśmy się **zaniechania potrąceń i zwrotu sum** potrąconych.

Na pismo to otrzymaliśmy od M. K. zupełnie lakoniczną odpowiedź, którą podajemy poniżej.

Pierwsza jej część dotyczy niepotrącania pracownikom poborów, które otrzymali w czasie choroby podczas redukcji dni pracy.

Druga część odnosi się do naszego żądania **znowelizowania przepisów § 48 pragmatyki służbowej,** w tym duchu, aby pracownicy mogli otrzymać 75 proc. wynagrodzenia za czas choroby **bez potrącania części zarobków za dnie, które podlegapą redukcji.**

Odpowiedź M. K. brzmi:

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Biuro Personalne Nr. P. U. II. 43/4.
Na Nr. II 194/1/33 z dn. 9.II.1933.

W sprawie umorzenia sum nadpłaconych przez D. O. K. P. w Katowicach pracownikom nieetatowym w okresie choroby.

Do
Zarządu Głównego
Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych
w Warszawie
ul. Czerwonego Krzyża 20.

Ministerstwo Komunikacji nie może uwzględnić prośby Głównego Zarządu o zaniechanie potrącenia pracownikom nieetatowym w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach sum, wypłaconych im bezpodstawnie w czasie choroby za te dni, w których nie odbywała się praca.

Również Ministerstwo Komunikacji nie zamierza zmieniać ust. 1 § 48 pragmatyki w sensie proponowanym przez Zarząd w piśmie z dnia 25.II 1933 r. Nr. II. 260/3/33.

(—) Kominkowski
DYREKTOR BIURA PERSONALNEGO.

DZIAŁ KULTURALNO-OŚWIATOWY

STRAJK W ŚWIETLE PRAWA

W Polsce w ostatnim dziesięcioleciu było 6008 strajków, obejmujących 43.399 zakładów pracy i 3.645.000 robotników, w tem strajków, całkowicie lub częściowo wygranych 4.689.

Strajki są czynnikiem odgrywającym doniosłą rolę w rozwoju życia gospodarczego, w szczególności w dziedzinie układania się stosunków między kapitałem i pracą. Musiał też strajk znaleźć swój wyraz we współczesnem ustawodawstwie i orzecznictwie.

To. dr. Bronisław **Wertheim** zagadnieniu pojęcia i wolności strajku w świetle prawa poświęcił pracę pod powyższym tytułem, w której wyczerpująco omawia zagadnienia strajku i przeprowadza syntezę zagadnień wiążących się z tym zjawiskiem.

Jest to jedyna tego rodzaju praca w języku polskim, której brak w praktycznem życiu dotychczas odczuwaliśmy wielce.

Książkę tow. **Wertheima** nabyć można w księgarni Robotniczej, Warszawa, Czerwonego Krzyża 20.

ODCZYT TOW. ZAREMBY W TARNOWSKICH GÓRACH

Z Tarnowskich Gór piszą nam:

Niedawno temu przybył tu na zaproszenie klasowego Związku Kolejarzy, poseł tow. Zygmunt Zaremba, by wygłosić odczyt p. t.: **„Kryzys ustroju kapitalistycznego".**

Jak już od dłuższego czasu, tak też i w dniu odczytu, mówca socjalistyczny mógł stanąć przed szczelnie wypełnioną salą, co najlepiej świadczy o fakcie, że ludność tutejsza weszła już na drogę **uświadomienia klasowego.**

Pomiędzy słuchaczami, których było około 450, przeważali kolejarze. Licznie zebrali się i koledzy z powiatu. Nie brakowało nawet kobiet, które coraz bardziej zrywają z przesądami i łączą się w szeregi uświadomionego proletarjatu.

Kampanja kleru w powiecie tut. przeciw „klasowcom" odnosi **wręcz przeciwny skutek.** W świetnym odczycie swym tow. **Zaremba** nakreślił całą niedorzeczność i zbrodniczość ustroju kapitalistycznego, wymagającego tyle ofiar od ludu pracującego i spychającego lud w coraz to większą nędzę i cierpienia...

To też słuchacze za referat, z którego dużo skorzystali, podziękowali tow. **Zarembie** hucznymi oklaskami.

E. SZYMAŃSKI.

NA TORZE

(Reportaż).

Kiedy Jan Stępniak wychodzi z piaszczystej, polnej drogi na tor kolejowy, jest 7. O tej godzinie przebiega codzień lśniący ekspres Nr. 313, idący pełną parą, siedemdziesiąt pięć kilometrów na godzinę, do Warszawy — a potem gdzieś dalej, w świat. Dokąd? Jan Stępniak nie wie. Nigdy nie był w Warszawie, nigdy nie jeździł ekspresem. Patrzy tylko na potężną lokomotywę, w kilka sekund przesuwającą przed jego oczami kilkaset tysięcy kilogramów drzewa, szkła, lakieru, żelaza i ludzi. Tuż potem, po dygocących jeszcze szynach, skręca na lewo, do roboty na torze.

Jeszcze będzie musiał iść wzdłuż szyn ze sześć kilometrów. Godzina czasu — zdąży się. A do toru od chałupy Stępniaka jest już pięć kilometrów. Razem jedenaście. Nogi niebardzo bolą, tylko przy robocie — wiadomo — już nie tak lekko. Trzeba z łopatą, czy kilofem w ręce stać, kopać, ryć ziemię, podbijać podkłady, żeby na odcinku 11—12 działki roboczej mógł codziennie o godzinie 7-ej rano i 7-ej wieczorem przefrunąć bezpiecznie zdyszany, świecący ekspres międzynarodowy Nr. 313.

Osiem godzin nie jest dużo. Przegryzie się w południe kawał razowca, popije herbatą z butelki — i jazda dalej. Dziesięć kilofów i łopat, dwadzieścia rąk pracuje na działce 11—12-ej, metr po metrze, kilometr po kilometrze. Codzień jest dalej od chałupy, codzień wcześniej trzeba wyjść i coraz dalej od polnej drogi przebiega przed oczyma Jana Stępniaka ranny ekspres Nr. 313.

Trzy złote dziennie: nie jest tak źle, kiedy ma się własną chałupę i pół morgi szczerego piachu. Można żyć. Tylko, że w chałupie jest jedenaście gąb do żarcia chleba i kartofli, których nie nastarczy rodzić pół morgi szczerego piachu. O chałupę trzeba się stale prawować, bo nie odpisana. Cholera wie — czyja. Żony, jej siostry, czy jej brata — pijaczyny. Wszyscy mieszkają — wszyscy mają dzieci. Jan Stępniak sam ma czworo — a w domu pracuje on jeden. Coraz mniej chleba bierze ze sobą do roboty na obiad, coraz mniej cukru sypie do herbaty. I codzień dalej trzeba iść do roboty na tor rano, codzień dłuższa jest droga do domu wieczorem. Kiedy dochodzi już do piaszczystej, polnej drogi na prawo, mija go w szalonym pędzie międzynarowy ekspres Nr. 1028, taki sam, jak ten rano, o siódmej.

Bolą ręce, bolą nogi. Trzy złote dziennie. 75 kilometrów na godzinę. Polna droga jest wąska i piaszczysta. Iść ciężko. Życie. Czworo dzieci, spracowana baba, proces, machorka.

Dziś, w sobotę, dostaje Stępniak tygodniówkę. Pracował pięć dni — piętnaście złotych. W poniedziałek ma przyjść znowu z samego rana dowiedzieć się, gdzie i kiedy.

Niedziela. Przez cały dzień, z małemi przerwami, brat żony bije swoją babę.

WYCIECZKA KOŁA TARNÓW

Sekcja kulturalno - oświatowa przy Kole m. Z. Z. K. zorganizowała wycieczkę kolejarzy tarnowskich do Lwowa (na Targi Wschodnie) do Borysławia i Worochty.

Wycieczka udała się w zupełności przynosząc jej uczestnikom pełne zadowolenie.

Po powrocie wycieczkowcy składają w tej drodze podziękowania:

Sekcji kult. - oświatowej tudzież Zarządowi Okr. Z. Z. K. Kraków za poniesione dla wycieczki trudy.

Kołu m. tudzież orkiestrze kolejarzy we Lwowie za serdeczne przyjęcie wycieczki.

Zarządowi teatru m. we Lwowie tudzież p. inżynierowi budowy domu Z. Z. K. za chętne i uprzejme sprowadzenie i objaśnienie uczestników wycieczki — nadto

Administracji przemysłu naftowego w Borysławiu za udzielenie wycieczce różnych pouczających informacyj. Wszystkim Kołom Z. Z. K. wycieczkowcy tarnowscy radzą zorganizowanie podobnej wycieczki.

Z KOŁA Z. Z. K. BRZEŚĆ n. B.

Wychodząc z założenia, że Związki Zawodowe winny dużą część swej uwagi kierować i na rozwój pracy kulturalno-oświatowej, sportowej i t. p., Zarząd m. Koła Z.Z.K. postanowił utworzyć przy Kole Robotniczy Klub Sportowy, co też przy pomocy tow. D-ra Jerzego Michałowicza, wydelegowanego w tym celu przez C. W. K. O., zostało dokonane w dniu 17. VI. r. b.

Na zwołane w tym celu zebranie organizacyjne przybyli członkowie m. Koła, ich synowie, tudzież sympatycy Związku.

Powstał Klub, przybierając nazwę Robotniczy Klub Sportowy „Ruch" — Z. Z. K.

Przy Klubie tym narazie uruchomiono tylko Sekcję Piłkarską, która jednak rozegrała już 3 mecze, a mianowicie w Warszawie z R. K. S. „Gwiazda", przegrywając 5:0 (co się tłomaczy wielkiem zmęczeniem podróżą) i w Brześciu z R. K. S. „Hapoel", wygrywając 2:0 i wykazując tak w jednym, jak i w drugim meczu dobrą formę sportową, która jeszcze się poprawi w miarę trenowania się graczy.

Powstaniem RKS. „Ruch" ZZK. interesują się żywo starsi członkowie Koła.

Koło nasze może się zatem poszczycić utworzeniem na swym terenie jeszcze jednej placówki robotniczej, która, mamy nadzieję, będzie się rozwijać ku powszechnemu zadowoleniu.

sprawy konduktorskie

OKRĘGOWY ZJAZD KONDUKTORÓW

Dnia 16 lipca b. r. odbył się w Skarżysku Zjazd Delegatów m. Sekcyj Konduktorów Z. Z. K. Okręgu Radomskiego.

Przewodniczył kol. Krogulec, członek W. W., sekretarzował kol. Serdak.

Sprawozdanie ustępującego Zarządu składali kol. kol. Orzeł i Płoszaj, następnie kol. Bator, przewod. C. S. Konduktorów Z. Z. K. wygłosił dłuższe przemówienie na temat postulatów konduktorskich i obecnej sytuacji.

W dyskusji przemawiali wszyscy delegaci, poruszając bolączki, które gnębią drużyny konduktorskie na terenie Okręgu Radomskiego, poczem uchwalono ustępującemu Zarządowi absolutorjum i wybrano nowy Zarząd Okręgowy Sekcji Kond. Z. Z. K. w następującym składzie: kol. Serdak Jan — Prezes (Skarżysko), Płoszaj Stanisław — Sekretarz (Skarżysko); Członkowie: Cichoń Kazimierz (Kielce), Mucha Władysław (Lublin), Basiak Michał (Kowel); zast. czł. kol. Zep Wacław i kol. Kołtunowicz Wiktor (Skarżysko).

„OSZCZĘDNOŚCI" W D. O. K. P. RADOM

Czy wiecie, jakie „oszczędności" kosztem drużyn konduktorskim wprowadza się na terenie okręgu Radomskiego? — Otóż posłuchajcie:

W stacji Kowel zmniejszono prawo zaliczania godz. kilom. przed odjazdem poc. pasażerskiego drużyn kond. z 1 godziny na 40 minut i przy zdaniu pociągu z 30 minut na 20 minut.

Ale drużyny muszą przychodzić do pociągu o 1½ godz. wcześniej, a oddanie pociągu trwa nieraz 1 godzinę i więcej.

Więc resztę czasu pracują konduktorzy... za darmo!

Podobno nad wyszukaniem tych „oszczędności" pracowało kilku dyplomowanych... techników, którzy dużo kosztują, prawdopodobnie dziesięć razy tyle, co wynoszą „oszczędności" przez nich zrobione.

Za to, jeżeli zachodzi potrzeba oddelegowania drużyn konduktorskich do innych stacyj na pewien okres czasu, to, aby nie płacić strawnego tym pracownikom, wybiera się samych tak zwanych „czasowych" i zwalnia się ich z danego stałego miejsca służbowego, a przyjmuje w miejscu zapotrzebowania na wyznaczony okres, poczem znowu się ich tu zwalnia, a z powrotem przyjmuje w stacji macierzystej.

Tym „chytrym" sposobem pozbawia się dotyczących pracowników dyjet delegacyjnych.

Trzeba było doczekać się dopiero „sanacji", aby znaleźli się „filozofowie" oszczędnościowi w D. O. K. P. Radomskiej.

Ale gdy obecnie z powodu wzmożenia się ruchu na węźle skarżyskowskim, drużyny pełnią służbę po 300 godzin w miesiącu i więcej, to to nikogo nie obchodzi, jakkolwiek łamie się czas pracy, przewidziany ustawą.

Za to dziesiątki hamulcowych egzaminowanych poniewiera się w dziale drogowym lub gnębi się ich świętówkami!

Ale przecież gnębieni pracownicy doczekają się tego, że z kolei znowu oni dla bezmyślnych „biurokratów" urządzać będą podobne „świętówki" i „oszczędności".

Oset.

A potem jest n oc. Długie, tępe godziny nocne w dusznej izbie na jednem wyrku z babą i dwojgiem młodszych bachorów w nogach. W drugim kące śpi siostra żony z mężem, w trzecim, wprost na podłodze, na szmatach, brat żony ze swoją, a na środku i wogóle nie wiedzieć gdzie, leży reszta wiecznie głodnych, djabli wiedzą czyich dzieci. Duszno.. Źle.

Baba śpi bez koszuli — bo nie ma. Wyrko skrzypi. W kącie ktoś chrapie. W środę znów sprawa. Jutro trzeba raniutko wyjść z domu do roboty, do roboty, do roboty. Trzy złote. Jedenaście kilometrów w każdą stronę, nie — pewnie już dwanaście.

Ranek jest zamazany mgłą, chłodny. Kawał chleba za pazuchą. Droga wąska i piaszczysta, a na końcu drogi dwutaśmowy, żelazny tor. Praca.

Jak błyskawica przeleciał poranny ekspress Nr. 313. Zajęczały szyny, zadrżała ziemia, ostry wiatr uderzył w twarz. W oknie drugiej klasy dwunastoletnia dziewczynka uśmiechnęła się do stojącego przy drodze, szarego jak ziemia chłopa. Przesłała mu pożegnanie ręką. Nie odpowiedział.

W kancelarji odcinka drogowego dziesięciu Janów Stępniaków mięło czapki w rękach. Od wszystkich buchała machorka, mieli tępe, głodne twarze.

Roboty w tym sezonie już nie będzie.

Dwanaście kilometrów do domu. W środę sprawa o chałupę. Kartofli już niema. Już nie pójdzie się do roboty, do roboty. Trzeba schować ten chleb, co miał być na obiad. Trzeba ręce, przywykłe do kilofa, ścisnąć mocno, trzeba milczeć i iść. Dwanaście kilometrów.

Długa jest droga wzdłuż toru. Ciężko nieść w ręce kilof i łopatę — już niepotrzebne. Wolno, ale bezapelacyjnie przechodzą kroki i minuty, kroki i godziny. Poco iść i dokąd?

Kiedy przechodzić miał o siódmej wieczorem międzynarodowy ekspress Nr. 1028, Jan Stępniak siedział na torze i jadł chleb. Jadł wolno, dokładnie. Przy nim leżał kilof i łopata obok rozsypanej ziemi i podkopanych szyn. Mutry na spojeniach nie wytrzymają, jeżeli pod niemi niema gruntu, a podkłady wykręciły wprawne, uparte, nawykłe do roboty ręce Jana Stępniaka.

Zapada zmrok. Jan Stępniak zjadł chleb. Wstał. Rozprostował kości, spojrzał raz jeszcze na swoją dzisiejszą robotę. Tak, najadł się. Jutro nie będzie chodził nigdzie, ani po piachu, ani po torze.

Zdaleka, zdaleka, słychać śpiew szyn, niosących ekspress Nr. 1028. Jan Stępniak idzie naprzeciw. Chce raz jeszcze zobaczyć, jak przelecą długie, gładkie wagony, jak zachłyśnie się powietrzem czarna, olbrzymia, ciężka lokomotywa.

Ziemia jest szara. Tor jest szary. I pociąg Nr. 1028 też jest szary. Jan Stępniak patrzy przed siebie. Wybiegają z za zakrętu dwa rozjarzone ślepia parowozu. Pędzą prosto ku niemu.

Na metr przed reflektorem ekspressu Jan Stępniak uśmiechnął się do tej małej dziewczynki, co dziś rano posłała mu ręką pozdrowienie. A w tej samej chwili w pierś uderzył go bufor pociągu idącego z szybkością siedemdziesięciu pięciu kilometrów na godzinę i rozgniotły go koła wielkiej, czarnej maszyny, ciągnącej setki tysięcy kilogramów drzewa, żelaza, szkła i ludzi.

służba działu mechanicznego

REDUKCJA DNI PRACY I JEJ SKUTKI

W początkach lipca r. b. odbyło się w Częstochowie zebranie pracowników Wydziału Drogowego i Mechanicznego.

Zebranie to odbyło się na skutek wprowadzenia przez Ministerstwo Komunikacji na m-c lipiec r. b. **redukcji 6 dni pracy.**

Z jednej strony M. K. wraz z D. O. K. P. redukuje dni pracy, z drugiej zaś strony zawiadowca parowozowni w Częstochowie **nie jest w możności wykonania wymaganych robót** dla utrzymania normalnego ruchu pociągów.

P. zawiadowca parowozowni, pragnąc zadośćuczynić zarządzeniom M. K., **redukuje 6 dni pracy** na lipiec i sierpień r. b. ale za to **wprowadza w parowozowni pracę pozagodzinową.**

Końby się uśmiał, gdyby zrozumiał formę wypłacania zarobków pofajerantowych tych pracowników.

P. zawiadowca lub jego zastępca wydają „rozkaz" przedstawienia pracowników do wykonania robót. Za pracę wykonaną w godzinach „pofajerantowych" pracownicy winni otrzymać **wynagrodzenie według obowiązujących ustaw.**

Tymczasem zawiadowca płaci pracownikom nie obiegową monetą państwową, lecz **dniami wolnemi od pracy,** licząc godziny pofajerantowe pojedyńczo, co jest i **bezprawne i krzywdzące.**

Gospodarkę kolejową w Polsce „sanacja" doprowadziła „szczęśliwie" już do tego, że przedsiębiorstwo P. K. P. spekuluje już na... **bezpłatną pracę swych pracowników!...**

SPRAWY REWIDENTÓW WAGONÓW

Na wystąpienie nasze domagające się awansów i etatów dla rewidentów wagonów Dyrekcji lwowskiej, M. K. nadesłało odpowiedź następującą:

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Biuro Personalne
Nr. P. U. II. 47/22.
Na Nr. II. 473/1/32 z dn. 28.XN.1932

Określenie sprawy:
Awansy rewidentów wagonów.

Do
Zarządu Głównego Związku Pracowników Kolejowych
w Warszawie
ul. Czerwonego Krzyża 20.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wobec wstrzymania awansów i przyjęć na etat sprawa posunięć rewidentów wagonów do wyższych grup uposażeń i przyjęć na etat rewidentów wagonów w okręgu Dyrekcji Lwowskiej nie jest aktualna.

(—) HENISZ
Naczelnik Wydziału

W SPRAWIE PŁAC PRACOWNIKOW CZASOWYCH

Związek nasz wystąpił jeszcze w sierpniu **ubiegłego roku** do M. K. z pismem, by wyznaczone przez D.O.K.P. Kraków płace pracowników czasowych, zostały **poddane rewizji** i odpwiednio podwyższone.

Otóż na pismo to M. K. nadesłało nam w lipcu b. r., a więc w rok później odpowiedź następującą:

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Biuro Personalne
Nr. P. U. II.46/2.
Na Nr. II.688/1/32 z d. 29.8.32.

Do
Zarządu Głównego
Związku Zawodowego Pracowników Kol.
w Warszawie
Czerwonego Krzyża 20.

Ministerstwo Komunikacji nie może uwzględnić prośby Głównego Zarządu o poddanie rewizji tabeli płac pracowników czasowych, wprowadzonej od 1.8.1932 przez Dyrekcję Okręgową Kolei państwowych w Krakowie, ponieważ stawki dzienne tej tabeli, wypośrodkowane na podstawie danych dostarczonych przez Inspektoraty pracy, Urzędy Gminne i Komisje dla badania cen i robocizny odpowiadają warunkom, jakie ukształtowały się na rynkach pracy w poszczególnych miejscowościach okręgu Dyrekcji Krakowskiej.

Ministerstwo podkreśla, że najniższą dzienną stawkę 2.20 zł. dla robotnika niekwalifikowanego ustalono tylko w 4 miejscowościach na ogólną ilość miejscowości (stacyj) 184, przyczem stawki te przewyższają jeszcze faktyczne ceny rynkowe.

Pozatem najniższe stawki ustalone w tabeli płacy nie są stosowane do wszystkich pracowników czasowych bez wyjątku, gdyż pracownikom zatrudnionym na PKP. ponad 3 lata przyznano odpowiednio wyższe wynagrodzenie.

DYREKTOR BIURA PERSONALNEGO:
(—) **Kominkowski.**

Odpowiedź powyższą Centrala Związku przesłała krakowskiemu Z. O. dla poczynienia odpowiednich uwag...

SPRAWY EMERYTÓW

ZJAZD EMERYTÓW W KRAKOWIE

Zjazd delegatów emerytów okręgu Krakowskiej Dyrekcji Kolei odbył się 2 b. m. w domu Z. Z. K. w Krakowie przy ul. Warszawskiej Nr. 17.

Oprócz delegatów m. sekcyj emerytów Kół Z. Z. K. żywy udział w obradach, trwających 5 godzin, brało wielu emerytów gości, dotkniętych do żywego ostatnią, **czwartą już z kolei w przeciągu dwóch lat obniżką emerytur, a zarazem niesłychanem obcięciem rent urazowych,** dochodzącem przeciętnie do poziomu 1/3 a nawet 2/3 części prawnie dotąd pobieranych odszkodowań.

Przewodniczyli Zjazdowi koledzy: Packan Jan z Krakowa i Matkowski Jan z Nowego Sącza, sekretarzował Pellar Henryk z Krakowa.

Sprawy emerytalne i rent urazowych referował kol. **Stączek** Stanisław, b. minister komunikacji, ponadto sprawy organizacyjne kol. **Packan** Jan, nawołując ogół emerytów, wdów i sierot tak boleśnie dotkniętych świeżemi obniżkami, **aby ocknęli się z apatji** i sami w swoje ręce ujęli obronę przed apetytami zbyt wybujałego fiskalizmu.

Stać się to winno przez masowe zaciąganie się **w szeregi zorganizowanych członków Z. Z. K.,** która to organizacja posiada wypróbowane już od szeregu lat i w historji walk o prawa emerytów chlubnie zapisane w Polsce wyzwolonej doświadczenie.

Dzień 1 lipca b. r. **długo będą pamiętać kolejowi emeryci, wdowy i sieroty,** jako żałobną datę **materjalnego ich pogromu,** gdyż od tego dnia Rozp. R. M. z 8. VII. 1932 r. **pozbawiło ich praw nabytych,** gwarantowanych im przez § 5 austrjackiego kodeksu cywilnego, dotychczas w Małopolsce obowiązującego, oraz przez wydane w tym duchu liczne orzeczenia **Najwyższego Trybunału Administracyjnego.**

Zaznaczyć należy, że Skarb polski otrzymał od b. Austrji **potrzebne fundusze na pokrycie prywatnych zobowiązań emerytalnych i rent urazowych,** lecz te przelane zostały do wspólnego budżetu państwowego i rozdzielone na inne potrzeby, skutkiem czego nie dają wymaganego obecnie pokrycia wydatków na potrzeby rosnących za czasów „sanacji", jak lawina rzesz **młodych emerytów.**

Tą drogą odebrano więc emerytom, wdowom i sierotom prawa nabyte i od 1 lipca b. r. pozostawiono **połowę lub nawet trzecią część** dotychczasowych zaopatrzeń, które starczą zaledwie na życie **przez kilka lub kilkanaście dni** w miesiącu.

To też Zjazd delegatów uchwalił jednomyślnie użyć **wszelkich stojących do dyspozycji środków prawnych,** aby ratować wszystkich niewinnie skazanych na powolne konanie z głodu.

W końcu dokonano wyboru Zarządu Okręgowej Sekcji Emerytów, do którego weszli koledzy: **Packan** Jan, przewodniczący, **Stączek** Stanisław, zastępca, **Pellar** Henryk, sekretarz, **Perec** Jan, skarbnik, **Stawarz** Leopold i dwóch zastępców.

Zjazd zakończono **odśpiewaniem hymnu „Czerwony Sztandar".**

KONFISKATA

O konfiskatach, jakie w ostatnim czasie posypały się na nasze pismo już pisaliśmy.

Nasz numer przedzjazdowy (z 11 czerwca b. r.) wydany w formacie zwiększonym i ozdobiony wierszem i ryciną uległ również konfiskacie za dwa zdania z korespondencji nadesłanej nam z Katowic, a opisującej zwolnienie z kolei pracownika na skutek wniesionego przeciw niemu przez **jakiegoś nieznanego donosiciela** oskarżenia, jakkolwiek Sąd po zbadaniu owego „oskarżenia" pracownika wspomnianego **od wszelkiej winy i kary uwolnił.**

W sprawie tej konfiskaty redakcja „Kolejarza-Związkowca" otrzymała ze strony Komisarjatu Rządu pismo następujące:

„Do Redaktora Kazimierza Kaczanowskiego, Czerwonego Krzyża 20. Upatrując w treści art. p. t. Państwowa twórcza praca na zachodnich kresach od słów z powyższego do słów liczy się i od słów jednej do końca zamieszczonego w N-rze 18 (408) czasop.: „Kolejarz Związkowiec" cechy przestępstwa z art. 170 K. K. przewidzianego na zasadzie art. 27 cz. I dekretu z dn. 7.II.19 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów prasowych (Dz. praw 1919 r. Nr. 14 poz. 186) obłożyłem aresztem w dniu 3.VI.33 r. Nr. 18 (408) wyżej wymienionego czasopisma przy równoczesnem skierowaniu sprawy do Pana Prokuratora przy Sądzie Okręgowym w Warszawie.

(—) Jaroszewicz, Kom. Rządu".

POZNAŃSKA „SAMOPOMOC KOLEJARZY" W LIKWIDACJI

W sprawie powyższej ze strony Komitetu likwidacyjnego otrzymujemy komunikat następujący:

Wszystkim członkom „Samopomocy Kolejarzy" F. Z. E. K. w likwidacji w Poznaniu, do wiadomości.

Z powołaniem się na nasze sprawozdanie z dnia 9 października 1931 r. o stanie likwidacji „Samopomocy Kolejarzy" podajemy wszystkim członkom „Samopomocy Kolejarzy" do wiadomości, że pomiędzy 87 emerytami skarżącymi o zasiłki a Samopomocą Kolejarzy, zawarto w grudniu ub. roku ugodę, mocą której emeryci zobowiązali się do cofnięcia skarg sądowych zrzekając się równocześnie wszelkich pretensyj do Samopocy Kolejarzy, wzamian za co S. K. wypłaciła na ręce ich zastępcy procesowego kwotę 16.000 zł. na pokrycie kosztów sądowych i adwokackich.

Wobec ostatecznego ukończenia sporów sądowych z emerytami, likwidatorzy S.K. przeznaczyli z płynnych kapitałów zł. 440.000 do zwrotu członkom, rozpoczynając z końcem lutego b. r. wypłatę zaliczek w wysokości 50% wpłaconych wkładek członkowskich. Ogólna kwota wkładek uiszczonych przez członków uprawnionych do współudziału w podziale majątku, została ustalona na zł. 877.696,33 znajdujące 100% pokrycie w kapitałach S. K. Powyższa suma nie jest jednak jeszcze ostateczną i może ulec zmianie wobec licznie zgłoszonych i obecnie rozpatrywanych częściowo uzasadnionych reklamacyj członków.

Niezależnie od powyższego ustala się obecnie pretensje do zwrotu wkładek dla wdów i emerytów, którzy pobierali zasiłki z S. K. a wpłacili ogółem 43.982,73 zł. tytułem wkładek członkowskich.

Wszyscy ci członkowie, których dług wobec S. K. z tytułu zaciągniętych w swoim czasie, a dotąd niespłaconych pożyczek, przekracza wysokość przypadającego 50% zwrotu wkładek, otrzymają w najbliższym czasie zawiadomienia z wykazaniem wysokości pozostałego zadłużenia wraz z odsetkami po potrąceniu 50% zwrotu wkładek, z wezwaniem do wpłaty długu. **Będzie to ostatnie upomnienie, po którem, w razie nieuiszczenia wyznaczonych rat, nastąpi ściąganie pretensyj S. K. bezwzględnie na drodze sądowej.**

Na skutek licznie wpływających wniosków o zwrot reszty wpłaconych wkładek nadmienia się, że terminu wypłaty dalszych zaliczek nie możemy podać nawet w przybliżeniu, gdyż jest to zależne od ściągnięcia pozostałych pożyczek członkowskich i hipotecznych.

Upłynnienie kapitałów ulokowanych w pożyczkach hipotecznych nie będzie mogło nastąpić przed 1 październikiem 1934 roku wobec rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 29.III.33. ogłoszonego w Dzienniku Ustaw Nr. 25 z [illegible]10.IV.33 r.

Poznań, dnia 6 lipca 1933 r.

LIKWIDATORZY:

Dr. Dziewiński **Bukowski**
Wietrzykowski **Witek**

Z DZIAŁALNOSCI ZARZĄDÓW OKRĘGOWYCH

INTERWENCJE Z. O. STANISŁAWÓW

W drugim kwartale b. r. Zarząd Okręgowy interwenjował ustnie w D. O. K. P. Stanisławów w następujących sprawach:

1) O wstrzymanie przeniesienia werkmistrza **Kułaczkowskiego** do Kołomyi; załatw. odmownie.

2) O zwrot wkładek **do funduszu emerytalnego** dla Serwasa Jana z Czortkowa; przychylnie.

3) O przeniesienie **Rutkowskiego** z Sekcji drogowej napowrót do Parowozowni w Kołomyi; odmownie.

4) O pozostawienie w służbie jeszcze na przeciąg 3-ch miesięcy robotnika drogowego **Zorija** Jakóba przed zemerytowaniem; przychylnie.

5) O zwrot wkładek **do funduszu emerytalnego** robotnikowi drogowemu **Kiełebajowi** Piotrowi z Kałusza; w załatwieniu przez M. K.

6) O zaliczenie **lat służby wojskowej** ochotniczej w wojsku polskiem Grabowieckiemu Józefowi z Czortkowa; przychylnie.

7) O przełożenie **urlopu wypoczynkowego** z kwietnia na lipiec b. r. Widepulowi Tadeuszowi w Kopyńczycach; przychylnie.

8) O wydanie odzieży służbowej robotnikowi parowozowni w Delatynie, Mysiukowi Jerzemu; załatwiono częściowo.

9) O zniesienie, względnie **zmniejszenie kary** Rakowi Ludwikowi w Śniatynie; odmownie.

10) O przemianowanie **na podmajstrzego murarskiego** Petrykowa Wawrzyńca z Czortkowa; odmownie.

11) O przemianowanie **z art. 103 na 102** Fedoroszyna Stefana z Czortkowa; w załatwieniu M. K.

12) O wymiar i **wypłacenie emerytury** dla Błoniarza Jędrzeja z Bukaczowiec; przychylnie.

13) O wydanie **biletów żywnościowych** dla robotników drogowych w Śniatynie; muszą wnieść nowe podanie.

14) O wydanie umundurowania dla **obchodowych na odcinkach drogowych**; sprawa w toku.

15) O zbadanie **przez komisję lekarską** Haniszewskiego Antoniego, który uległ wypadkowi, a zwolniony na emeryturę; sprawa w toku.

16) O pozostawienie w pracy dłużej o jedną godzinę **pracowników warsztatowych**, którzy mieszkając na prowincji, nie mogą wcześniej dostać się do Stanisławowa z powodu przyjazdu pociągu o godzinę później; przychylnie.

17) O wynagrodzenie za pełne dni w miesiącu robotnikowi Brysiowi Michałowi; odmownie.

18) O zarachowanie **dodatku ekonomicznego** na żonę Odlewanemu Dyonizemu; przychylnie.

19) O wypłacenie **pośmiertnego i wymiar emerytury** dla wdowy po Grzybowskim w Stanisławowie; przychylnie.

20) O **dopuszczenie** do jazdy konduktora Matusiewicza Stanisława ze Stanisławowa; sprawa w toku.

21) O wydanie **karty okresowej** dla robotnika warsztatów w Stanisławowie Kowala Matryja w sprawie dojazdu do Chodorowa; w toku.

Pisemne wystąpienia Z. O. do D. O. K. P.

1) O podwyższenie **wymiaru premjowego** dla robotników parowozowni t. zw. płukaczy kotłów parowych w Stanisławowie — uzależniono od ruchu pociągów.

2) O przydzielenie z powrotem jednego robotnika **do czyszczenia kanałów w parowozowni** w Stanisławowie; przychylnie.

3) O przyznanie **robotnikom tranzytowym** w Kołomyi zapłaty za przepracowane dnie, a potrącone jako świętówki; sprawa w toku.

z kół i okręgów

NA POSTERUNKU

Z Wilna piszą nam:

Klasa pracująca Wilna obchodziła niedawno temu 10-lecie pracy społecznej tow. Franciszka **Stążowskiego**, członka W. W. Z. Z. K. — pracy nietylko na terenie Związku, ale i w całym wogóle ruchu robotniczym Wileńszczyzny.

W kwietniu b. r. upłynęło dziesięć lat od przyjazdu do Wilna tow. **Stężowskiego**, wydelegowanego przez Wydział Wykonawczy Z. Z. K. dla pracy organizacyjnej w wileńskim okręgu. Tow. **Stążowski** dzięki swej uczciwej pracy zajął w ciągu dziesięciolecia czołowe stanowiska w wileńskim klasowym ruchu robotniczym, więc też za tę jego pracę i trudy słusznie należało mu się uznanie ze strony miejscowego proletarjatu, umiejącego ocenić umiłowanie idei.

Tow. **Stążowski**, syn drobnego rolnika, z powiatu tarnowskiego, od dziecka już zaznał gorzkiej doli proletarjusza. Do służby kolejowej wstąpił w r. 1901 i rozpoczął ją jako robotnik małej stacji **Bobowa** (w okręgu krakowskim), pełniący służbę magazyniera. Po złożeniu egzaminów otrzymuje stanowisko blokowego w stacji Podgórze-Bonarka, pod Krakowem.

Tu zapoznaje się z tow. **Packanem** i pod jego wpływem wstępuje do ówczesnej klasowej Centr. organizacji kolejarzy. Jako energiczna, bojowa natura, **Stążowski**, który z zapałem garnął się do wiedzy, rychło staje się jednym z najczynniejszych działaczów Związku klasoego... Oczywiście sypią się na niego prześladowania. Zaczynają go przenosić do różnych małych miejscowości na prowincji, by go „unieszkodliwić". To go jednak nie zraża. Wszędzie pracuje dla ruchu robotniczego.

Wreszcie w tych wędrówkach „ze względów służbowych" znalazł się tow. **Stążowski** w Przemyślu, gdzie w latach przełomowych, zwłaszcza w r. 1918 współdziała przy udzielaniu wszelkiej pomocy Legjonistom przy rozbrajaniu okupantów, a nadto wraz z po-

słem tow. dr. **Liebermanem** zakłada **Radę** Robotniczo - Żołnierską, która wybiera go swym przewodniczącym.

Po założeniu Z. Z. K., organizuje Koło przemyskie, a już na Zjeździe Z. Z. K. we Lwowie w listopadzie 1920 zostaje wybranym do Zarządu Głównego i do Wydziału Wykonawczego, skutkiem czego — jako urlopowany do prac w Związku — przenosi się do Warszawy i rozpoczyna stałą już pracę w Centrali Związku.

W 1921 roku współdziała z ramienia ZZK. w strajku kolejowym w okręgach lwowskim i stanisławowskim, a w roku 1922 współdziała w strajku kolejarzy w dzielnicy poznańskiej. W roku 1923, a zatem 10 lat temu, Wydział Wykonawczy ZZK. oddelegował tow. Stążowskiego do pracy w okręgu wileńskim, początkowo na krótki okres czasu, a następnie na stałe.

Okręg wileński był wówczas dość zaniedbany, praca organizacyjna szła słabo, lecz tow. Stążowski z niezmordowanym zapałem wziął się do roboty i po krótkim czasie doprowadził okręg do porządku.

Praca jego była solą w oku reakcji, która za wszelką cenę starała się usunąć go z Wilna. W związku z strajkiem kolejowym został w listopadzie 1923 roku aresztowany na polecenie głośnego w swoim czasie prokuratora Hotowni i osadzony w więzieniu na Łukiszkach.

Ale i to na nic się przydało. Uwolniony z więzienia, bo podstaw do oskarżenia nie było, tow. Stążowski z tem większą energją zabrał się do dalszej pracy. Jego nieraz ostra szczerość, która nie znając obłudy, prawiła uczciwie każdemu w oczy to, co uważała za prawdę, spotykała się czasem i z niechęcią ludzi urażonych. A jednak mimo to wszyscy zawsze cenili i cenią w **Stążowskim** bezwzględną rzetelność charakteru i ofiarność w pracy dla idei.

W pracach i walkach P. P. S. tow. Stążowski bierze również b. czynny udział.

Od 1930 roku jest członkiem Rady Naczelnej, do tego czasu był przewodniczącym O. K. R. Wilno. W 1928 roku był wybrany w okręgu wyborczym święciańskim na posła do Sejmu i z tego okręgu przeszedł również ponownie w 1930 roku w wyborach uzupełniających, po unieważnieniu poprzednich. Obecnie jest przewodniczącym klubu radnych P. P. S. w Radzie Miejskiej miasta Wilna i bierze czynny udział w pracach samorządu wileńskiego. Po ponownem zorganizowaniu Związku Robotników Rolnych i Związku Małorolnych na Wileńszczyźnie — objął w tych związkach stanowisko prezesa. W wileńskim T. U. R. poświęca wiele swej pracy i jest tam członkiem zarządu.

A teraz słów parę o obchodzie:

Obchód rozpoczęty został wieczorem w wigilję właściwej uroczystości odegraniem w obecności Jubilata utworów proletarjackich przez orkiestrę Komisji Okręgowej Związków Zawodowych. Zorganizowanie tej orkiestry jest wyłączną zasługą tow. **Stążowskiego**, to też tym wstępem do uroczystości chciano specjalnie zadokumentować zasługi Stążowskiego na tem polu. Tegoż dnia odbyło się staraniem Komitetu przedstawienie w Teatrze, na którem odegrano sztukę „Cały dzień bez kłamstwa".

Nazajutrz, o godz. 12 w gmachu Z. Z. K. odbyła się akademja ku czci Jubilata ze znacznym udziałem przedstawicieli kół Z. Z. K. Okręgu Wileńskiego oraz licznych organizacyj robotniczych w Wilnie.

Przewodniczył akademji tow. **Tomaszewicz** przy współudziale przedstawiciela Wydziału Wykonawczego Z. Z. K. tow. **Wojewody** i tow. **Cieleckiego**.

Akademja rozpoczęła się częścią koncertowo-wokalną, wykonaną przez wspomnianą wyżej orkiestrę, chór drukarzy oraz przez artystów wileńskich p. p. Ludwiga, Hendrychównę, Szczepańskiego i innych.

Następnie przemawiali przedstawiciele organizacyj robotniczych, podnosząc pracę tow. Stążowskiego dla ruchu robotniczego i jego wierność dla Czerwonego Sztandaru.

Wśród licznego szeregu mówców wymienić należy: tow. **Wojewodę**, przemawiającego w imieniu Wydziału Wykonawczego Z. Z. K., tow. tow. **Tomaszewicza** i **Drewnickiego** — w imieniu wileńskiego okręgu Z. Z. K., tow. vice-prezydenta miasta Wilna **Czyża** — w imieniu T.U.R., tow. **Jakobini'ego** — w imieniu O. K. R. PPS. w Wilnie, tow. **Hołownię** w imieniu Komisji Okręgowej Związków Zawodowych, tow. **Zejmo** — w imieniu Klubu Radnych P.P.S., tow. **Aronowicza** — w imieniu Bundu, tow. **Ferszta** — w imieniu Z. N. M. S. Po przemówieniach nastąpiło odczytanie depesz i listów gratulacyjnych oraz doręczenie Jubilatowi od Okręgu Wileńskiego Z. Z. K. albumu z widokami Wilna, wykonanemi przez art. fot. prof. **Bułhaka** i od organizacji Kobiet PPS. — bukietu kwiatów.

Wzruszony Jubilat w swem przemówieniu — dziękował serdecznie zebranym, wywodząc skromnie, iż w całej swojej działalności kierował się tylko jedną myślą: sumiennego wykonania, powierzonych mu obowiązków i wiernością dla idei Socjalizmu i Czerwonego Sztandaru oraz wyrażając swą wdzięczność dla tow. tow. Packana i Libermana, którzy byli jego nauczycielami ideologji socjalistycznej.

Po zakończeniu akademji — odbyła się wspólna fotografja, a wieczorem zebranie towarzyskie, na którem spędzono w miłym nastroju kilka godzin.

PO 35 LATACH PRACY

Ze Stanisławowa piszą nam:

Z inicjatywy pracowników stacyjnych i urzędu ruchu w Stanisławowie, odbyło się tutaj w dniu 24 maja b. r. uroczyste pożegnanie członka Z. Z. K. Kol. **Hautza** Jakóba, który **po 35 latach służby kolejowej** jako st. ustawiacz przeszedł na emeryturę.

Do licznie zebranych kolejarzy bez względu na przynależność związkową, przemówił naczelnik stacji p. **Fertig**, podnosząc wielką sumienność i inne wogóle zalety kol. **Hautza** tak w służbie kolejowej, jako też i w życiu prywatnem.

W dowód sympatji, jaką zyskał sobie kol. **Hautz**, ze strony kolegów jakoteż władz przełożonych, wręczono mu piękny upominek z życzeniami, by długie lata miłe wspominał o tych, z którymi razem pracował.

Kol. **Hautz** serdecznie podziękował zebranym za okazaną życzliwość, która do końca życia pozostanie trwałem jego i miłem wspomnieniem.

KOMUNIKATY

KOŁO KOLUSZKI

Zawiadamia się członków, że lokal Koła przeniesiony został na ul. 3 Maja Nr. 6.

Kancelarja czynna jest codziennie od godz. 16 do 18 zaś bibljoteka w poniedziałki i piątki od g. 17 do 19.

KOŁO BRZEŚĆ n/B.

Lokal Koła m. **przeniesiony został** do domu **przy ul. Sienkiewicza Nr. 31.** Godziny urzędowania Koła, jak poprzednio.

KOŁO MOŁODECZNO.

Członkowie pragnący czytać prasę robotniczą, mogą z niej korzystać w dni powszednie **od godz. 18 do 21**, w święta zaś w godzinach popołudniowych w lokalu Koła m.

KOMUNIKAT LEKARSKO-DENTYSTYCZNY

Niniejszym podaję do wiadomości, że ceny za pracę lekarsko - dentystyczną dla WWPP. członków Związku Zaw. Pracowników Kolejowych Rzplitej oraz Ich Rodzin (za okazaniem legitymacji Związku), abliczam jak następuje:

Plomby (porcelana, cement, srebro, amalgamat miedziany) wraz z leczeniem zł. 5.

Usunięcie zęba bądź korzenia (przy znieczuleniu) zł. 5.

Czyszczenie zębów zł. 3.

Zęby sztuczne w kauczuku (wraz z wstawką i klamrami lub ssawką) zł. 5.

Reperacja wstawki kauczukoej zł. 5.

Korony złote 22 kar. (88 próba grub. 2½ mm.) małe siekacze górne zł. 20.

Małe siekacze dolne zł. 20.

Kły, małe trzonowe zł. 25.

Centralne górne siekacze zł. 25.

Trzonowe od 30—35 zł. w zależności od wielkości zęba.

Zęby złote (odlewy masowe) do mostków od 35 — 40 zł.

Zęby złote sztyftowe zł. 20.

Zęby sztuczne w masie, imitującej emalję (dziąsła i podniebienia) zł. 15.

Powyższe ulgowe ceny zostały ustalone w porozumieniu ze Zw. Zaw. Pracowników Kolejowych.

Warunki kredytowe do osobistego omówienia.

Szymon Essigman
Lekarz - dentysta
Warszawa, Rymarska 16, tel. 11-01-32.
Godz. przyjęć: 10 — 12½; 3 — 7.

ŚREDNIA SZKOŁA SPÓŁDZIELCZO-HANDLOWA

w WARSZAWIE, UL. KRÓLEWSKA Nr. 23. TEL. 235-10.

przygotowuje kierowników spółdzielni, kas kredytowo - oszczędnościowych i pracowników handlowych oraz biurowych.

Nauka trzyletnia. Oddzielnie klasy męskie i żeńskie.

Na I kurs przyjmowani są kandydaci (datki), którzy ukończyli najmniej 7 klas szkoły powszechnej lub 3 gimnazjum.

Prawa absolwentów przy wstępowaniu na urzędy takie same, jak maturzystów gimnazjów.

DZIECI PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH KORZYSTAJĄ W OPŁACIE SZKOLNEJ ZE SPECJALNYCH ZNIŻEK

Dla zamiejscowych bursa w cenie od 45 zł. do 60 zł. miesięcznie.

Podania z dołączeniem świadectwa szkolnego i metryki nadsyłać do dn. 15 sierpnia.

Wydawca: Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Rzplitej Polskiej **Redaktor: Kazimierz Kaczanowski**

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.