

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
poświęcone
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego l

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo
bezpłatnie.

REKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja
i Administracja:
Warszawa,
Świętokrzyska 25 m. 12.
Telefon 195-28.

Cena numeru
25 groszy.
KONTO CZEKOWE
P. K. O. Nr. 3.585.

**Własne sprawy
we własne
bierzmy ręce!**

O przyszłość ruchu zawodowego.

III.

Doszliśmy do przekonania w poprzednich artykułach, iż dla powodzenia ruchu zawodowego na przyszłość, dla jego rozrostu, dla spotęgowania się jego sił i skonsolidowania jego akcji niezbędną jest intensywna, szeroko pojęta, celowo i energicznie prowadzona akcja uświadamiająca. Musi to być akcja programowa, nie samorzutna i planowa a więc nie przypadkowa, ale obmyślana z góry i przeprowadzona w myśl ustalonych wytycznych. Akcja ta winna się skoncentrować w ręku Zarządu Głównego i winna objąć i stopić w sobie wszystkie już tu i owdzie pojawiające się samorzutne poczynania. Musi ona wszystkim tym poczynaniom nadać jednolity kierunek, musi zaszczerpić im idee, musi je skierować na torz z góry obmyślane i przygotowane. Praca nad zorganizowaniem tej akcji jest pracą olbrzymią, tem trudniejszą i mozolniejszą, iż nie wszędzie można będzie liczyć na chętny współudział członków związku, iż niejednokrotnie przyjdzie walczyć z apatią, gnuśnością, bezradnością a często nawet z małostkowością i złośliwą choć niemądrą krytyką. Tyle smutnych i gorzkich doświadczeń zebraliśmy z okazji dotychczasowych naszych prac, choćby tylko z okazji statystyki, taką olbrzymią przepaść ciasnoty poglądów, kultuństwa i wręcz złej woli ujrzeliśmy u poszczególnych grup i jednostek, iż nie możemy mieć złudzeń i co do naszej akcji, kulturalno-oświatowej. Tem niemniej nie wolno nam się zrażać. Każde wielkie dzieło wymaga wysiłków, każde krzewienie, nowej idei wymaga wykarcozowania wrosłych głęboko w grunty korzeni przesądów, wypłenięcia chwastów, oczyszczenia pola. Jest to praca mozolna, praca, która nie zaraz wydaje owoce, praca żmudna bo wymagająca codziennego trudu, przynosząca zawody i rozczarowania. Tem niemniej jest ona konieczną. A ci, którzy się pracy tej podejmą i zdołają ją przeprowadzić zgotują sobie wieczną pamięć jako „dobrze zasłużeni”.

Są to zadania najbliższej przyszłości. Dlatego już dziś należy pracy tej przygotować drogę, należy nakreślić choćby tylko w kilku słowach jej program wewnętrzny, jej ideowe wytyczne.

Musi ona sięgnąć do duszy i mózgów każdego członka. Największym wrogiem, najsmutniejszym z nie-szczęściem klasy pracującej jest jej ciemnota, jej nieuświadomienie, niski poziom umysłowy jednostek do klasy pracującej należących. Nawet najżywsza, najbardziej ruchliwa inteligencja, nawet najbardziej genialny „chłop-

ski rozum” sam przez się nie da człowiekowi wiedzy, niezbędnej dziś do wszelkich poczyniń, do wszelkich wystąpień, do obrony praw, do walki społecznej, która w dzisiejszych stosunkach przeważnie nie jest walką mięśni, ale walką mózgów i intelektów. Trzeba zatem ludzimu pracy dać ten prawdziwie dziś potężny oręż — wiedzę. Z wiedzą zaś idzie uświadomienie, idzie właściwe ujmowanie sprawy, idzie zrozumienie toczących się przed naszymi oczyma wypadków. Tylko wiedza, tylko podniesienie umysłowego poziomu może uchronić klasę pracującą od zastawianych na nią licznych pułapek, wilczych dołów, mamideł, usiłujących zatrzeć przed jej oczyma i zohydzić jej cele, jest właściwe zadanie jej program i jej potrzeby na przyszłość.

Dzisiejszy obywatel, powołany do decydowania swoim głosem o losach Państwa na lat 5, wybierający posłów i senatorów, w myśl postanowień konstytucji współpiastun „władzy zwierzchniej” która do „narodu” należy — aż nazbyt często nie wie już nie tylko co to jest Państwo, ale nawet jaka jest jego obecna budowa, jakie czynniki i władze biorą udział w tworzeniu i przeprowadzeniu owej woli narodu, jakie są prawa obywatelskie, jakie są obowiązki obywatela — słowem jest pod tym względem ignorantem, ciemnym i nieuświadomionym. Błąkają mu się po głowie niejasne i mętne dla niego pojęcia Sejm, Rząd, budżet, ministerstwo i zlewają się w jakiś chaotyczny, skaczący obraz, w którym nic niema ustalonego miejsca, ustalonej wyrazistości i jasnego znaczenia. Cóż wart taki obywatel? Staje się ofiarą i łupem naganiaczy czyhających na nieświadome i tępe ofiary. Dla niego to przyrządza się kiełbasy wyborcze, na nim żerują hijeny wyborcze, tacy to właśnie swoimi baraniami głosami wybierają reakcyjnych posłów, własnymi rękoma oddają w ich ręce bat na własną skórę.

Pierwszem tedy zadaniem akcji uświadamiającej musi być pouczenie członków związku o istocie, celach i zadaniach Państwa, o jego budowie i o sposobie funkcjonowania władz i urzędów państwowych. Należy im ułatwić należyte pojmowanie spraw państwowych, należy im wskazać te kierunki, po których państwo poruszać się winno aby spełniło swoje zadania, aby było istotnie środkiem do zrealizowania powszechnego dobra nie zaś zerowiskiem, terenem do zdobywania łupów i fortun dla rekinów kapitału. Z taką nauką o państwie łączyć się musi praca nad uświadomieniem społecznym. Należy ludzi nauczyć należytego pojmowania i ujmowania zagadnień ekonomicznych (gospodarczych). Należy im uświadomić zasadniczą i wielką prawdę, że między światem pracy najemniej a światem, który pracę tę dla własnych celów wyzyskuje istnieje przepaść nie do

przebycia, istnieje antagonizm nie do zatarcia, że między dwoma tymi światami niema i nie może być porozumienia, ale tylko i jedynie walka ustawiczna i nieubłagana—aż do zwycięstwa. Należy ukazywać im dalekie horyzonty przyszłości, ukazać nowe światy, ukazać wizję przyszłości, której kształty i zarysy dane są już w obecnym naszym ustroju, a których zrealizowanie w ich rękach wyłącznie spoczywa. Trzeba im wskazać po której stronie Rubikonu jest ich miejsce właściwe, gdzie powinni stanąć dla swego dobra, dla dobra klasy pracującej, dla dobra postępu i szczęścia ludzkości. Trzeba ich oduczyć fałszywego wstydu, dziwnej i nieartykułowanej odrazy do nazywania rzeczy po imieniu. Trzeba im uzmysłwić, że w potężnym zmaganiu się olbrzymich sił społecznych, w gigantycznej walce, w której po jednej stronie uporczywie broni się reakcyjny kapitał — po drugiej zaś stronie naciera coraz bardziej potężniejący obóz pracy — ich miejsce nie jest po stronie kapitału, ale właśnie po stronie pracy, po stronie tych, którzy odważnie, z otwartą przyłbicą i podniesionem czołem walczą o prawa proletariatu, o prawa klasy pracującej. Trzeba im wytłomaczyć, iż do świata pracy, do klasy pracującej należą z natury rzeczy wszyscy ci, którzy wynajmują się kapitałowi, wszyscy bez wyjątku czy pracują rękoma, czy mózgiem—i że tam także powinni się znaleźć i w praktyce życia.

Nie jest to sprawa łatwa. Zakorzenione przesady, rozwielniona kołtunerja, małomiasteczkowa ciasnota pojęć tak zachwasiła nasze życie społeczne, iż wielkiej pracy potrzeba dla oczyszczenia gruntu. W społeczeństwie, w którego szerokich masach słowo „socjalista” jest słowem obrazy, słowem postrachu, synonimem bezbożności, kacerstwa, symbolem stu i jednej zbrodni, przedmiotem wyklinań z ambon i konfesjonatów, zaiste, wiele trzeba zrobić, aby przekonać ludzi słabej woli i niezdecydowanych przekonań, ludzi czułych nadmiernie na każdy głos tak, niestety, zwanej „opinji publicznej”, iż właśnie w obozie, który się socjalistycznym zwie leży przyszłość i ostoja pracującej klasy. Nie jeden raz przyjdzie jeszcze zapewne przeorywać i to głęboko jałowy grunt, jałowe dusze i jałowe mózgi zanim ujrzą dołają hipokryzję i perfidję różnych kierunków i kierunczków pół lub ćwierć wyrazistych, wlokących się w ogonie kapitału, na jego usługach będących a stworzonych dla tego, aby ciemnym mózgom zakryć prawdę, aby je sprowadzić na manowce, aby szerokim masom narzucić jarzmo i własnymi ich siłami jarzmo to na ich karkach umocnić.

Musimy w sobie wyrobić zrozumienie naszego obecnego położenia, uświadomić sobie dynamikę (prawa ruchu) sił społecznych. Nie ma i bodajże być nie może dzisiaj ani czystej polityki, ani też tak czystych spraw ekonomicznych, któreby się z polityką nie wiązały. Polityka i sprawy gospodarcze wiążą się z sobą ściśle, zazębiają się o siebie, nakrywają się wzajemnie większymi lub mniejszymi powierzchniami. Od tych zazębien, od tego tego pomieszania nawet ścisła i abstrakcyjna nauka nie jest bynajmniej wolna. W życiu zaś praktycznym niema sprawy politycznej bez gospodarczego podłoża, nie ma również sprawy gospodarczej, na której powstanie i rozwiązanie nie wpływałyby momenty polityczne.

Stąd wniosek prosty. Dla należytego ujmowania interesów pracowniczych, dla odpowiedniego ich traktowania trzeba znaleźć obóz taki, którego cele polityczne byłyby w zgodzie z ekonomicznymi. Nie dadzą klasie pracującej ani zwycięstwa, ani nawet poprawy bytu, organizacje chadeckie stojące jedną nogą w świecie pracy, drugą zaś oparte o wpływy moralne i materialne nie religji, ale duchowieństwa, w dodatku zaś nurzające raz po raz obie ręce w kieszeniach kapitalistów, za

których pieniądze zdobyli mandaty, za których pieniądze żyją i pracują. Z jednej strony reakcja społeczna, najczarniejsza z czarnych, najzacofańsza z zacofanych, z drugiej rzekoma walka o prawa dla pracy, o dołę pracującego ludu. Te dwie rzeczy nie dają się pogodzić dziś i nie dadzą się pogodzić nigdy. To też nie trzeba być wielkim mężem stanu, aby ujrzeć w całej jaskrawości jak wygląda marjaż dwu, nie tyle idei ile geszeftów. Jest to właściwie jeden czysty interes: Otumanienie pracowników, skierowanie ich uwagi na rzeczy nieistotne, odwrócenie wzroku od właściwych zadań, żydożerstwo, wyszukiwanie „masonów” i „wolnomularzy”, anonimowych mocarstw, urządzenie pielgrzymek do miejsc świętych — oto co ma zająć umysł i uczucia pracownika. Od tego właśnie geszeftu jest wśród pracy chadecja. Zawsze będzie zdradzała obóz pracy choćby nawet ludzie dobrej woli chcieli i pragnęli inaczej. Za to na innym końcu pracicy Lewiatan nie zna antysemityzmu. P. Wierzbicki i p. Grünbaum nie bawią się zabawkami dla dzieci gdy idzie to, aby zagrabieć od państwa z podatków płaconych przez szerokie sfery jak największe „kredyty”, nie bawią się w antysemityzm wówczas gdy chodzi o zawiązanie kartelu, o uregulowanie cen na rynku, o obniżenie zarobków robotniczych, o obniżenie podatków.

Inne zaś organizacje, nie związane z prawicą, ani z lewicą, wiszące w pośrodku są tworami martwymi. Brak im idei. Żyją samem przeczeniem, samą negacją. Nie chcą być ani białymi, ani czerwonymi, są nijakimi, bepcioowymi, politycznymi hermafrodytami. Samą negacją żyć nie można, można tylko wegetować i to za krótko. W takich warunkach działalność musi być niezdecydowana, chwiejna, bez życia i bez krwi—musi być i jest anemiczną, bladą i wątłą. Kierunek ten przejawia dążenia ekonomiczne praktycznego socjalizmu, jego taktykę ekonomiczną, ale cofa się przed jego konsekwencjami. Przeciwstawia się międzynarodowości, internacjonalizmowi socjalizmu, a sam usiłuje wynaleźć program w przymiotniku „narodowy”. Nie wiemy ile istotnej treści kryje się w słowie „naród”. Używano słowa tego już i używa się go jeszcze niezliczone razy, nie zawsze w jednakiem znaczeniu. Spory o treść tego wyrazu nie należą i nie mogą należeć do praktyki życia społecznego. Pojęcie to mgliste i niezdecydowane. Jesteśmy przekonani, iż ci, którzy wyrazu tego używają i nadużywają do swoich celów nie są w stanie podać ani treści, ani zakresu tego pojęcia. Jakżeż budować na nim program, jakżeż wysnuwać z niego idee? Jeżeli wyraz ten znajdzie się w ustach społecznego reakcjonisty wiemy przynajmniej o co mu chodzi—mianowicie o obronę kapitału, o okopy 3-tej Trójcy, w której, rzecz dziwna, prócz ksiąząt i hrabiów usadowili się również żydowscy bankierzy i potentaci przemysłu. W ustach zaś bepciowej partji środka, partji „ni tego ni owego” słowo to jest całkiem bez znaczenia. Czyż socjalizm polski, czyż P. P. S. odmówiła kiedy pomocy państwu, narodowi w imię internacjonalizmu? Czyż w jego imię rozgrywał się i znaczył krwią robotniczą rok 1905? Czyż na złość i na szkodę narodowi walczył i działał Piłsudski, legjony, liczni i niezliczeni polscy robotnicy, polscy socjaliści, którzy ofiarnie przelewali krew na mnogich polach bitew? Czemuż jest tedy narodowość N. P. R-u? Zdaniem naszym pustem słowem, ukutem dla celów negacji — może dla praktycznych widoków jednostek tęskniących do politycznej kariery.

Cóż pozostaje zatem? Rzetelny obóz pracy zgodny w celach i środkach, jednolity w dążeniach ekonomicznych i politycznych.

Potężny ruch zawodowy musi i może być oparty jedynie o program walki klasowej. Na horyzoncie niedalekiej przyszłości rysuje się już sylwetka jego przy-

szłych zadań: Ludzie rozumni a nieuprzedzeni, bynajmniej nie socjaliści (np. prof. Kumaniecki), ludzie znający życie współczesne i rzeczywistość i oceniający je bez uprzedzeń, mówią i piszą już niedwuznacznie, iż jest on ruchem przyszłości, iż przyjdzie mu wprowadzić na nowe tory rozwój nowoczesnego państwa, nowoczesnej demokracji. Zadania olbrzymie czekają nań w przyszłości. A oto już reakcja dojrzała tę prawdę. Stara się zatem ruch ten opanować, a jeśli by się nie dało, to przynajmniej zepchnąć go na błędne tory. Narazie czepia się związków t. zw. „inteligencji“. Jest to warstwa szeroka o mglistych konturach, pełna przygodnych lokatorów, którzy z niej jak z hotelu wyjeżdżają na prawo i lewo, a w swojej rdzennej gromadzie wyposażona aż do nadmiaru w specyficzne polskie pojęcie „wyższości“ nad robotnikiem i w dziewiczy wstyd przed udziałem w zdecydowanym ruchu klasowym. Sprawę tę opanowali zdawien dawna fanatycy „wszechnarodu“, heroldowie wojującego nacjonalizmu i trzymają ją nadal pod swoim sztandarem politycznym. Ale ta inteligencja pod naciskiem życia zaczęła przejawiać odszczepieńcze dążności, zaczęła się swoim prowodyrom wymykać z rąk. Ruch zawodowy mimowoli uspososabia i uświadamia klasowo. Jest zatem niebezpieczeństwo. I wychodzi herold redakcji p. profesor Rybarski, który pisze ewangelję zadań narodowo - demokratycznej inteligencji w „Przeglądzie Wszechpolskim“. Związków zawodowych usunąć nie sposób, trzeba im wypaczyć idee. Niechajże będą jak Arcybractwa różańcowe. Niech się wzajemnie adorują ich członkowie, niechaj się oświecają w zbożnym nacjonalizmie, a niech pilnują nie interesów ale honoru zawodowego, za główne zadanie, niechaj poczytują sobie stawianie cenzur moralnych, niech organizują trybunały i inkwizycje ludzkich sumień, sądzenie tego co „licet sed non decet“ (wolno ale nie przystoi).

Nie powinniśmy dać się sprowadzić na manowce. Musimy zrozumieć i wyczuć właściwe cele, właściwy program, właściwą treść ruchu zawodowego. W tym duchu winniśmy uświadamiać naszych członków, powinniśmy uznać, iż cele nasze są celami całej klasowo uświadomionej warstwy robotniczej a jej drogi naszymi drogami. Winniśmy idee, pokrótce tu przedstawione wszczepić a dusze naszych członków, uświadomić ich klasowo, wyszkolić społecznie, zrobić z nich żołnierzy słusznej sprawy dla ich własnego dobra, dla dobra całego proletariatu.

W praktyce życia zaś winniśmy iść ramię przy ramieniu z klasowym ruchem zawodowym nie tylko w sentymentach i artykułach, ale i w czynach. Z. Ż. M., jeżeli chce się ostać, skrzepnąć i udoskonalić — musi prędzej czy później przystąpić do Komisji klasowych Związków Zawodowych.

Oszczędzanie smarów.

System oszczędnościowy, stosowany stale i konsekwentnie w kolejnictwie doprowadził w czasach ostatnich do wydania ze strony poszczególnych Dyrekcji K. P. przepisów o oszczędnym używaniu smarów.

Witamy z zadowoleniem każdy objaw rozumnie pojętej i celowo przeprowadzonej oszczędności w kolejnictwie. Zmuszeni jesteśmy jednakże podnieść szereg zarzutów przeciwko zasadom, na podstawie których Dyrekcje usiłują uzyskać oszczędność w smarach oraz przeciwko sposobowi w jaki zarządzenie swoje wprowadzają w życie.

Przedewszystkiem z całym naciskiem zmuszeni jesteśmy przestrzec przed generalizowaniem norm zużycia smarów. Nie tylko każdy system parowozów ale nawet i każdy parowóz winien być do pewnego stopnia

indywidualnie traktowany. Zużycie smarów zależne jest w pierwszej linii od wymiarów powierzchni tarcia, które muszą być smarowane. Wiadomo każdemu obeznanemu ze sprawą, iż np. parowozy typu austriackiego posiadają suwaki i pierścienie suwakowe o powierzchni o wiele większej aniżeli parowozy typu pruskiego. Zatem i zużycie smarów na tych parowozach musi być stosunkowo większe. Różnice w wymiarach powierzchni trących występują wybitnie pomiędzy parowozami o wysokim i niskim ciśnieniu w porównaniu z parowozami bliźniaczymi. Nie można tutaj używać argumentu, iż para przechodząc z cylindra o wysokim ciśnieniu do cylindra o ciśnieniu niższym dochodzi doń już nasycona smarem. Smar ten bowiem spala się w cylindrze o wysokim ciśnieniu niemal całkowicie, tak iż użyteczność jego jest minimalna. Również i smarowanie łożysk wymaga różnego użycia smaru w zależności od konstrukcji parowozu. I tak np. parowozy typu pruskiego posiadają tak skonstruowane łożyska jaszczyczków, iż smarowanie ich odbywa się wyłącznie od dołu, przyczem oszczędność smaru jest tem większa, iż nie dopuszcza się do marnowania smaru wskutek szczelnego zamknięcia łożyska. Inaczej przedstawia się sprawa u parowozów typu austriackiego, przy których smaruje się łożyska i od góry i od dołu.

Pozatem nie tylko ilość smaru ale i w pierwszej linii jego jakość decyduje o wysokości zapotrzebowania. Wiemy jak rozmaicie gospodarują różne Dyrekcje pod tym względem. Wiedzą o tem maszyniści którzy pobierają smary w różnych Dyrekcjach. Jakość smarów gra rolę bardzo doniosłą. Jest to jeszcze jeden dowód na to iż wszelkie generalizowanie, wszelkie zbyt proste i nieskomplikowane zarządzenia i przejrzyste normy są niebezpieczne, nieuzasadnione i szkodliwe.

Wszystko to świadczy o tem, iż zużycie smaru zależne jest przedewszystkiem od konstrukcji parowozu, oraz że dążenia do oszczędności w smarach winny się przedewszystkiem poruszać w sferze ulepszenia konstrukcji parowozów, samoczynnych jaknajbardziej precyzyjnych aparatów i t. p. Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, iż jest to droga daleka, iż na razie chodzi o uzyskanie oszczędności w istniejących obecnie warunkach i istniejącymi już środkami. Przestrzegamy jednak przed zbyt ciasnym pojmowaniem tej oszczędności. Smarowanie parowozu nie jest celem samo w sobie. Ma ono uchronić parowóz przed zniszczeniem. Skoro tedy w ślepej dążności do oszczędzenia smarów choć trochę przeholujemy — zamiast oszczędzić, przysporzymy kolejnictwu dotkliwych i poważnych strat. Rozehód smarów należy zatem związać i rozpatrywać w ścisłym związku z celem, do którego służy smarowanie. Niedostatecznie smarowany parowóz wykazuje przedewszystkiem większe zużycie paliwa, może pozatem zostać poważnie uszkodzony, co znowu powoduje bardzo wysokie koszty remontu.

Nie można tedy rozstrzygać sprawy przy biurku. W imię oszczędności właśnie nie wolno pod grozą poważnych materialnych strat dla kolejnictwa decydować o ilości smarów potrzebnych dla parowozów przez papierowe rozporządzenia. Trzeba przeprowadzić szereg prób ścisłych i dokładnych i dopiero na ich podstawie można będzie określić normę. Zbytnią oszczędność pod tym względem jest rozrzutnością. Np. w Dyr. lwowskiej określono normy zużycia smarów stanowczo za nisko, tak iż są one bezwzględnie nie wystarczające. To samo dzieje się i w Dyr. wileńskiej. Skutki w postaci zniszczenia parowozów już się okazują. Inaczej i jedynie słusznie postępuje Dyr. warszawska, która prowadzi dokładne próby i stara się na ich podstawie dojść do oznaczenia normy nie odważając się przesądzać jej wysokości bez przygotowania i wyłącznie na podstawie

bezpodstawnych teoretycznych rozważań. O wynikach tych prób, napiszemy osobno.

Sądźmy, iż nasze uwagi odniosą skutek. Maszyniści mają jaknajlepsze chęci w tym względzie i chętnie dołożą starań celem zmniejszenia rozchodu smarów. Nie można im jednak wysiłków ich utrudniać narzucaniem z powietrza wziętych norm, gdyż staje się to dla nich szykaną i udęką a w dodatku grozi poważnymi stratami. W braku dostatecznej ilości smaru maszynista nie ma możliwości zapobiec zniszczeniu parowozu. Jeżeli by w przyszłości zbyt nisko ustalone normy nie zostały powiększone, maszyniści zmuszeni będą zrzucić z siebie odpowiedzialność za stan parowozu, bo żaden sumienny człowiek w tych warunkach nie może ręczyć za jego całość.

Na koniec pragniemy zwrócić uwagę, sfer decydujących, aby zarządzeniami swoimi nie doprowadzały do jaskrawych absurdów.

Oto w Dyr. lwowskiej wydano rozporządzenie aby na stacjach zwrotnych nie wydawano bezwarunkowo smarów. Jakiż rezultat tego zarządzenia? Maszyniści przyjechali na stację zwrotną i potrzebowali smarów. Rozporządzenie zabrania! Musiano aż telegrafować do Dyrekcji, gdyż inaczej maszyniści nie mogli przecie ruszyć w drogę. Jest to niewątpliwie dziwoląg i to niemądry dziwoląg. Czyż Dyr. lwowska wyobraża sobie iż w wydaniu tego zarządzenia można jechać niesmarowanym parowozem? Jeżeli maszynista zbyt wiele smarów zużyje można żądać od niego wytlomaczenia. Ale smar należy mu dać ilekroć tego zażąda, bo inaczej przecie jechać nie będzie i nie powinien bezwarunkowo tego uczynić!

Premje za pracę przetokową.

Ministerstwo Kolei rozesłało do wszystkich Dyrekcji K. P. za l. IV 2139/13/25 rozporządzenie, zawierające przepisy o premjowaniu pracy przetokowej. W ten sposób wprowadzono do naszego kolejnictwa nowość dotąd nie praktykowaną.

Wartość tej innowacji nieda się dziś należyście ocenić. Nie zamierzamy się też zajmować w tej chwili szczegółowym rozbiorem i oceną tych przepisów. Wszakże i Ministerstwo uważa te przepisy jedynie za próbę. O ich wartości zdecyduje życie, zdecyduje sposób ich zastosowania i przeprowadzenia, zależny w myśl przepisów w najważniejszych momentach od swobodnego uznania poszczególnych Dyrekcji.

Nie możemy się jednak powstrzymać od kilku uwag natury ogólnej.

Z przykrością konstatujemy iż rozporządzenie to trzyma się tych samych myśli przewodnich, którymi posługiwało się M. K. przy redagowaniu przepisów o premjach opałowach. Wysokość premji przetokowych, a nawet ich istnienie zależeć będzie od obliczeń, dokonywanych w głębi biur dyrekcyjnych, niedostępnych dla szerokiego ogółu uczestników premji. Dla każdej stacji będą inne normy, zależne od warunków lokalnych, a może i od „widzimisiej“ Wydziału Eksploatacyjnego, który ma szeroki teren do dowolności no i do... samowoli. Skutkiem tego wszystkie, dość dokładnie określone zasady o procentowym uczestnictwie poszczególnych gałęzi służby wiszą w powietrzu. Skutkiem tego również nie będzie wiadomo czy otrzymają te premje pracownicy, którzy je zarobią istotnie. Pewnym jest tylko jedno. Oto Ministerstwo przewiduje już możliwość „zaoszczędzenia“ kredytów premjowych i remuneracyjnych i w miarę tego „zaoszczędzenia“ będzie przeznaczać pewne sumy dla podziału pomiędzy starszych praco-

wników, którzy swoją inicjatywą i pracą przyczynili się do osiągnięcia oszczędności. Jesteśmy pewni, iż inicjatywy w „zaoszczędzaniu“ kredytów premjowych nie braknie. Nie braknie też pracy nad „szczególnem przyczynianiem się“ do obciążenia premji. A w rezultacie pp. dygnitarze otrzymają remuneracje z nowego źródła i z nowego tytułu. I to właśnie jest pewne. Reszta zaś pracowników, mianowicie zaś ci, którzy pracą swoją zaoszczędzą wydatków — ci będą się mogli pocieszać tem, iż wiedzą w jakich procentach mają prawo uczestniczyć w premji, zaoszczędzonej za „szczególnem przyczynianiem się“ pp. dyrektorów i naczelników.

Powyższe uwagi podyktowało nam smutne doświadczenie, zdobyte na własnej skórze przy sposobności stosowania systemu premjowego do oszczędności na opale. Jesteśmy przekonani, iż system premjowy stosowany na P. K. P. jest błędny już w samym założeniu i niebezpieczny dla pracowników. Praktyczne jego zastosowanie prowadzi do absurdów, jak tego dowodzi choćby sprawa premji w Dyr. Katowickiej, którą omawiamy na innym miejscu. Wyżsi funkcjonarjnsze zawsze premje dostają nawet wówczas gdy właściwi twórcy oszczędności premji nie otrzymują. System taki jest niezrozumiały dla szerokiego ogółu, budzi niezadowolone i rozgoryczone i wywołuje w szerokich masach kolejarских głęboką nieufność do przełożonych.

Obawiamy się, że i premje przetokowe, oparte na tych samych wytycznych co premje opałowe, zamiast przyczynić się do chętniejszego i gorliwszego spełniania obowiązków staną się powodem do urazu, niezadowolenia i nieufności. Przyznać jednak musimy, iż niebezpieczeństwo jest mniejsze gdyż w przepisach o premjach przetokowych brak jest postanowień karnych. W szczególności zasługuje na podkreślenie i wyróżnienie § 9, według którego „kwoty, które podlegają potrąceniu za przekroczenie normy wyznaczonej dla pracy przetokowej... winny być potrącone pracownikom li tylko z przypadającej im premji za pracę przetokową“. Chcemy widzieć w tym przepisie zmianę zapatrywań M. K. na system premjowy, który ma na celu nie zmuszanie pracownika do oszczędnej pracy groźbą kar, ale zachęcanie go do tego obietnicą nagrody. Spodziewamy się tedy, iż M. K. zechce zrewidować w tym duchu również i przepisy o premjach opałowych, które jak wiadomo najeżone są szeregiem środków karnych.

Poniżej przedrukujemy dosłownie okólnik M. K. dodając dla orientacji, iż udział drużyn parowozowych w premji przetokowej, wynoszący 40% w *niczem nie narusza prawa do poboru godzinowo-kilometrowego, które wymierzone i wypłacane będzie nadal wedle dotychczasowych norm:*

„Załączając przepisy premjowania pracy przetokowej polecam wprowadzić je w życie od 1 stycznia 1925 r., odnosząc wydatki na odnośne kredyty przewidziane na wypłatę powyższej premji w preliminarzu budżetowym na rok 1925.

Premje należy wypłacać pracownikom, wskazanym w par. 13 przepisów, tylko na tych stacjach, na których pracują stałe stacyjne parowozy przetokowe.

Normy opracowane na skutek pisma Ministerstwa Kolei Nr. IV. 16931 (13) z dn. 19. XII dla każdej oddzielnej stacji, na której pracują stałe przetokowe parowozy należy przeliczyć wychodząc z zasady potrzebnego czasu dla przerobienia 100 wagonów, a nie ilości kilometrów przebiegu przetokowego parowozu.

Normy powyższe należy ustalić z początku na przeciąg sześciu miesięcy od dnia wprowadzenia w życie premji, a następnie na podstawie doświadczenia z ubiegłych miesięcy należy zastosować konieczne zmiany; nowe normy wprowadzić w życie już na okres wskazany w par. 5 przepisów:

Ilość przerobionych wagonów należy obliczać według zasad ustalonych okólnikiem M. K. z dn. 10 maja 1921 roku za Nr. IV 7951/18 dla prowadzenia księgi obrachunku pracy przetokowej i przedstawienia wykazu o tej pracy do Ministerstwa, to jest, do obrachunku należy przyjmować wagony odcepione od pociągów przechodzących i doczepione do takich pociągów, następnie wagony z pociągów, które na danej stacji zostały całkowicie rozformowane i sformowane na nowo i wagony oddawane do obcych lub sąsiednich Dyrekcji, o ile te wagony faktycznie z jakichkolwiek bądź względów były przetaczane na stacji granicznej. Natomiast nie może być przyjmowana pod uwagę praca z wagonami stosownie do par. 6 przepisów.

Wskazany w par. 4 procentowy podział premji między poszczególne grupy pracowników ustala się prowizorycznie, gdyby po pewnym czasie przy stosowaniu premji okazał się nieodpowiednim z jakichkolwiek bądź przyczyn, Dyrekcje winny wystąpić do Ministerstwa Kolei z umotywowanymi wnioskami o wprowadzenie koniecznych zmian.

Podział premji między poszczególnych pracowników wymienionych w par. 13 pozostawia się do decyzji Dyrekcji kolejowych w osobach zainteresowanych Naczelników Wydziałów i po zatwierdzeniu przez Prezesa Dyrekcji Kolei. Dla orientacji jednak podaje się nieobowiązujący projekt ilości udziałów poszczególnych kategorii pracowników:

54% dla pracowników stacyjnych: Zawiadowca stacji (w zależności od osobistego udziału jego w pracy przetokowej) 1,0 do 3,0, Zastępca Zawiadowcy stacji 1,0, dyżurny ruchu, Kierownik ruchu 1,5, starszy ustawiacz 1,5, nastawniczy i st. zwrotniczy 1,0, ustawiacz 1,5, przetokowy 1,5, zwrotniczy 1,0.

40% dla maszynistów i pomocników: maszynista przetokowy 3, pomocnik maszynisty 2.

O ileby Dyrekcje uznały za celowe dla zadośćuczynienia wymaganiami par. 12 przepisów czynności obliczeniowe przekazać stacjom, to M. K. nie będzie podnosiło sprzeciwu ze względu na to, że to może przyspieszyć wypłacanie premji jednak w takich wydatki muszą być w odpowiedni sposób sprawdzane przez Wydział Eksploatacyjny Dyrekcji.

Na wynagrodzenie organów administracyjnych i kontrolnych za kierownictwo i nadzór nad *sprawnym i oszczędnym wynagrodzeniem pracy przetokowej* Ministerstwo Kolei w miarę uznania przeznaczać będzie z zaoszczędzonych ewentualnie kredytów premjowych, lub kredytów renumeryacyjnych pewne sumy do dyspozycji pp. Prezesów Dyrekcji dla *podziału między starszych pracowników, którzy swoją inicjatywą i pracą szczególnie przyczynili się do osiągnięcia tych oszczędności.*

PRZEPISY O PREMJOWANIU PRACY PRZETOKOWEJ.

§ 1. Premje za pracę przetokową, wykonywaną przetokowcami parowozami mają na celu osiągnięcie możliwie dodatnich wyników tej pracy, przez umiejętne jej skoordynowanie i wyzyskanie parowozów, co jednocześnie dodatnio wpływa na obrót wagonów.

Cel powyższy da się osiągnąć przy zastosowaniu następujących środków:

a) należy ograniczyć ilość parowozów przetokowych do rzeczywistej potrzeby.

b) w książeczkach przetokowych (par. 60 przepisów o gospodarce parowozowej) i wydanych maszynistom kwitach (par. 61 przepisów o gospodarce parowozowej) należy ściśle wskazywać czas rzeczywistej pracy i oddzielnie czas bezczynności parowozów (rezerwa i pogotowie).

c) zawiadowca stacji, lub na większych stacjach instruktorzy stacyjni obowiązani są stale pouczać pra-

owników służby wykonawczej, jak należy wykonywać pracę przetokową, a kierownik ruchu, względnie dyżurny ruchu, o ile możliwości, powinien osobiście mieć nadzór nad tą pracą, aby uniknąć zbytecznych i skomplikowanych przetaczań!

d) z chwilą, kiedy parowóz przetokowy zakończył swą pracę i jest już zbyteczny — należy niezwłocznie kierować go do parowozowni (par. 46 przepisów o gospodarce parowozowej).

§ 2. Premję za pracę przetokową na poszczególnych stacjach, na których pracują specjalne parowozy przetokowe, wprowadza się na mocy rozporządzenia Prezesa Dyrekcji.

§ 3. Dla obliczenia premji przetokowej dla każdej poszczególnej stacji oddzielnie ustala się normę ilości godzin pracy przetokowego parowozu na każde sto przerobionych wagonów.

§ 4. Premje wypłaca się za czas zaoszczędzony w porównaniu z wyznaczoną normą pracy parowozu na służbie stacyjnej. Za przekroczenie tej normy dokonywa się potrąceń w tej samej wysokości z premji za pracę przetokową, która należy się, lub będzie przypadać pracownikom w następnych okresach.

§ 5. Normy dla każdej poszczególnej stacji określa Wydział Eksploatacji, a po uzgodnieniu z zainteresowanymi Wydziałami zatwierdza Prezes Dyrekcji. Normy ustala się w zależności od charakteru ruchu na pewien okres czasu, w każdym bądź razie nieprzekraczający pół roku (okres letni i zimowy).

Przy opracowaniu norm Wydział Eksploatacji kieruje się rezultatami wykorzystania taboru, osiągniętymi przy zastosowaniu premji za ubiegły okres czasu, normami, które obowiązywały w tym okresie, i całym statystycznym materiałem dotyczącym tej sprawy.

§ 6. Praca przetokowa i stacyjna wykonywana w specjalnych warunkach lub niezależna od pracowników, biorących udział w premji, nie podlega premjowaniu naprzykład:

a) naładunek i wyładunek gospodarczych pociągów i przetaczanie ich w obrębie stacji i poza nią;

b) wykonanie przetaczania na torach parowozowni, warsztatów, składów W-łu Zasobów i innych bez dozoru pracowników W-łu Eksploatacyjnego;

c) obsługiwanie zdawczych pociągów między stacjami dwu sąsiednich kolei;

d) mycie i dezynfekowanie wagonów;

e) praca przetokowa stacyjna dokonana parowozowymi pociągami.

§ 7. Stawki premjowe za zaoszczędzony w porównaniu z ustaloną normą czas pracy parowozu przetokowego ustala się w wysokości 25% od zaoszczędzonego kosztu utrzymania czynnego parowozu przetokowego.

Koszt utrzymania parowozu przetokowego w ciągu godziny określa się narazie na 12 zł. 75 gr.

Na wypadek zmiany powyższych kosztów Dyrekcje kolejowe będą powiadomione przez Ministerstwo Kolei.

§ 8. Pracownicy, biorący udział w premji przetokowej otrzymują ją tylko za czas faktycznego wykonywania swoich obowiązków.

§ 9. Kwoty, które podlegają potrąceniu za przekroczenie normy wyznaczonej dla pracy przetokowej (par. 4) winny być potrącone pracownikom *li tylko z przypadających im premji za pracę przetokową.* Potrącenia te w wypadkach, kiedy przekroczenia norm *wywołane zostały przyczynami nieprzewidzianymi przy ustaleniu norm i niezależnymi od pracowników* mogą być umorzone (anulowane) przez Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego po uzgodnieniu z Naczelnikami zainteresowanych wydziałów.

§ 10. Z ogólnej sumy wyrobionej premji odlicza się 2% do dyspozycji Nacz. Wydz. Eksploatacyjnego

na organizację i wykonanie obliczenia i podziału premji. Kwota ta służy dla opłacenia pracowników zatrudnionych w godzinach nadliczbowych, obliczeniem i podziałem premji, lub dla wynajęcia specjalnych pracowników.

§ 11. Rozchody wywołane premjami winny być zaliczone na odnośne pozycje budżetowe w ramach przydzielonych na ten cel kredytów.

§ 12. Opracowanie danych o rezultatach premjowania za każdy miesiąc winno być zakończone najpóźniej w ciągu następnego po sprawozdawczym miesiąca i w tymże czasie powinna nastąpić wypłata premji.

§ 13. Premje za pracę przetokową mogą otrzymać:

1) z liczby pracowników stacyjnych W-łu Eksploatacyjnego,

a) zawiadowcy stacji i ich zastępcy ruchowi,

b) kierownicy, względnie dyżurni ruchu,

c) ustawiacze, kierujący pracą przetokową parowozów i starsi ustawiacze, starsi przetokowi, przetokowi i robotnicy przetokowi,

d) nastawiacze, starsi zwrotniczowie i zwrotniczowie.

2) Z liczby pracowników Wydziału Mechanicznego na linji:

a) dyspozytorzy parowozowni,

b) maszyniści przetokowi i ich pomocnicy.

3) Z liczby pracowników Oddziałów Eksploatacyjnych starsi i dyżurni dyspozytorzy ruchu.

§ 14. Z premji każdej stacji przedewszystkiem odlicza się, jak to wskazano w artykule 10, na koszta obliczenia podziału premji 2%, pozostałość rozdziela się w następujący sposób: dla pracowników stacyjnych Wydziału Eksploatacyjnego 54%, dla pracowników Oddziału (urzędów) W-łu Eksploatacyjnego 2%, dla przetokowych maszynistów i ich pomocników 40%, dla pracowników parowozowni 2%.

W tym samym stopniu rozdziela się potrącenia za przekroczenia norm premjowych.

Premje lub potrącenia za przekroczenia norm rozdziela się między odnośnych pracowników proporcjonalnie do ilości udziałów i godzin ich pracy. Ilość udziałów przydzielonych każdej kategorii pracowników określa odnośny naczelnik W-łu i zatwierdza Prezes Dyrekcji Kolei.

§ 16. Sprężyste wykonanie pracy przetokowej w żadnym razie nie powinno wpływać ujemnie: na bezpieczeństwo ruchu, na prawidłowe zestawienie pociągów, szczególnie dalekobieżnych, powodować uszkodzenia taboru, lub też powodować zwiększanie postojów wagonów na stacjach.

Winni powyższych przekroczeń będą poza potrąceniami w par. 17 z premji, podlegać surowej odpowiedzialności.

Dyrekcje winny zorganizować nadzór nad ściśłym przestrzeganiem powyższych zasad przez stacje otrzymujące premje.

§ 17. Z premji, przypadających do wypłaty pracownikom na zasadach wyżej wskazanych, za nieprawidłowe zestawienie pociągów przez nienależyte zgrupowanie wagonów według stacji odcinków i grup przeznaczenia i ich kierunków winno być dokonane potrącenie według zasad ustalonych przez Naczelnika W-łu Eksploatacyjnego i zatwierdzonych przez Prezesa Dyrekcji Kolei.

Półowę tych potrąceń przeznaczają się na powiększenie premji tym stacjom, które ujawniły te niedokładności i przerobiły nieprawidłowo zestawione pociągi.

Premje opałowe w Dyrekcji Katowickiej.

Z powodu notatki p. t. „A jednak Dyrekcja Katowicka wypłaciła premje“, zamieszczonej w Nr 5 „Ma-

szynisty“ nadsyła nam Dyr. Katowicka następujące sprostowanie:

Artykuł pod nagłówkiem „A jednak Dyrekcja Katowicka wypłaciła premje“ w Nr 5 pisma „Maszynista“, organu Związku Maszynistów Kolejowych jest tak tendencyjnie ujęty, że wymaga sprostowania.

Pismem swem pod l. km. II 194/25 z dnia 2.II 1925 r. Dyrekcja bynajmniej nie twierdziła, jak to podkreślono w artykule, że w r. 1924 nie było wcale oszczędności w rozchodzie paliwa na parowozy. Chociaż w obwodach niektórych oddziałów mech. tuż. D. K. P. w znacznej mierze przepał w paru miesiącach przewyższył zarobione oszczędności, to ogółem wzięwszy jednakowo rok 1924 wykazuje zaoszczędzenie i stopniowe cofanie się rozchodu paliwa, tak, że przeciwstawiając wynik roku 1923 do roku ubiegłego, wychodzi w I kwartale przepał, zaś oszczędność w II kwartale 3,9%, w III kwartale 11,46% a w IV kwartale 14%. Z tej racji więc Ministerstwo Kolei wyznaczyło z kredytu Ministerstwa wynagrodzenie za skuteczną gospodarkę cieplną dla zarządu i administracji Dyrekcji, Oddziałów i parowozowni. Podkreślamy więc, że nie Dyrekcja wyznaczyła premje i nie płacono kwot z kredytu przeznaczonego na premje dla kierowników i palaczy na r. 1924.

Organ Zawodowy Związku Maszynistów Kolejowych z tego powodu, że w r. 1924 dla personelu parowozowego nie wypłacano premji i nie potrącano przepału, otwiera nieścisłą polemikę, czemu się należy tem więcej dziwić, że Dyrekcja uchronić chciała personel młody i niewpracowany jeszcze należycie od strat materialnych. Oszczędności bowiem dzieliły się w mniej więcej równych sumach na parowozy, kiedy przepały robiły zazwyczaj parowozy te same, obsadzone niewprawnym personelem, baczącym tylko na sprawność parowozu w ruchu, lecz nie na ekonomiczne wykorzystanie kaloryjnej wartości paliwa. Gdyby się było premje wypłacało, byłaby Dyrekcja zmuszona potrącać także przepał, tak że jedni i ci sami byłiby pokrzywdzeni. Dyrekcja więc dołożyła wszelkich starań, żeby personel zupełnie wyszkolić i uświadomić o wartości ekonomji, o rozchodzie paliwa i o drogach do tego wiodących. Gdy teraz więc personel będzie miał przepał, a nie udowodni się go złym stanem parowozu lub innymi względami od niego niezależnymi, wtedy DKP. będzie przepał potrącać przepisowo.

Ponieważ artykuł podkopuje zaufanie personelu parowozowego do swych przełożonych, Dyrekcja musi się domagać należytego sprostowania artykułu.

Chętnie zamieściliśmy to sprostowanie, choć nie możemy oprzeć się wrażeniu, iż nie prostuje ono właściwie niczego.

W piśmie Dyr. Kat. Wydział Mechaniczny z dn. 2 lutego 1925 Kontr. masz. II 194/25 Dyrekcja pisała między innymi co następuje:

„W obrębie Urzędu masz. Tarnowskie Góry w czasie od maja do listopada 1924 zaoszczędzono wprawdzie na paliwie 1,574 t. z których według przepisów M. K. przypadło dla drużyn parowozowych w tamt. okręgu 8,999 zł. 49 gr., czyli dla każdego kierownika parowozu, który zaoszczędził paliwo około 50 zł. i dla każdego palacza około 30 zł., równocześnie okazało się jednakowoż, że przepał w tym samym urzędzie wyniósł 1,494 t. za czas od listopada do końca grudnia wobec czego oszczędności prawie że niema z końcem roku kalendarzowego“.

„Ustęp artykułu, twierdzący jakoby dygnitarze Dyrekcji przyznali sobie po 500 zł. i więcej tytułem oszczędności opałowych jest nieprawdą, gdyż zamiast oszczędności opałowych był przepał“.

Zrozumieliśmy jedno: w urzędzie masz. Tarnowskie Góry był przepał wzgl. „prawie że nie było oszczędno-

ści". Ogółem zaś Dyrekcja czyli wszystkie urzędy maszynowe razem wykazują oszczędności na opale, „stopniowe cofanie się rozchodu paliwa, dochodzące w ostatnim kwartale do 14% w stosunku do r. 1923. Z tego wynika, zdaniem naszym, niewątpliwie, iż inne urzędy maszynowe (poza urz. masz. Tarnowskie Góry) zrobiły przeciw oszczędności. A jednak nie tylko w urzędzie masz. Tarnowskie Góry ale i w żadnym innym urzędzie masz. Dyr. Katowickiej maszyniści premji nie otrzymali. Pozostaje jedno możliwe wytłomaczenie: Dyrekcja zastosowała takie normy węglowe, które z jednej strony przyniosły wprawdzie oszczędności w stosunku do roku 1923, ale z drugiej strony nie wystarczyły do tego, aby wprost i bezpośrednio zainteresowanym pracownikom wypłacić premje, a raczej, aby te premje wpłacić na rzecz Ligi Obrony Powietrznej Państwa, gdyż, jak wiadomo, maszyniści górnośląscy zrzekli się swoich premji na rzecz tej instytucji. Wobec tak pojętej oszczędności oczywiście jest, iż premje otrzymała Dyrekcja wzgl. jej kierownicy i wyżsi funkcjonariusze Dyrekcji, urzędów masz. i parowozowni. Maszyniści zaś nie otrzymali nic choć oni, a nie kto inny oszczędnie palili.

Takie wytłomaczenie możliwe jest jedynie pod warunkiem, iż zrozumiemy rzecz zasadniczą. Oto z szczególnej analizy obu pism Dyrekcji katowickiej okazuje się zupełnie niedwuznacznie, iż są dwójakiego rodzaju normy węglowe i dwójakiego rodzaju premje. Jedna norma, to norma z roku poprzedniego. Jeżeli w ten czy ów sposób w roku następnym Dyrekcja doprowadzi do zaoszczędzenia i cofnięcia rozchodu paliwa wówczas Ministerstwo przyznaje „wynagrodzenie“ za skuteczną gospodarkę ciepłą dla zarządu i administracji. W dążeniu do tego zaoszczędzenia Dyrekcja wydaje zarządzenia, ustala normę rozchodu opału. Jeżeli ta norma nie zostanie przekroczona wówczas jest oszczędność Nr 2, a maszyniści otrzymują ewentualnie „premje“ w przeciwstawieniu do „wynagrodzenia“, które wyznacza Ministerstwo za coś zupełnie innego. W stosunku zatem do maszynistów może być nawet przepaź jeżeli oszczędność Nr. 2 nie miała miejsca, t. j. jeżeli przekroczone normy ustalone przez Dyrekcję, a mimo to Ministerstwo może przyznać Dyrekcji „wynagrodzenie“ jeżeli norma z roku poprzedniego nie została przekroczona.

Chyba sama Dyr. Katowicka zechce nam przyznać, iż trzeba bardzo subtelnego i ścisłego sposobu myślenia, aby się zorjentować w zawiłej konstrukcji premjowania oszczędnej gospodarki opałowej na P. K. P. Dla ogółu maszynistów kolejowych, którzy nie mają czasu ani możliwości zapuszczać się w zawiłą i subtelną analizę skomplikowanego systemu sprawa przedstawia się o wiele prościej, choć może nie całkiem zgodnie z rzeczywistością. Otóż szeroki ogół dowiaduje się, że były oszczędności na opale, że skutkiem tego najwyżsi funkcjonariusze otrzymali „premje“ czy też „wynagrodzenie“, że zaś maszyniści nie otrzymali ani grosza. Trudno wymagać aby każdy zajmował się studjowaniem systemu premjowego, aby każdy wczuł się i wmyślał w jego zawiłość. Zdarzenie takie poczytuje sobie ogół poprostu za krzywdę, za uszczuplenie praw, podejrzewa administrację o wiele brzydkich rzeczy i t. p.

Z całym naciskiem podkreślamy jednakże, iż nie ma tutaj żadnej winy po stronie Dyrekcji Katowickiej. Przecież i nam i każdemu obznajomionemu ze sprawą nie jest tajemnicą, iż nie Dyrekcja Katowicka wprowadziła system premjowy, iż nie ona ustaliła zasady tegoż systemu. Winien jest właśnie sam system, który piętnowaliśmy i piętnujemy nadal, jako zły i demoralizujący. Sprawą premji w Dyr. Katowickiej zajęliśmy się po raz pierwszy w Nr. 1 „Maszynisty“ z r. b. dlatego, iż skutkiem uchwały okręgu katowickiego Z. Z. M. mocą któ-

rej maszyniści zrzekli się premji węglowej na rzecz L. O. P. P. rozpętała się przeciwko maszynistom kampanja, mająca na celu wykazać, iż maszyniści są zbyt dobrze wynagradzani skoro mogą „aż 90.000 zł.“ przeznaczać na L. O. P. P. Nawet od najwyższej postawionych osób słyszeliśmy z tego powodu pół żartem, pół serjo zarzuty, iż „maszyniści są burżuje“. Z naszego obowiązku musieliśmy sprawę wyświetlić i wytłumaczyć motywy kroku maszynistów okr. Katowickiego choćby dlatego, iż wiadomością tą posługiwała się nieprzebie-rająca w środkach propaganda, prowadzona od pewnego czasu niewiadomo cui bono przeciwko poborom maszynistów. Jednakże ani razu w naszym czasopiśmie nie pojawił się w związku z tą sprawą jakiś zarzut przeciwko Dyr. Katowickiej, przeciwko kierownictwu Wydziału mechanicznego, czy też przeciwko jakiegokolwiek jednostce z tejże Dyrekcji.

W odpowiedzi na ten artykuł Dyr. Katowicka nadała nam wyjaśnienie, które w punkcie 5, przedrukowanym w niniejszym artykule stwierdzało *expressis verbis*, że „zamiast oszczędności opałowych był przepaź“.

Skoro jednak otrzymaliśmy wiadomość, iż pewne sumy zostały tytułem premji wypłacone, zamieściliśmy w Nr. 5 „Maszynisty“ notatkę, której celem było nie jak przypusza Dyrekcja „wszczynanie polemiki“, ale wyłącznie chęć wyjaśnienia sprawy co w samej notatce wyraźnie podkreśliliśmy. Nie było również naszym celem „podkopywać zaufanie personelu do swych przełożonych“ i przeciw imputowaniu nam takich celów zmuszeni jesteśmy zastrzec się z całą stanowczością.

Temniemniej nie możemy zamilczeć spraw posiadających wagę i charakter ogólny, spraw w wysokim stopniu obchodzących ogół maszynistów tylko dla tego, iż pewne objawy zła, pojawiły się właśnie w Dyr. Katowickiej.

Sprawa cała jest bardzo charakterystyczną dla obowiązującego systemu premjowego. Nazwaliliśmy system ten demoralizującym i potrzymujemy nasze twierdzenie. Pracownicy Dyrekcji i kierownicy tejże znęcani „wynagrodzeniem“ usiłują oznaczyć „normę“ jak najniżej boć chodzi o to, aby w stosunku do roku poprzedniego nastąpiło cofanie się rozchodu. Do przestrzegania tej normy będą się starali skłonić maszynistów drogą kar za przepaź, drogą stosowania innych represyj, które przewiduje rozporządzenie o premjach opałowych. Nie wiele trzeba aby w ten sposób system premjowy zmienił się w system udręki, kar, wytrąceń i ustawicznej grozy dla maszynistów. Dobrze jeszcze gdy na skutek rozumnej i ostrożnej polityki oszczędnościowej, jak np. obecnie w Dyr. Kat. maszyniści wyjdą na czysto, to znaczy nie dostaną nic i nic nie zapłacą. Częściej bywa gorzej. Częściej maszyniści płacą kary, stręcane z godzinowo-kilometrowego znoszą inne szykany i represje mimo to, a może właśnie dlatego, iż kierownicy dostają premje.

A przecie system ten nazywa się systemem premjowania oszczędności na opale. A przecie nagonka wypomina maszynistom, iż biorą premje, wlicza im te premje do stałego uposażenia. Dlatego z systemem tym, który zamiast być dobrodziejstwem, zachętą do skutecznej i wydajnej pracy, stał się powodem niezadowolonia i niezadowolonia to szerzy i pogłębia będziemy walczyć aż do skutku. A w walce tej będziemy wskazywać na anomalje tego systemu gdziekolwiek by one wyszły na światło dzienne. Niezależnie od stosunku do tego czy owego Zarządu Dyrekcyjnego, maszyniści z nieufnością spotykają i spotykać muszą wypadki, w których premja dostaje się kierownikom a omija właściwych jej twórców t. j. maszynistów. Boć nie da się

zaprzeczyć i nie da się zatrzeć żadną sofistyką, żadnymi subtelnościami systemu, iż tak czy owak, w stosunku do poprzedniego roku czy w stosunku do obecnego roku, przecie oszczędność na opale robią maszyniści a nie kto inny. Nie robi jej ani ten kto ustala normę dla Dyrekcji, ani ten kto zarządza parowownią, ani nawet ten kto węgiel wydaje, ale w pierwszej linii i przede wszystkim maszynista i jego pomocnik.

Nie mamy nic przeciwko temu, aby pp. dyrektorowie i kierownicy dostawali premję nawet i większą niż otrzymują obecnie. Jesteśmy bowiem przekonani, iż należy im się poprawa bytu a pracy organizacyjnej i kierowniczej nie lekceważymy, owszem cenimy ją wysoko. Niechże ją jednak otrzymują jawnie nie w tajemnicy, a przede wszystkim nie na nasze moralne konto, bo za nas nie płacą kar za przepały, ani nie znoszą za nas szykan i udreki. Dążymy do tego, aby system premjowy był jawny na jasnych, zrozumiałych dla każdego zasadach oparty, aby obliczanie i wypłata premji była indywidualna, aby nie było w systemie kruczków, pułapek, tajemnicy i kar, aby wreszcie nie było tam postanowień niemoralnych, powodujących słabsze jednostki obietnicą zysku do niesumienności, do wyrabiania i zarabiania remuneracji kosztem cudzej kieszeni, kosztem krwawym potem zapracowanych groszy podwładnych.

W niczem to i na przyszłość nie umniejszą naszego uznania dla rozumnej i celowej gospodarki Dyr. Katowickiej, którą bez żadnych ubocznych względów i powodów możemy w wielu wypadkach postawić za wzór, godny naśladowania.

Wizerunek moralny p. naczelnika Chojeckiego.

W poprzednim numerze naszego czasopisma zamieściliśmy notatkę, w której wskazywaliśmy na fakt, iż w parowozowni Kowel nie wypłaca się pracownikom groszy i „zaokrąglą się“ każdą wypłacaną sumę do złotych. Grosze zaś giną bez śladu. Jako sprawcę wskazaliśmy kancelistę tamt. parowozowni Lisieckiego. Podnosiliśmy też iż za czyny tego osobnika odpowiedzialny jest p. naczelnik Chojecki, który na własną rękę polecił Lisieckiemu dokonywanie wypłaty mimo, iż na stacji Kowel istnieje t. zw. płatnik, t. j. funkcjonarjusz powołany z urzędu do dokonywania wypłaty. Ponieważ ani nam ani też nikomu niewiadomo, co się dzieje z pieniędzmi potrącanymi bezprawnie przez Lisieckiego żądaliśmy publicznego złożenia rachunków. Gdyby zaś to nie nastąpiło — i tylko na ten wypadek — zapowiadaliśmy oskarżenie p. Lisieckiego i odpowiedzialnego za jego czyny p. naczelnika Chojeckiego o przywłaszczenie nieprawnie zatrzymanych sum. Prawdziwość notatki oraz wiarygodność informatora stwierdziliśmy ściśle, ze względów zaś zrozumiałych umieściliśmy notatkę jako własną informację redakcji, która jawnie i otwarcie bierze odpowiedzialność za jej treść.

W kilka dni po wyjściu numeru zgłosił się do nas p. Lisiecki, żądając uporczywie, aby mu wymienić nazwisko autora. Odpowiedzieliśmy mu, iż przyjmujemy odpowiedzialność za treść notatki, iż sprawdziliśmy jej wiarygodność, oraz poinformowaliśmy go, że, o ile fakty w tej notatce naprowadzone są niezgodne z prawdą, może nam nadesłać sprostowanie, o ile zaś czuje się treścią notatki naruszony w swojej czci, może wnieść skargę sądową przeciwko odpowiedzialnemu redaktorowi naszego czasopisma. P. Lisiecki *wobec świadków* przyznał się, iż istotnie reszt groszowych nie wypłaca, iż wypłat dokonuje na wyraźne polecenie p. Chojeckiego oraz, iż *posiada jeszcze około 136 złotych nadwyżek groszowych, których dotąd nie zwrócił*. Na zapytanie, gdzie i komu oddawał dotąd te nadwyżki, Lisiecki odpowiedzieć nie

umiał, powoływał się na jakąś uchwałę Koła Z. Z. M., którą rzekomo „jedni przyjęli a drudzy nie“, „jedni wiedzieli a drudzy nie wiedzieli“. Pozostały z tego nagie fakty: 1) Prawdą jest iż p. Lisiecki, wbrew przepisom na polecenie p. Chojeckiego dokonuje wypłat. 2) Prawdą jest iż reszt groszowych nie wypłaca. 3) Prawdą jest iż czyni to bezprawnie bo potrącenia z poborów mogą być dokonywane tylko za wyraźną pisemną zgodą każdego pojedynczego funkcjonarjusza. 4) Prawdą jest wreszcie iż p. Lisiecki nie umie wytłómaczyć co robił z owymi groszami poprzednio oraz prawdą jest iż obecnie grosze owe, które urosły do sumy „około 136 zł.“ znajdują się a raczej znajdować się powinny w kieszeni p. Lisieckiego.

Wszystko to pachnie kryminałem. Według słów p. Lisieckiego wdrożono już nawet w tej sprawie dochodzenie służbowe. P. Lisiecki sprostowania nie przysłał i nie zaskarżył nas dotąd; oczywiście nie uczyni tego i w przyszłości, ponieważ wszystko co napisaliśmy jest prawdą.

Coż w takich warunkach uczynić by powinien p. naczelnik Chojecki, którego podejrzewaliśmy o to, iż wie o manipulacjach p. Lisieckiego, że je toleruje oraz, że osłania swoją protekcją wysoce podejrzanego swego pupilka. Chyba każdy uczciwy i rozumny człowiek zgodzi się z nami iż powinien był natychmiast wdrożyć dochodzenie służbowe, zawiesić Lisieckiego w czynnościach, nam zaś nadesłać sprostowanie, iż nie jest prawdą jakoby wiedział o występnych czynnościach swego kancelisty oraz jakoby miał cokolwiek wspólnego z jego nadużyciami natury zdecydowanie kryminalnej. Takby postąpił każdy człowiek, szanujący własną godność, własne wysokie stanowisko, własną wreszcie cześć, która wprawdzie dotąd treścią naszej notatki naruszona nie została, nad którą jednakże na skutek *uzasadnionych* podejrzeń zawisła ciemna plama. Jeżeli p. Chojecki jest niewinny, jeżeli nie maczał rąk w tej brudnej sprawie — wówczas nie trudno by mu było odsunąć od siebie choćby cień podejrzenia.

Ale p. Chojecki śnać nie jest zbyt pewny faktów i nie czuje się widać całkiem bez winy i skazy, skoro zamiast *sprostować fakty, przedłożyć dowody* na swoją obronę zawarzał chęcią zemsty nad naszym informatorem i nadesłał nam list pełen obelg i inwektyw, w którym jednakże nie zaprzeczył ani jednego słowa z tego co o nim i jego pupilku napisaliśmy.

Z listu tego z całą plastycznością wygląda sylwetka moralna oraz poziom intelektualny kowelskiego p. naczelnika. Sposób myślenia, charakter tego dygnitarza kolejowego, jego styl i ortografia, a wreszcie wspaniała znajomość łaciny, są tak charakterystyczne, że nie możemy sobie odmówić satysfakcji zamieszczenia tego listu w całości w oryginalnym brzmieniu bez opuszczeń i poprawek w takim samym kształnym stylu i z tymi samymi błędami ortograficznymi, jakie znajdują się w cennym oryginale, którym służymy każdemu i na każde żądanie:

Szanowny Panie Redaktorze.

W numerze 5 miesięcznika „Maszynista“ redagowanym przez Pana Redaktora pomieszczony został paszkwil z Kowla zupełnie fałszywy. Dziwne to jest, że zawodowy organ pretendujący na poważny, pomieszcza nie sprawdzone(!) wiadomości jak jakiś brukowy świstek, żaden sensacji. Czyż Redakcja szanującego się pisma obzucając(!) błotem czyjeś nieskazitelne nazwisko w korespondencji, niema moralnego obowiązku sprawdzić autentyczność faktu przed wydrukowaniem, aby tym sposobem uniemożliwić ludziom złej woli popełnić hańbiący czyn, czyż redakcja miesięcznika „Maszynista“

każdą najplugawszą plotkę napisaną przez jakiegoś podejrzanego osobnika z przyjemnością drukuje aby mieć byle czem zapełnić szpalty dziennika. Nie, panie Redaktorze, szanujące się pismo dbające o swój autorytet tak nie postępuje; *aby tak haniebnie pro publico bono (!) skrzywdzić niewinnego człowieka* trzeba mieć niezbite i dokumentalne dane, potwierdzone przez miejscowy Zarząd czego w danym wypadku nie było, ponieważ miejscowy Zarząd Koła nie absolutnie z tym paszkwilem nie ma wspólnego i o niczem zupełnie nie wiedział. Jeżeli „autor“ tego paszkwilu pisząc *takowy* chciał wykożenić (!) zło za pomocą prasy, to pocóż się chowa i nie wyjawia swojej osoby, przecież obowiązkiem jest każdego uczciwego człowieka dbającego o dobro Naszej Rzeczypospolitej wiedząc o jakichkolwiek nadużyciach ogłosić *takowe*, lecz *otwarcie z odchylną przyłbicą jak przystoi prawemu obywatelowi*, tak i w danym wypadku jeżeli korespondencja z Kowla jest faktem autentycznym, to autor *takowej* powinien mieć odwagę uczciwego i prawego człowieka i głośno powiedzieć, ja to napisałem ponieważ jest to prawda, lecz jeżeli autor nie chce zdradzić *swoje incognito (!)*, to jest najlepszym dowodem, że jest marnym tchórzem uderzającym jak bandyta z niemacka aby hańbiąc fantastycznymi wiadomościami kogoś innego zabezpieczyć swoją osobę od ewentualnych nieporządanych (!) następstw, a redakcja takie kalumnje nie tylko że toleruje ale jeszcze i pomieszcza w swoim miesięczniku.

Reasumując powyższe kategorycznie żądam przedewszystkiem odwołania w najbliższym numerze tej nędznej plotki w całości, podając do wiadomości czytelnikom że korespondencja w Nr. 5 z Kowla jest od początku do końca fałszywą i nic nie mającą z prawdą wspólnego, a także kategorycznie żądam od p. Redaktora nazwiska autora tej nędznej i plugawej plotki dla pościągnięcia takowego do odpowiedzialności jak służbowej tak i sądowej, i mam *te (!)* głębokie przekonanie, że P. Redaktor moje żądania uzna za zupełnie słuszne i sprawiedliwe i zadośćuczyni takowym, w przeciwnym razie zmuszony będę *zarządzać (!)* interwencji władz sądowych.

Z uszanowaniem: *Piotr Chojecki.*

List ten mówisam za siebie. Oto sylwetka moralna, oto konterfekt duchowy, oto wykształcenie i poziom intelektualny dygnitarza i samodzierzcy kowelskiej parowozowni. Żle się wybrałeś p. naczelniku z swoimi obelgami, rzucanymi odważnie i honorowo pod naszym adresem... jak żak kamieniem z za płotu w zamkniętym liście. Wzywa pan naszego informatora aby w sobie wzbudził odwagę obywatelską. My zaś wzywamy pana abyś powtórzył publicznie to co napisałeś w swoim liście a wówczas my postaramy się uświadomić pana o tem, że nie każdy musi znosić cierpliwie koncert wyzwisk i grubiaństw z pańskiego niewybrednego repertuaru.

Nie prostuje pan ani jednego faktu bo sprostować pan nie może, bo wszystko co napisaliśmy jest prawdą. Nie chcieliśmy w naszej notatce **twierdzić**, iż pan brał udział w występnych czynach swego podwładnego i nie twierdzimy tego i dziś. Ale podejrzenia nasze wzmocniły się. Jedną prawdę pan napisał, a mianowicie że czyniliśmy i czynimy to „pro publico bono“, to znaczy, dla publicznego dobra. Ale ta prawda znalazła się w Pańskim liście li tylko dlatego, że pan nie rozumiał co piszesz, że ta pańska kapitalna łacina jest nonsensem w zdaniu, w którym została umieszczona.

Właśnie tedy „pro publico bono“ zamieściliśmy list pański w całej jego dosłownej treści. Publicum bowiem wymaga aby pan jaknajprędzej przestał kompromitować kolejnictwo polskie swoją osobą. Sądzymy, iż przyczyni się on do wyświecenia komu należy jaki jest pański poziom moralny i intelektualny i skłoni

do zastanowienia się czy też przypadkiem nie należałoby pana odstawić w stan spoczynku, o ile się Pan w tym stanie nie znajdzie wcześniej z powodu sprawy p. Lisieckiego.

Cały Pański list woła o ofiarę dla pańskiej zemsty. Pisząc „takowy“, jak się pan wyraża, chce pan dostać w swoje samodzierzce ręce jakiegoś bezbronnego człowieka, aby „takowego“ zniszczyć i unicestwić. Nie p. naczelniku z „takową“ pałą w ręce! My panu nie podamy „takowego“ nazwiska choć pan tego „zarządca“. Podpisaliśmy notatkę i za nią odpowiadamy. Wiemy o co panu chodzi. Chce Pan dostać w swoje ręce kogoś na taki bliski dystans, na który sięga pańska przysłowiowa już pała. Chce go Pan zniszczyć i zgniebić może nawet według pańskiego zwyczaju ożenić wbrew jego woli z wybraną przez siebie 40-to letnią bogdanką. Ale my „takowego“ nie wydamy. Nas pan nie ożeni a pały pańskiej się nie boimy, bo nas ona nie dosięgnie, choć jest potężnych rozmiarów.

Tym zaś, którzy przed panem się łaszą, którzy panu kupują dubeltówki, ziemię i prezenty, którzy pana zapewniają o swojej lojalności, o tem, że są z pańskiego samodzierzawia zadowoleni niechaj pan nie wierzy! Nie wola ludzi upadła. Robi z nich sclavos saltantes, (t. zn. tańczących niewolników), robi z nich pochlebców i donosicieli. Dopóki pan ma władzę w ręku, dopóty łaszą się i schlebiają panu. Ale gdy się panu noga powinie odpląca panu stokrotnie za każdy ukłon, za każdy dar, za każdy pocałunek w naczelnikowską rękę, którą pana dziś tak upaja. Cóż mają robić dzisiaj? Muszą panu schlebiać, bo niestety taka moc samowoli i bezprawia nagromadziła się i trwa w naszym kolejnictwie na kresach, iż może ich pan zniszczyć za jednym pańskim słowem. Dlatego też oni nie mogą z panem walczyć. Walkę tę podejmujemy my.

„Nędznej plotki“ złożonej z samych niezbitych faktów nie sprostujemy, albowiem jest ona od początku do końca prawdziwa. „Takowym“ żądaniom pańskim nie uczynimy zadość, a do użycia interwencji władz sądowych droga dla pana otwarta. Radzimy jednak, abyś pan, zanim pan napisze skargę lub podejmie z nami korespondencję, nauczył się wprzód zasad ortografji, bo się pan ponownie skompromituje.

Z ruchu związkowego.

Poświęcenie sztandaru Z. Z. M. w Sosnowcu.

W dniu 3 maja r. b. Koło Z. Z. M. w Sosnowcu święciło uroczystość poświęcenia sztandaru ufundowanego z dobrowolnych składek członków.

Z ramienia Zarządu Głównego brali udział w uroczystości wiceprezes Zarz. Główn. kol. Borkowski i skarbnik Zarz. Główn. kol. Sommerfeld. Ponadto przybyli na uroczystość liczni przedstawiciele kół miejscowych Z. Z. M. z całej Polski. Niektóre Koła przysłały delegacje ze sztandarami.

Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem w miejscowym kościele, w czasie którego miejscowy ks. prałat dokonał poświęcenia sztandaru przy zachowaniu zwykłego ceremonjału.

Po nabożeństwie udali się uczestnicy uroczystości w imponującym pochodzie do lokalu Zawodowego Związku kolejarzy, gdzie odbyła się uroczysta akademja i wręczenie gwoździ pamiątkowych.

Na marszałka akademji powołano Prezesa warszawskiego okręgu Z. Z. M. kol. Konstantego Leszczyńskiego, który zagaił zebranie i udzielił głosu przedstawicielom

Zarządu Głównego. Kol. Borkowski i Sommerfeld w dłuższych przemówieniach powitali z radością i uznaniem nowy widomy znak łączności zawodowej oraz życzyli Kołu miejscowemu w Sosnowcu owocnej i pomyślnej pracy dla wspólnego dobra.

Z kolei zabierali głos przedstawiciele okręgów i kół miejsc. Z. Z. M., którzy wyrażali radość, iż Związek Zawodowy maszynistów utrwala się i konsoliduje oraz zapewniali imieniem swoich mandatarjuszy o prawdziwej i trwałej łączności i solidarności wszystkich maszynistów, zrzeszonych w naszym związku.

Po zakończeniu akademji odbył się wspólny obiad, który w pogodnym i wysołym nastroju przeciągnął się aż do zmroku.

Wieczorem odbyła się zabawa taneczna, trwająca do godz. 7 rano.

Z ramienia administracji kolejowej brali udział w uroczystości: insp. Wydz. Mech. p. inż. Kozakiewicz, pom. naczelnika parowozowni p. Pieczatkiewicz oraz przedstawiciele wszystkich działów administracji.

Wnioski na Walny Zjazd Delegatów.

Wszystkie koła miejscowe Z. Z. M. oraz poszczególni członkowie, którzy chcą zgłosić wnioski do rozpatrzenia na Walnym Zjeździe delegatów, winni przesłać treść tych wniosków na piśmie i z należytem umotywowaniem pod adresem Zarz. Głównego najpóźniej do dnia 20 czerwca b. r. celem umieszczenia ich na porządku dziennym.

Wnioski nadesłane później nie będą rozpatrywane, z wyjątkiem wniosków zgłoszonych na samym zjeździe i za tegoż zgodą przez kol. delegatów.

Zmiany w Zarządach Kół.

W Kole *Zdobunów* został wybrany na rok 1925 Zarząd w następującym składzie:

Prezes: kol. *Stoniewski Adolf*,

Zast. prezesa: kol. *Kaszlej Bronisław*,

Sekretarz: kol. *Szczawiński Marjan*,

Skarbnik: kol. *Leszczyński Konstanty*.

Koło *Jarosław* wybrało nowy Zarząd w następującym składzie:

Prezes: kol. *Arend Karol*,

Sekretarz: kol. *Mieszczucha Andrzej*,

Skarbnik: kol. *Bajda Jan*.

Koło miejscowe Z. Z. M. Kościerzyna.

Z dniem 1 marca b. r. ukonstytuowało się nowe koło miejscowe Z. Z. M. w Kościerzynie, obejmujące parowozownie Kościerzyna, Kartuzy, Puck i Wejherowo.

Do Zarządu koła zostali wybrani: prezes kol. *Kamiński Franciszek*, wice prezes kol. *Bartłomiejczyk Franciszek*, sekretarz kol. *Wierzbicki Władysław*, skarbnik kol. *Nocha Jan*.

Wszelką korespondencję należy kierować pod adresem: Koło miejsc. Z. Z. M. Kościerzyna, parowozownia.

Nasze wystąpienia i prace.

29.IV w Prezydjum Rady Ministrów w sprawie roku za półtora.

30.IV w M. K. w sprawie urlopów wypoczynkowych w Dyr. warszawskiej.

5.V w Dyr. K. P. we Lwowie w sprawie turnusów oraz w sprawie przywrócenia do służby na parowozie kol. ze Stryja.

6.V w Sejmie, w sprawie wniesienia interpelacji o mocy obow. Tymcz. przep. służbowych.

8.V w Dyr. wileńskiej w sprawie przeseregowania i listy starszeństwa.

14.V u p. Ministra Kolei w sprawie roku za półtora, systemu potrącania wkładek członkowskich, w sprawie turnusów służb. w Piotrkowie oraz w sprawie ponownego przyjęcia do służby kol. Samborskiego.

15.V Posiedzenie w M. K. w sprawie pragmatyki.

19.V Konferencja bloku związków w tejże sprawie.

22.V II posiedzenie w M. K. w sprawie pragmatyki.

22.V Ponowna konferencja bloku.

23.V u p. Ministra Kolei w sprawie obsady parowozów na linii Tarnów—Szczucin.

23.V III posiedzenie w M. K. w sprawie pragmatyki.

Zawiadomienie.

Sekretariat Zarządu Głównego podaje do wiadomości wszystkich członków, iż w myśl obowiązującego statutu, Związek nie może udzielać członkom pożyczek pod żadnym pozorem. Wobec tego liczne podania i prośby o pożyczki są zupełnie bezcelowe i powodują tylko bezpotrzebną korespondencję. Na przyszłość sekretariat nie będzie odpowiadał na takie podania.

Zebrania i zjazdy.

W ostatnim miesiącu odbyły się następujące zebrania i zjazdy z udziałem członków Zarządu Głównego Z. Z. M.

Dnia 4.V zebranie koła *Lwów* (kol. *Kuczkowski*).

Dnia 7.V zebranie koła *Wilno* (kol. *Majlich i Kuczkowski*).

Dnia 9.V zebranie koła *Mołodeczno* (kol. *Majlich i Kuczkowski*).

Dnia 10.V zebranie koła *Lida* (kol. *Majlich i Kuczkowski*).

Dnia 11.V zebranie koła *Wołkowysk* (kol. *Majlich i Kuczkowski*).

Dnia 12.V zebranie koła *Białystok* (kol. *Majlich i Kuczkowski*).

Dnia 19.V zebranie koła *Lublin* (częściowe), (kol. *Majlich i Kuczkowski*).

Przedmiotem obrad powyższych zebrań były sprawy organizacyjne oraz najważniejsze sprawy dotyczące się kolejnictwa i położenia maszynistów kolejowych w Polsce.

Kasa Pośmiertna.

Z funduszu Kasy pośmiertnej wypłacono zapomogi rodzinom następujących ś. p. członków:

22. Rychliński Konstanty	600 zł.
23. Błocki Stanisław, Brześć	600 „
24. Wasilewski Kazimierz, Siedlce	600 „

Razem wypłacono w maju b. r. 1800 zł.

Zapomogi.

Na podstawie Uchwały Zarządu Głównego Z. Z. M. z dnia 24 kwietnia b. r. Kasa Główna wypłaciła zapomogi z funduszu organizacyjnego:

Kol. Altmanowi, czł. Koła Jarosław	250 zł.
Zarz. T-wa Kolonji letnich Dyr. Warszawskiej	300 „
Kol. Brzezińskiemu, czł. Koła Kutno zwrot kosztów sądowych	350 „

Razem wypłacono 900 zł.

KRONIKA.

Z powodu zamachów zbrodniczych na objekty kolejowe. P. Minister Kolei ogłosił w Nr. 6-tym Dziennika Urzędowego M. K. odezwę do wszystkich pracowników kolejowych, w której odwołując się do patriotyzmu i poczucia obowiązku wzywa do przeciwdziałania systematycznym i planowym zamachom zbrodniczym, które ujawniły się w ostatnich czasach i doprowadziły do szeregu poważnych katastrof kolejowych. Treść odezwy została podana do wiadomości pracowników kolejowych dlatego nie drukujemy jej w „Maszyniście”.

Zarząd Główny Związku Zawodowego Maszynistów uznając słuszność przytoczonych w odezwie motywów wzywa ze swej strony wszystkich członków do zwracania jaknajbardziej uwagi na linję i jej urządzenia oraz do wspomagania powołanych organów w ujawnianiu i unieszkodliwianiu zbrodniczych zamachów. Nie możemy pozwolić na to aby zbrodnicze zamachy, skierowane przeciwko Państwu polskiemu powtarzały się i wywoływały nieobliczalne szkody moralne i materialne polskiemu kolejnictwu!

W uzupełnieniu notatki, zamieszczonej w N-rze 5 „Maszynisty” z b. r. p. t. „Z Sądów”, donosimy, iż w rozprawie przeciwko starszemu pionierowi Feliksowi Jaworskiemu i tow., oskarżonym o spowodowanie katastrofy pociągu pancernego „Danuta” brał udział w charakterze rzeczoznawcy delegowany przez Z. Z. M. kol. Piotr Borkowski, wiceprezes Zarządu Głównego, którego ścisła i rzeczowa ekspertyza przyczyniła się głównie do należytego wyswietlenia sprawy, a tem samem i do uniewinnienia niesłusznie oskarżonych.

St. pionier F. Jaworski nadesłał pod adresem Zarz. Głównego podziękowanie treści następującej:

„Do Zarządu Głównego Z. Z. M.
w Warszawie.

Za delegowanie Przedstawiciela Zarządu Głównego Z. Z. M. jako rzeczoznawcy na rozprawę główną w dniu 28-go lutego 1925-go roku do Sądu Okręgowego Nr. III w Wilnie, który określił tak trudne warunki pracy maszynisty, a w szczególności na parowozie pancernym, składam najserdeczniejsze „Bóg zapłać!”

Feliks Jaworski,
starszy pionier-maszynista.,,

W dniu 15 maja r. b. rozpoczęły się wreszcie w Ministerstwie Kolei posiedzenia przedstawicieli władz i delegatów wszystkich zrzeszeń pracowników kolejowych celem przedyskutowania i uzgodnienia treści pragmatyki służbowej. Z ramienia Z. Z. M. biorą udział w posiedzeniach kol. Majlich i Kuczkowski. Dotychczasowe posiedzenia zajmowały się wyczerpującem omawianiem treści zasadniczego artykułu pierwszego, który określać będzie zakres mocy obowiązującej ustawy, czyli postanowi, którzy z pośród pracowników kolejowych objęci będą pragmatyką. Okazała się zasadnicza różnica pomiędzy stanowiskiem bloku Związków a stanowiskiem M. K. Ponadto z pośród członków bloku Związek Urzędników Kolejowych (ZUK) wystąpił z własną koncepcją. Po dłuższych naradach w obrębie samego bloku uzgodniono i sprecyzowano stanowisko w tej sprawie. Należy się spodziewać, iż na najbliższych posiedzeniach dojdzie do uzgodnienia zasadniczych punktów także i z M. K. Praca rozłoży się na kilkanaście conajmniej posiedzeń.

Poświęcenie sztandaru Koła miejsc. Kielce. — Dnia 15 maja b. r. odbyło się poświęcenie sztandaru Koła miejscowego Z. Z. M. w Kielcach. Dokładne sprawozdanie i opis uroczystości podamy w najbliższym numerze.

W notatce p. t. „Zamiana” umieszczonej w N-rze 5 „Maszynisty”, wkradła się pomyłka. Kol. *Kazimierz Ruszkowski*, proponujący zamianę stanowiska w Dęblinie na stanowisko w obrębie Dyr. warszawskiej, nie jest etatowym maszynistą, jak mylnie wydrukowano, ale etatowym pomocnikiem maszynisty II kl. Pozostała treść notatki pozostaje bez zmiany.

Rozporządzenie o urloпах na rok 1925. — Ministerjum Kolei wydało dnia 28 kwietnia b. r. l. I. 5008/2/25 zarządzenie następującej treści:

Wobec zbliżającej się pory urloпów zarządzam, że w roku 1925 pracownicy kolejowi mogą korzystać z urloпów wypoczynkowych według następujących wymiarów:

1) *Pracownicy etatowi:*

- | | | |
|----|-------------------------------------|------------|
| a) | mający ponad 1 rok do 3 lat służby— | 2 tygodnie |
| b) | „ „ 3 lata „ 10 „ „ | —3 „ |
| c) | „ „ 10 lat „ „ | —4 „ |

2) *Pracownicy nieetatowi stali i biurowe pracownice nieetatowe (telefonistki i stenotypistki):*

- | | | |
|----|-------------------------------------|-------------|
| a) | po przesłużeniu bez przerwy 1 roku— | przez 8 dni |
| b) | „ „ „ 3 lat — | „ 15 „ |

3) *Pracownicy nieetatowi stali, pracujący umysłowo w biurach i pracownicy młodociani poniżej 18 lat:* po przesłużeniu bez przerwy jednego roku—przez 15 dni.

4) *Pracownicy czasowi i sezonowi:* nie mają prawa do korzystania z płatnego urlopu wypoczynkowego.

5) *Pracownicy kontraktowi:* mają być traktowani indywidualnie, stosownie do przyjętych obopólnych zobowiązań kontraktowych. W razie braku w umowie odnośnego zastrzeżenia, nie przysługuje im prawo do urlopu wypoczynkowego.

Pracownicy kolejowi mają prawo do korzystania z urloпów wypoczynkowych płatnych, o ile stosunki służbowe na to zezwalają, przyczem z pośród a) pracowników etatowych i b) pracowników nieetatowych stałych, pracujących umysłowo w biurach, należy w czasie od 1 maja do końca września 1925 r. zwalniać na urlopy około 75%, zaś w czasie od I/X do 31/XII około 25%.

Tym pracownikom biurowym, oraz niemającym bezpośredniej styczności z ruchem, którzy korzystać będą z urloпów w całości dopiero w czasie od 1/X do 31/XII 1925 r., należy przedłużyć powyżej określone urlopy o dalszy jeden tydzień.

Urlopy winny być tak rozłożone, by potrzeby służbowe były uwzględnione i tak uzgodnione, by zastępstwa o ile możliwości odbywały się bez kosztów.

Władzom kolejowym przysługuje prawo cofnięcia udzielonego urlopu, skoro interesy służby tego wymagają. Urlopy, niewykorzystane z jakichkolwiek powodów w roku poprzednim, nie mogą być przenoszone na rok obecny. Natomiast należy przestrzegać, by przy udzieleniu urloпów byli uwzględnieni przedewszystkiem ci pracownicy, którzy z powodów służbowych nie korzystali z urloпów w roku ubiegłym.

Przy wymiarze urloпów wypoczynkowych należy brać pod uwagę lata służby, uznane przez Komisję Weryfikacyjną, u nieetatowych zaś nie podlegających weryfikacji, lata nieprzerwanej służby kolejowej, przyczem nieczynność w pracy wskutek udowodnionej choroby, nieszczęśliwego wypadku, oraz z powodu powołania pracownika do ćwiczeń wojskowych, nie może być uważana

za przerwę, przy określaniu czasu służby, stanowiącego podstawę wymiaru urlopów.

Polecam bezzwłocznie wydać odpowiednie zarządzenia.

Minister (—) *Tysza*.

Na uwagę i bezwzględne odparcie zasługuje w tem rozporządzeniu możność cofnięcia urlopu „ze względu na interes służby“ oraz udzielanie go „o ile stosunki służbowe na to zezwalają“. Co należy rozumieć pod wyrażeniem „interes służby“ niewiadomo. Wiadomo nam natomiast dobrze z praktyki lat poprzednich, iż w wielu Dyrekcjach, wielka liczba pracowników urlopów wcale otrzymać nie mogła. Już nawet i w tym roku Dyr. warszawska usiłowała maszynistom poobcinać urlopy na własną rękę i to bezprawnie, gdyż Rozporządzenie pozwala wprawdzie cofnąć udzielony urlop, ale nie pozwala zmieniać norm ustalonych ze względu na czas służby. W każdym razie ów „interes służby“ i owe „stosunki służbowe“, które mogą nie zezwalać na udzielanie urlopu są klauzulami niebezpiecznymi, bo dającymi powód do nadużyć, protekcji i nierównomiernego traktowania czy to pewnych gałęzi służbowych, czy też poszczególnych pracowników. Zarząd Główny Z. Z. M. wystąpił już do M. K. celem zmiany tych ustępów rozporządzenia.

Systematyczna praca nad oszczędnościami w gospodarce ciepłej. — „Monitor Polski“ z dnia 23 maja b. r. Nr. 119 podaje następujący komunikat M. K.:

W celu dalszego rozwoju działalności w dziedzinie gospodarki ciepłej, na którą p. Minister Kolei zwraca specjalną uwagę, Ministerstwo Kolei zarządziło przystosowanie jednego z wagonów dla utworzenia ruchomego laboratorium gospodarki ciepłej. Wagon ten wyposażony został w najnowsze przyrządy do badań cieplnych; personel, obsługujący ten wagon, objeżdżając poszczególne Dyrekcje, będzie miał za zadanie: popularne wykłady z dziedziny gospodarki ciepłej dla niższych i średnich pracowników, praktyczne pouczanie w opalaniu parowozów i kotłów stałych, kontrolę gospodarki ciepłej, wykonywanie badań nad istniejącymi instalacjami i zestawianie bilansów cieplnych dla każdej instalacji.

Hojny dar przełożonego. Z Zarządu Okręgu Katowickiego Z. Z. M. otrzymaliśmy pismo treści następującej:

Okręg Katowicki Z. Z. M. od dłuższego czasu podjął usilne zabiegi celem wybudowania sanatorium i domu wypoczynkowego dla maszynistów w miejscowości Jastrzębie-Zdrój. Szczupłe środki zezwoliły dotąd jedynie na zakupno stosownego placu pod budowę sanatorium. Zarząd Okręgowy walcząc z trudnościami finansowymi stara się jednak usilnie piękne to dzieło jaknajprędzej urzeczywistnić.

W dniu 12 maja b. r. otrzymał Zarząd Okr. od p. *Dyrektora Wydz. Mechanicznego Dyrekcji K. P. w Katowicach inż. Aurelego Rybickiego* sumę zł. 1.500, jako dar, przeznaczony na zasilenie funduszków budowy sanatorium.

Piękny ten i wspinałomyślny czyn przełożonego, który w uznaniu potrzeb swoich, ciężko pracujących podwładnych z szczupłych poborów ofiarował tak poważną sumę dla polepszenia ich losu i zapewnienia im należytego i skutecznego wypoczynku zasługuje ze wszelkich miar na uznanie, głęboki podziw i wdzięczność nie tylko ze strony maszynistów okręgu katowickiego ale i ze strony ogółu maszynistów kolejowych w Polsce.

Wobec tego Zarz. Okr. Z. Z. M. w Katowicach uprasza redakcję „Maszynisty“ o publiczne ogłoszenie naszego głębokiego podziękowania i szczerej wdzięczności

dla p. inż. Rybickiego za jego szlachetny i wspinałomyślny czyn.

Mamy nadzieję, iż czyn p. inż. Rybickiego znajdzie chętnych i licznych naśladowców, którzy w uznaniu ciężkiej pracy maszynistów kolejowych, w uznaniu ważnej i doniosłej ich funkcji w kolejnictwie, w zrozumieniu, iż w rękę maszynisty spoczywa bezpieczeństwo życia i zdrowia podróżującej publiczności zechcą pośpieszyć z ofiarami na rzecz budowy sanatorium dla maszynistów.

Sekretarz *E. Janus*, prezes *A. Kolloch*.

Prezydium Zarz. Główn. Z. Z. M. poczuwa się również do obowiązku wyrazić p. inż. Rybickiemu imieniem Związku gorące podziękowanie za jego obywatelski i szlachetny czyn.

Kursy fachowe w Toruniu. — W styczniu b. r. zorganizowane zostały pod egidą koła miejscowego Z. Z. M. w Toruniu kursy fachowe dla maszynistów i pomocników tamt. parowozowni. Wykładów podjął się bezinteresownie p. inż. *Rosochowicz* i prowadził je z wielkim nakładem pracy aż do maja b. r., kiedy to został przeniesiony na nowe stanowisko służbowe. Wysocki poziom wykładów p. inż. *Rosochowicza*, przystępna ich forma oraz bogactwo treści sprawiły, iż liczba słuchaczy była zawsze wielka, a rezultaty bardzo korzystne dla wszystkich uczestników.

Koło miejscowe Z. Z. M. w Toruniu składa niniejszym p. inż. *Rosochowiczowi* jaknajgorętsze podziękowanie za jego bezinteresowny trud nad szerzeniem wiedzy wśród pracowników kolejowych. Wyrażając szczerzy żal, iż p. inż. *Rosochowicz*, który w czasie swego kilkumiesięcznego pobytu zdołał sobie zaskarbić uznanie i szacunek wszystkich podwładnych i współpracowników, powołany został na inne stanowisko. Koło miejscowe Z. Z. M. życzy mu jaknajlepszych wyników w jego dalszej pracy dla polskiego kolejnictwa.

Pracownicy kolejowi w Toruniu o Kolejowej pomocy lekarskiej. — Dnia 22 maja b. r. odbył się z inicjatywy Koła Z. Z. M. w Toruniu ogólny wiec wszystkich pracowników kolejowych. Na wiecu tym uchwalono jednomyślnie następującą rezolucję:

Pracownicy kolejowi zebrani w dniu 22 maja 1925 na wiecu w Toruniu:

1) Protestują przeciwko narzucaniu im lekarzy rejonowych;

2) Żądają lekarzy z wolnego wyboru tak dla pracowników etatowych jak i nieetatowych;

3) żądają dla wszystkich pracowników kolejowych jednolitej Kasy chorych na całą Rzeczpospolitą.

Protest nasz uzasadniamy tem, że wyznaczeni lekarze rejonowi nie sprostali u nas swemu zadaniu.

Rezolucję podpisały następujące organizacje: Z. Z. K., P. Z. K., Z. U. K., Z. D. K., Z. Z. P. i Z. Z. M.

P. Naczelnikowi Jakubowskiemu w Toruniu odpowiadamy, iż mimo jaknajszerszych chęci także i ponownie nadesłanego sprostowania umieścić nie możemy, gdyż nie odpowiada ono warunkom ustawowym. Tem niemniej zapewniamy go, iż artykuł nasz nie miał na celu dźać „ubliżająco“, jak to p. naczelnik przypuszcza.

Skiro zaś, jak się dowiadujemy, p. Naczelnik *Jakubowski* zmienił dotychczasowe swoje postępowanie i obecnie nie daje już powodów do skarg i zarzutów, przeto pośpieszamy go zapewnić, iż tylko o to nam chodziło oraz iż nie mamy obecnie ani nie mieliśmy nigdy zamiaru obrażać go ani też mu ubliżać. Na grzeczności i uprzejmości nikt nigdy nie stracił. Zyska również i p. Naczelnik *Jakubowski* na autorytecie i poważaniu, czego mu z całego serca życzymy.

Jeszcze w sprawie p. inż. Firicha. W „Kolejowcu Polskim” organie Polskiego Związku Kolejowców pojawiło się sprostowanie, dotyczące artykułu p. t. „Gospodarka Parowozowni Stanisławów a Skarb Państwa”, który zamieściło swego czasu krakowskie „Wolne Słowo”.

Z treścią artykułu, zamieszczonego w „Wolnym Słowie” nie mamy i nie chcemy mieć nic wspólnego. W stosunku lednak do p. inż. Firicha oraz stosunków w parowozowni stanisławowskiej nie jesteśmy wolni od krytycyzmu. Stosunki te znamy dobrze i wiemy, iż pod niejednym względem wymagają one naprawy. Dlatego też nie możemy podzielić poglądów wyrażonych w omawianem sprostowaniu a zamieszczonych *rzekomo* „przez 650 maszynistów pracowników parowozowni stanisławowskiej” („Kolejowiec Polski” Nr. 9 str. 15 wiersz 17 i 18 od góry). Mówimy „rzekomo” gdyż według posiadanych przez nas cyfr wszystkich maszynistów w parowozowni Stanisławów jest około 170. W całej zaś Dyrekcji Stanisławowskiej nie ma ich więcej jak 350.

Ponieważ jednak nie chcielibyśmy podawać w wątpliwość informacji „Kolejowca Polskiego”, prosimy o ujawnienie i podanie do publicznej wiadomości nazwisk owych 650 maszynistów. Sądzymy, iż w interesie prawdy „Kolejowiec Polski” prośbie naszej zadość uczyni.

Kradzież literacka. Czasopismo p. t. „Konduktor” organ Związku Drużyn Konduktorskich pozwoliło sobie w stosunku do nas na czyn wysoce haniebnym i kompromitującym. Oto ukradło nam poprostu cały artykuł. W numerze 4-tym „Maszynisty” z roku bieżącego ukazał się artykuł p. t. „W obliczu niebezpieczeństwa”. Artykuł ten znalazł się w dosłownym przedruku w Nr. 8 „Konduktora”, który ukazał się w 11 dni po wyjściu z prasy Nr. 4 „Maszynisty”, a to pod zmienionym tytułem: „Groźące niebezpieczeństwo”.

Nie chcieliśmy tej przykłej sprawy podawać do publicznej wiadomości. Skoro jednak nasze usiłowania polubownego załatwienia sprawy spotykały się ze stałym niewłaściwym i butnym zachowaniem się redaktora odpowiedzialnego „Konduktora” zmuszeni byliśmy sprawę oddać na drogę sądową.

P. Piotr Krajewski, prezes Związku Drużyn Konduktorskich i redaktor odpowiedzialny „Konduktora”, który w myśl posiadanych przez nas szczegółowych informacji na własną rękę i mimo sprzeciwu ze strony innych członków Zarz. Głównego Związku Drużyn Konduktorskich polecił „odwalić” dosłownie nasz artykuł usiłował winę swoją zwalić na „siły płatne”, które rzekomo bez jego wiedzy artykuł przedrukowały. Tymczasem drugi członek Zarz. Główn. Z. D. K. p. Hawliczek wyraźnie oświadczył nam, iż właśnie p. Krajewski wbrew ostrzeżeniom ze strony płatnych i niepłatnych swoich pomocników polecił artykuł odpisać.

Nie chcemy tutaj zastanawiać się nad tem czy takie wykrety i świadome fałszowanie faktów przystoją p. Krajewskiemu, zajmującemu poważne stanowisko. Sądzymy jednak, iż należało uznać błąd, a nie „stawić kę” niepotrzebnie, gdyż nie podnosi to ani autorytetu S. D. K. ani też autorytetu osobistego p. Krajewskiego.

Pan Krajewski pociesza się że nie będzie odpowiadał za swój czyn, gdyż przedrukowanemu artykułowi dał inny tytuł i powstawił w jego treść kilka niemiłych i psujących sens dodatków. Niechajże się ludzi nadal swoimi nadziejami. Jesteśmy przekonani iż sąd przekona go namacalnie o tem, że tak jak niewolno bezkarnie kraść cudzych pieniędzy tak też niewolno kraść cudzych myśli i cudzej pracy literackiej.

O przyjmowanie pracowników powracających z wojska. Wobec licznych: zapytań, podań i t. p. wy-

jaśniamy, że pracownicy *etatowi*, powołani do odbywania obowiązkowej służby kolejowej pozostają, w myśl art. 4. ustawy z dnia 11 lipca 1919 nadal na etacie osobowym i po odbyciu służby wojskowej powracają automatycznie na poprzednio zajmowane stanowiska.

Natomiast stosunek służbowy pracowników *nieetatowych* rozwiązuje się z chwilą powołania do wojska tak, że po odbyciu służby wojskowej nie mają oni prawa żądać ponownego przyjęcia, a w razie gdy zostaną przyjęci uważa się ich za nowowstępujących. Mogą oni uzyskać ponowne przyjęcie do kolei jedynie w ramach wolnych etatów, przyczem obowiązuje Rozporządzenie M. K. z dnia 15 grudnia 1924 L. I/16608/2/24, które poleca przyznawać pierwszeństwo przy nadawaniu posad poza inwalidami i zredukowanymi w pierwszym rzędzie powracającym z wojska b. pracownikom kolejowym.

Powyższy stan rzeczy nie jest bynajmniej sprawiedliwy. Staramy się też aby został zmieniony i aby także i nieetatowi pracownicy kolejowi po powrocie z wojska mieli prawo żądać ponownego przyjęcia. Dopóki jednak istniejące przepisy zasadnicze (Pragmatyka b. zab. austr. Tymcz. przep. służb. Dyr. Warszawskich i t. p.) nie zostaną zmienione b. pracownicy nieetatowi nie mają prawa żądać bezwzględnie ponownego przyjęcia do służby kolejowej lecz mogą być przyjmowani tylko w ramach wolnych etatów i jako nowowstępujący.

Co i w jakiej wysokości, można potrącać z poborów służbowych. Podajemy poniżej treść pisma M. K. z dnia 17 listopada 1924. L. dz. I/15305/2/24, w sprawie potrąceń z poborów pracowników kolejowych na terenie b. zaboru ros:

„Uposażenie ulega zajęciu administracyjnemu tudzież sądowemu nie więcej, niż w wysokości jednej piątej części sumy uposażenia (lub wynagrodzenia) *przypadającego do wypłaty*. O ile idzie o alimenty to uposażenie, ulega zapowiedzeniu i zajęciu *sądowemu*—(a więc nie administracyjnemu. Przyp. Red.)—do wysokości 2/5 uposażenia, przyczem pozostałe 3/5 są wolne od wszelkich zapowiedzeń i zajęć. Przy zbiegu zapowiedzeń za alimenty i za inne należności i długi 1/5 część, uposażenia (wynagrodzenia) staje się przedmiotem stosunkowego podziału zarówno na alimenty jak na inne należności lub długi drugą zaś 1/5 część przekazuje się wyłącznie na zaspokojenie tylko alimentów o ile by pierwsza 1/5 część nie wystarczała. Wyłączone są zupełnie od zapowiedzeń i zajęć: djety, koszta podróży i przesiedlenia, wreszcie wsparcia i zapomogi, przyznane pracownikowi na leczenie jego lub jego rodziny, na pogrzeb członków rodziny albo też z powodu klęski elementarnej lub, innego nie-szczęśliwego wypadku.

Należności, wynikające ze stosunku publicznego względnie służbowego pracownika powinny na wszelki wypadek być potrącane w całości. Do takich należą potrącenia na: zabezpieczenia emerytalne, podatki, dalej kary administracyjne, straty wyrządzone przez pracownika Skarbowi Państwa, należności Skarbu Państwa z tytułu zaliczek na pobory lub czynszu dzierżawnego za mieszkania w budynkach kolejowych (skarbowych), potrącenia na rzecz kas chorych i t. d. Co się tyczy innych należności, nie wynikających z wspomnianego stosunku publicznego wzgl. służbowego pracownika, dla których niema całkowitego pokrycia, należy wspomnianą 1/5 część poborów przesłać do właściwego Sądu celem dokonania podziału pomiędzy wierzycieli.

Opłaty skarbowe od umów zawartych z pracownikami kontraktowymi, powinien ponosić pracownik bezwzględnie w gotówce”.

Podręczniki naukowe dla służby parowozowej.

Z wielu stron zwracano się niejednokrotnie do Z. Z. M. w sprawie podręczników naukowych dla służby parowozowej.

Redakcja Maszynisty postanowiła informować stale swoich czytelników o wszystkich dziełach i podręcznikach naukowych z dziedziny służby parowozowej. Jako pierwszą serję podręczników polecamy:

1. Henryk Teodorowicz, inż. technolog.

Parowóz

podręcznik dla drużyn parowozowych, szkół kolejowych, techników i majstrów warsztatowych. Z 278 rysunkami 25 tablicami i 105 wzorami w tekście. Poznań 1924. Nakładem autora, Druk. Kat. T. A. Poznań. Cena zł. 15.

2. **Konspekt do podręcznika „Parowóz“**, tegoż autora. Poznań 1924. Nakład jak wyżej.

Podręcznik ten jest krótkim streszczeniem podręcznika „Parowóz“ i nadaje się do pierwszego i ogólnego zorientowania się w przedmiocie. Zdaniem autora nadaje się w pierwszym rzędzie dla pomocników maszynistów w początkach służby. Cena 4 zł.

3. A. K. Krzyżanowski, inż. technolog

Hamulec Westinghouse'a

podręcznik dla drużyn parowozowych wyd. II-gie poprawione i uzupełnione. Część I i II-ga. Skarżysko 1924. Skład główny w red. „Mechanika“, Warszawa, Fredry 2. Cena 9 zł.

Wszystkie te podręczniki nabywać można za pośrednictwem Redakcji „Maszynisty“.

W niniejszym numerze „Maszynisty“ rozpoczynamy druk artykułów dyskusyjnych w sprawie pracy kol. Chmielewskiego p. t. „Bezdympne spalanie węgla na parowozach“.

W jaki sposób należy opalać parowozy.

Każde ciało posiada właściwą sobie temperaturę zapalną, przy której zaczyna łączyć się z tlenem wywiązując obficie światło i ciepło. Gdyby można było kawałek węgla doprowadzić od razu w całej jego masie do temperatury zapalnej szybkość procesu spalania zależna byłaby wyłącznie od dopływu tlenu, znajdującego się jak wiadomo w ilości 21% w powietrzu atmosferycznym a stanowiącego niezbędny czynnik procesu spalania. Jednakowoż normalnie proces ten nie odbywa się ani nagle ani też nie obejmuje od razu całej masy palącego się ciała. W pewnej chwili można doprowadzić do temperatury zapalnej tylko część palącego się ciała. Ta zaś oddaje swoje ciepło częścią przylegającym, doprowadza je z kolei do temperatury zapalnej i w ten sposób proces palenia rozwija się stopniowo tak długo, jak długo istnieje jego materiał t. j. ciało palne i tlen niezbędny do procesu spalania.

Wobec tego opalając parowóz winniśmy stosować taki system palenia, przy którym jaknajwięcej cząstek świeżo dorzuconego węgla miałoby styczność z cząstkami już palącymi się a to dlatego, iż w ten sposób traci się najmniej ciepła na doprowadzenie cząstek świeżo dorzuconego węgla do temperatury zapalnej. Drugim niezbędnym warunkiem jest umożliwienie należytego dostępu tlenu a więc powietrza, które winno obejmować

jaknajwiększą powierzchnię palącego się węgla i dochodzić wszędzie obficie i równomiernie.

Na zasadzie powyższych rozważań tudzież na podstawie kilkuletnich praktycznych doświadczeń proponuję sposób opalania będący kombinacją sposobów II i III, omówionych w artykule kol. Chmielewskiego. Wszystkimi bez wyjątku gatunkami węgla należy palić cienką, równą warstwą po całym piecu z pogrubieniem tej warstwy przy samych ścianach bocznych oraz przy ścianie tylnej paleniska. Pogrubienie ma na celu uniknięcie oziębienia, które następuje skutkiem działania zimnego powietrza na ściany paleniska. Przy tym sposobie palenia dorzucanie świeżej warstwy węgla powinno się odbywać w rozsypkę. Dorzucać należy tyle tylko węgla aby ognia nie przytłumiać do koloru ciemnego ale tylko do koloru czerwonego. Grubość dorzuconej warstwy winna być zależna od gatunku węgla. Im węgiel jest górszy: (kalorycznie mniej wydajny) i im jest drobniejszy tem warstwa powinna być cieńsza. Przy tym sposobie proces spalania odbywa się bardzo dobrze i w nader korzystnych warunkach. Sprawność paleniska jest możliwie największa, temperatura utrzymuje się stale powyżej 1400° i zmienia się bardzo nieznacznie, co jest rzeczą bardzo korzystną zwłaszcza przy parowozach o żelaznych paleniskach i płomieniówkach. Kominem wydostaje się jedynie minimalna ilość niespalonych cząstek, co zresztą zależne jest częściowo od gatunków węgla, wagi pociągu i warunków jazdy (wzniesienie, pogoda). Praca maszynisty wzgl. jego pomocnika (palacza) nie wymaga takiego naprężenia uwagi i nie niszczy tak wzroku jak przy systemie falisto-pagórkowatym gdyż przystępując do dorzucania świeżej warstwy widzi się całą powierzchnię paleniska i można dorzucić przy odpowiedniej wprawie, należyście bez konieczności przysłaniania się i badania stanu paleniska, pagórków czy fal i t. p. Zwarta masa szlaki nie wytwarza się wcale. Wytwarza się natomiast żużel ten zaś przepuszcza powietrze swobodnie tak iż dopływ tlenu a więc i proces spalania odbywa się bez przeszkód. Sposób ten daje możliwość równoczesnego wykorzystania całej powierzchni rusztu a sucha destylacja wogólności nie zachodzi.

Wady sposobu opalania falisto-pagórkowatego są następujące:

Przy dorzucaniu świeżej warstwy nie widać dokładnie całej powierzchni rusztów zwłaszcza przy piecach długich a to dlatego iż dopalające się pagórki otoczone są czerwonymi językami płomienia. Skutkiem tego dorzucanie odbywa się niedokładnie. Tworzą się dziury, miejsca nie objęte procesem spalania i piec się oziębia. Dostęp powietrza przez świeżo dorzucony pagórek osłabia się zwłaszcza jeżeli palimy węglem górszym lub drobnym (miał, groszek) gdyż żużel tworzący się z takiego węgla a powstający w warstwie grubej na jednym miejscu utrudnia dostęp powietrza bardzo wybitnie. Powoduje to tworzenie się zwartej masy szlaki i suchą destylację węgla. Chcąc zaradzić temu musimy usunąć szlakę do tylnej ściany co znowu powoduje zmniejszenie powierzchni płomienia. Oczywiście mówię nie trzeba iż węgiel objęty procesem suchej destylacji marnuje się bezpowrotnie i jest dla pracy parowozu stracony.

Z tych względów jestem zdania iż system falisto-pagórkowaty nie nadaje się do zastosowania.

J. Staruń, maszynista, Grodno.