

W ubiegłym roku założyło Koło szkołę i ochronkę w Witkowicach na Morawach, gdzie kilkanaście tysięcy ludzi pracuje w hutach żelaza i kopalniach, podobnie jak i w sąsiedniej miejscowości w Maryańskich Górach, gdzie otworzono szkołę i ochronkę dla dziatwy około 8 tysięcznej ludności polskiej, pracującej w tamtejszych kopalniach i fabrykach. Nie po-



Olbrzymie sprzeniewierzenie w Warszawie:
„Artelszczyk“ Iwan Kozakow.

przestając na tem, otworzyło Koło trzecią w ubiegłym roku szkołę w Radwanicach na Śląsku, tuż koło Moraw. Dołączone ryciny przedstawiają działwę tych szkół wraz z jej wychowawcami.

Olbrzymie wydatki, połączone z założeniem i utrzymaniem szkół i ochronek pokrywa Koło przede-

wszystkiem ze składek groszowych, wrzucanych do skarbonki Koła, obnoszonej po tutejszych lokalach przez znanego kwestarza, weterana z r. 1863. Jeśli się zważy, że prócz tej akcji na kresach, Koło L. swą oświatową działalność rozszerza na okolice Krakowa i na kolonie polskie w Bośni i że ta praca pochłania znaczne zasoby pieniężne, przekraczające kilkakrotnie dotychczasowe dochody Koła, dojsć się musi do przekonania, że działalność ta zasługuje na wydatniejsze poparcie.

Tylko ten naród nie zginie, w którym wszyscy jak jeden mąż łączą się razem w narodowej pracy.

Ćwierćwiekowy jubileusz kolei iwangrodzko-dąbrowskiej.

Przed tygodniem obchodzili pracownicy kolei iwangrodzko-dąbrowskiej 25-letni jubileusz istnienia tej kolei, która powstanie swe i rozwój zawdzięcza prywatnej inicjatywie kapitalistów polskich w dobie, kiedy społeczeństwo polskie wzięło się do pracy pozytywnej młotem i kielnią.

W owym to czasie w dniu 10 stycznia r. 1885 została urzędownie otwartą jedna z najpoważniejszych linii kolejowych Królestwa Polskiego, a mianowicie dąbrowska. Grono ziemian, bankierów i przemysłowców, z margrabią Zygmuntom Wielopolskim na czele, otrzymawszy koncesję na budowę tej kolei, złożyło odpowiedni kapitał i przystąpiło do założenia „Towarzystwa kolei iwangrodzko-dąbrowskiej“. Jeden z warunków koncesyi głosił, że projektowana kolej ma być wybudowaną w ciągu 3 1/2 lat. Kapitał wyznaczony ustawą na roboty i wszelkie wydatki Towarzystwa wynosił 27 milionów rubli.

Na czele robót stanął jako dyrektor i kierownik techniczny, znany konstruktor i specjalista, inżynier kolejowy, Hipolit Cieszkowski, a sfinansowanie całego planu, którego koszt znacznie przewyższał kapitał, jakim rozporządzali pierwsi akcyonariusze, powierzono znanemu finansistcie Janowi Blochowi.

Roboty, rozpoczęte koło budowy tej linii kolejowej, przedstawiały się nader poważnie, ze wzglę-

du na to, że projektowany plant kolejowy, poprzecinany był licznymi rzekami i w znacznej części przechodził przez teren górzysty. Przez Wisłę prze-rzucono pod Dęblinem piękny most systemu krato-



Olbrzymie sprzeniewierzenie w Warszawie:
Rachmistrz Henryk Lesiakiewicz, współnik Kozakowa

wego, a koło stacji Miechów pod wyniosłem wzgórzem na gruntach wsi Piaskowca wybudowano jedyny w całym Królestwie Polskiem tunel o długości 2457 stóp angielskich. Nowością były i dworce



Ćwierćwiekowy jubileusz kolei iwangrodzko-dąbrowskiej: Uczestnicy bankietu w salach Resursy obywatelskiej w Radomiu.