

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH
PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK V

Lwów, grudzień 1928

ZESZYT 12 (44)

TREŚĆ: Mroźny oddech zimy. — Dziennik Urzędowy MK. Nr. 24. — Kolejnictwo w Polsce (z referatu p. inż. Śmiechowskiego). — *H. Krogulski*: Niedomagania w służbie zawiadowców stacyj. — Zagadnienia komunikacyjne. *Gees*. — Snute rozważania inteligenta. — Dodatki budowlane. *B. K.* — Uchwały Zw. Prawników. — Życie Związku. — Mój kącik: Sposób na dolegliwości. *Tzc.* — Remuneracje.

MROŹNY ODDECH ZIMY

Zima dla pracownika państwowego, to nie opalizujące kryształki szronu, ani hokey na lodzie w luksusowych miejscowościach górskich, lecz czas chłodu i głodu, zapinania płaszczy na wszystkie guziki i przysłowiowego... przyciągania pasa. Zima, to cudne, białe, wyszlachetniałe chłodną dystyncją słowo przyrody, w zrozumieniu pracownika umysłowego, podobnie jak wiele innych rzeczy, stała się okresem miesięcy przykrych, otykowanych brudnym lodem, mrozącym każdy poryw radości życia i wesela.

I już nawet nie ludzki, lecz zwierzęcy instynkt, każe przygotować się na ten czas, piękny może w jakichś dalekich krainach baśni, a tak zdecydowanie i bezapelacyjnie u nas sproletaryzowany. Przed zimą też panuje gromadny pęd do czynienia zapasów, magazynowania ziemniaków, jarzyn rozmaitych, węgla, omasty. Budżet domowy pracownika w okresie tym wykazuje najdroższe i najintensywniejsze wydatki, a ponieważ przychody jego są stałe, niestety nienawistnie stałe, budżet ratuje się sposobem nie ekonomicznym wprawdzie, lecz koniecznym i dopomaga sobie nowemi... długami.

Dług stał się od wielu lat wiernym towarzyszem pracownika państwowego. O ile kto nie odziedziczył majątku, o ile żona i dzieci pracownika niezarobkują o ile kto w godzinach pozabiurowych niema płatnego zajęcia, wpisuje się w służbę długu i idzie pod tym znakiem przewycięzać. Ironiczny grymas kamienieje na ustach naszych, gdy chcemy wypowiedzieć nazwiska pracowników, którzy długów nie mają. Nie możemy tego uczynić, gdyż ludzie, którzy nawet kiedyś uchodzili za dostatnich i rodziny, gdzie wszyscy członkowie zarobkują, są w podobnym położeniu do tych, którzy skazani są na czystą pensję.

Jeżeli przy tej sposobności zważy się, że równoległe z zadłużeniem idzie ograniczenie potrzeb życiowych, gdyż możliwość długów pracownika, pochodzących z lekkomyślności stała się absurdem, jeżeli zważy się, że stan ten trwa wiele lat, otrzymamy bolesny widok, niemającej sobie równej, nędzy materialnej pracownika, jego odrzucenia od życia społecznego i potrzeb członka europejskiej kultury.

Wszystkie długi pracownika, a szczególnie poczynione w okresie przedzimowym — jak wspomnieliśmy — nie pochodzą z lekkomyślności. Trzeba po prostu zapewnić rodzinie jadło, trzeba zarówno w mieście, jak i na linji, przez zakup zbiorowy, zabezpieczyć się przed drożyzną. Robi się więc długi, ratuje zwierzęcą egzystencję, a potem, no trudno, trzeba swe człowieczeństwo zahacić, wymościć słomą, szczelnie odgradzić od tego, co się w miejscowości, kraju i świecie dzieje. Przecież zima to błogi stan, który wprawdzie nie jest życiem, ale snem zimowym też nie jest. I tyle zim, srogich, głodowych i urzędniczych przespaliśmy. Mamy już training.

Wyniki naszego przystosowania się do więcej niż ciężkich warunków życiowych, będą kiedyś ciekawym materiałem dla badań przyrodniczych, społecznych i zwyczajowych. Lecz człowiek ma prawo do życia i prawo to zapytuje się dlaczego jest tak źle, ponuro i nie po ludzku?

Trudno na to odpowiedzieć. Zadłużając się, mieliśmy opętańczą nadzieję, że otrzymamy doraźną pomoc w okresie najintensywniejszego wydatkowania przedzimowego. Nadzieje nasze stały się płonne, gdyż dotychczas tylko nieliczni — w czasie gdy to piszemy nie wszyscy wybrani — otrzymali za pomoci czy remuneracje w kwotach drobnych i nie stojących w żadnym stosunku do zubożenia ogólnego.

Zarówno system rozdziału, jak i przewlekanie wypłat, anemicznych kwot, jest tak skandaliczny, że po zebraniu materiału nie omieszkamy krytycznie zająć się tą sprawą, czy sprawką.

W tem miejscu pomówimy o czem innym, a mianowicie o dodatku mieszkaniowym, przyznawanym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 lipca 1924 r.

Dodatek mieszkaniowy, który ma uwzględniać stopniowy wzrost komornego, według brzmienia ustawy, pokrywany jest z państwowego podatku od nieruchomości. Ponieważ podatek ten powiększa się w miarę wzrostu komornego, odpadają wszelkie trudności budżetowe w kierunku wypłaty dodatku mieszkaniowego.

W ciągu roku 1926 i 1927 wypłacanie różnicy między wysokością otrzymywanego, a należnego dodatku na mieszkanie, zostało z niewiadomych powodów wstrzymane i dopiero w dniach 1 października i 1 grudnia 1927 r. dodatek ryczałtowo wypłacono.

Obecnie powtarza się podobna sytuacja, a róż-

nica z każdym miesiącem wzrasta, tak, że ustawa o należna nam kwota, stała się już poważną i mogłaby decydująco wpłynąć na budżet pracownika. Ze skrupulatnych obliczeń wynika, że dodatek załegły tworzy czasami więcej, niż półtora miesięcznego uposażenia, a cyfrowo stanowi 55·2 do 178·8% uposażenia.

Przez podobne wstrzymanie wypłaty, stali się pracownicy państwowi przymusowymi wierzycielami Państwa na sumę ponad 50 milionów złotych.

Patrząc w nieubłaganą twarz zimy, pracownicy państwowi, nie rezygnując bynajmniej z żądania zasadniczej poprawy bytu, domagają się doraźnej pomocy, choćby przez wypłatę ustawowo należnego dodatku mieszkaniowego.

Święta idą! Za kilka tygodni zasiądą rodziny przy wspólnym stole i dzieląc się życzeniami i tradycyjnym chlebem bożym, przez łzy widzieć będą swój gorzki i czarny chleb ludzki.

Ogół pracowniczy z niepokojem spogląda w swój los i kosztując pod mroźnym oddechem zimy, oczekuje doraźnej i zasadniczej pomocy Rządu.

DZIENNIK URZĘDOWY M. K. NR. 24

który okazał się ostatnio, a według wiadomości „poufnych, z dobrego źródła“ zawierać miał ważne zarządzenia dla pracowników kolejowych, przyniósł ogólne rozczarowanie.

Poniżej streszczamy ważniejsze rozporządzenia:

Medal.

Na pamiątkę dziesięciolecia odrodzenia Państwa ustanowiła Rada Ministrów w dniu 27 września 1928 r. medal dziesięciolecia, wykonany z brązu i posiadający po jednej stronie wizerunek głowy Marszałka Piłsudskiego, z drugiej alegorię pracy, oraz napis 1918—1928. Noszony jest on na lewej piersi na wstążce z mory koloru chabrowego.

Prawo do otrzymania medalu mają wszyscy, którzy w okresie od 11 listopada 1918 do 11 listopada 1928 r. pełnili służbę państwową, wojskową albo cywilną, służbę samorządową albo służbę w innych instytucjach publiczno-prawnych o ile łączny czas tej służby wynosi co najmniej 5 lat, oraz o ile służbę tę pełnili nienagannie.

Wykluczeni od prawa otrzymania medalu są ci, którzy w tym czasokresie zostali ograniczeni w używaniu praw obywatelskich z mocy wyroku sądowego, lub ukarani za dezercję, następnie karani sądownie za przestępstwa z chęci zysku, karani dyscyplinarnie za występki służbowy, wojskowi karani za samowolne oddalenie się oraz oficerowie, zwolnieni z armji mocą wyroków sądów honorowych.

Przerwa w służbie nie powoduje utraty prawa do

otrzymania medalu, byleby tylko zliczone razem, a obliczone kalendarzowo okresy służby po dniu 11 listopada 1918 r., wyniosły razem co najmniej 5 lat. Do tego czasu nie zalicza się tych okresów, które w myśl odnośnych przepisów, nie są zaliczane do czasu służby (np. urlop bez uposażenia, czas pobytu w stanie spoczynku itp.).

Prawo do medali mają wszyscy pracownicy, a więc także nietatowi i kontraktowi itp.

Nadanie medalu należy do kompetencji Prezesów Dyrekcji K. P. i następuje z urzędu w stosunku do osób, które obecnie pełnią czynną służbę kolejową.

Osoby, które obecnie czynnej służby nie pełnią, otrzymują medal po złożeniu stosownej prośby do Prezesa tej Dyrekcji, której podlegali ostatnio w służbie czynnej.

Pominięci będą mogli wystąpić z żądaniem nadania medalu, a w razie odmowy, będą mogli dochodzić praw swoich drogą rekursu do M. K., a nawet drogą skargi do N. T. A.

Ci, którym medal zostanie nadany, nabywać go będą z własnych fundusów.

Umundurowanie

przyznano (Nr. I. 20894/2 ex 1928) za zwrotem 25% kosztów skarbowych, w następującym wymiarze:

Pełny mundur: mostowniczym, dróżnikom mostowym, dyspozytorom ruchu, telegrafistom, spisywaczom wagonów, lampiarzom, ekspedytorom, kasjerom stacyjnym, kasjerom bagażowym

i biletowym, pisarzom ceduł ładunkowych, elektrykom sygnalizacji, zawiadowcom odcinków sygnałowych, nadzorcom przewodów, wreszcie stróżom nocnym i zbrojnym wartownikom kolejowym.

Czapka: stałodziennym robotnikom w magazynach towarowych i w służbie drogowej.

Ciepła kurtka: starszym elektrykom i elektrykiem.

Wreszcie z inwentarza otrzymywać będą fartuchy skórzane kowale służby warsztatowej, drogowej i parowozowej.

Ponadto zwolniono pracowników, przeniesionych na emeryturę lub też na inne stanowiska służbowe, na których nie mają prawa do umundurowania do uiszczania dopłat za mundury o ile uiszcili opłatę w wysokości 25% kosztów skarbowych.

To samo dotyczy rodzin pozostałych po zmarłych pracownikach.

Rozporządzenie nie postanawia wprowadzić, czy zwalnia wymionione osoby od obowiązku zapłaty całej sumy powyżej 25% tak, iż zapłacone ewent. raty winny być im zwrócone, czy też zwalnia jedynie od obowiązku zapłaty reszty od pozostałej w dniu wejścia w życie rozporządzenia, t. j. w dniu 1 września 1928 r. a może w innym bliżej nieokreślonym terminie.

Pozostaje do wyjaśnienia kwestja, czy raty wpłacone w ciągu września i listopada 1928 r. podlegać będą zwrotowi.

Dodatki nocne

ustalono w złotych, a nie w punktach (Nr. I/18611/2). Są one nieznacznie zwiększone.

Amnestja

Ogłoszono (Nr. I/20931/1 ex 1928) wytyczne w sprawie stosowania amnestji.

Zgodnie z tekstem ustawy rozporządzenie wyjaśnia, iż amnestją objęta są tylko wykroczenia porządkowe oraz dyscyplinarna kara nagany. Do wykroczeń porządkowych zastosowana jest abolicja, t. zn., iż nakazuje się nie wszczynać dochodzeń służbowych o wykroczenia popełnione przed dniem 3 maja 1928 r., a wszczęte ewent. dochodzenia umorzyć. Zaniechać należy również wykonania nałożonych już, a nie wykonanych w całości lub częściowo kar za takie wykroczenia. Kary wykonane, darowane być nie mogą. Kwestję skreślenia kar z wykazów w stanie służby, aczkolwiek uzasadnioną w tekście ustawy, Ministerstwo dokładnie nie rozstrzygnęło.

Dyscyplinarna kara nagany nie podlega abolicji tylko darowaniu. Wobec tego postępowanie dyscyplinarne prowadzić należy w każdym wypadku aż do uzyskania prawomocnego wyroku, choćby spodziewaną była tylko kara nagany. Dopiero po uzyskaniu wyroku, kara ulega darowaniu na zasadzie amnestji. Do skreślenia darowanej w ten sposób kary nagany dyscyplinarnej z wykazu stanu służby, brak podstaw prawnych.

Pozatem rozporządzenie tonie w powodzi słów i niepotrzebnych wywodów.

* * *

Poszczególne Rozporządzenia, a zwłaszcza amnestję, skrytykujemy i omówimy dokładniej w następnym zeszycie.

KOLEJNICTWO W POLSCE

Poniżej podajemy fragment odczytu, przygotowanego przez MK. na uroczystości 10-lecia kolejnictwa, a opracowanego przez Inspektora Ministerjalnego Gł. Inspekcji komunikacji p. inż. Józefa Śmiechowskiego:

Choć już lat 10 dzieli nas od tej chwili, świeże jest jednak w pamięci wszystkich żywołowe wprost dążenie rzesz kolejowych do objęcia w posiadanie polskich kolei żelaznych na terenie całego Królestwa. Było w tem coś pokrewnego z przelotem wędrownego ptactwa, które radośnie podąża do gniazd rodzinnych, było coś z podświadomego uporu Ślimaka z Placówki Prusa, tego chłopka polskiego, który choćby miał zginać, nie odda Niemcom ojczystego zagonu.

Temu współdziałaniu najszerzych mas temu objawowi nieznanemu dotychczas w historii w żadnym innym dziele samoobrony społecznej, koleje polskie, zawdzięczają, że ani na chwilę w czasach tak obfitujących w doniosłe wypadki nie przerwały swej działalności komunikacyjnej, lecz natychmiast znalazły się w ręku władz

państwowych, jako sprawnie spełniający swe zadanie czynnik ładu w zakresie jaknajżywotniejszych zadań gospodarczych wskrzeszonej Ojczyzny.

Równocześnie w innej dzielnicy Polski i na innym polu brać kolejowa złożyła dowody umiłowania Ojczyzny, biorąc ofiarny a pełen zapału udział w orężej rozprawie na obszarze Lwowa i przyległych odcinków kolejowych.

Walki, które tam stoczono zapisały się chlubnie na kartach dziejów kolejnictwa w Małopolsce, jako dowód podniesionych uczuć patriotycznych, którymi personel kolejowy w tej dzielnicy zawsze się odznaczał.

Nie dziw zatem, że przy pomocy takiego personelu, pamiętnego nadto krzywd i upośledzeń jakich mu nie szczędziły władze wojskowe obu armji, działających na terenie Małopolski, objęcie w posiadanie Rządu polskiego kolei żelaznych w tej dzielnicy odbyło się z błyskawiczną szybkością, bez szczególnych trudności i zatargów.

Natomiast w zaborze pruskim, gdzie koleje

żelazne powołane zostały do życia przez prywatne kompanje niemieckie, bez żadnego udziału społeczeństwa polskiego, gdzie nadto władze rządowe uczyniły z kolei żelaznych dogodnie dla siebie narzędzie w dziele bezwzględnej germanizacji kraju i w tym celu tolerowały zaledwie Polaków w służbie kolejowej na najniższych tylko stanowiskach, a i to z licznymi zastrzeżeniami, w tym powtarzam zaborze, sprawa ujęcia aparatu kolejowego w ręce polskie najwięcej nastęrczyła trudności.

Trudności te potęgował nietylko brak odpowiednich sił fachowych, które użyć należało w służbie wykonawczej, ale i ta jeszcze okoliczność, że ustępujące władze niemieckie tendencyjnie nakazały swym funkcjonariuszom jaknajspieszniej porzucić swe stanowiska służbowe, co rzecz prosta, groziło unieruchomieniem kolei w całej wracającej do nas dzielnicy.

A jednak silnie bijące serca ludu tego umęczonego kraju, twardy upór tego ludu, zahartowanego w tyloletnich zmaganiach się ze swym prześladowcą, dokonał rzeczy na pozór niemożliwej. Do pracy na kolejach stanęły całe rzesze pracowników różnych zawodów, ludzie którzy arkana służby kolejowej znali zaledwie z okien wagonu. I ludzie ci przezwyciężyli trudności, zdawałoby się niepokonane.

Już w dniu 27 marca 1920 roku Nr. 1 Orędownika Urzędowego Dyrekcji P.K.P. w Gdańsku stwierdza publicznie fakt objęcia przez władze polskie eksploatacji kolei żelaznych na Pomorzu.

W podniosłej odezwie do polskich pracowników

kolejowych rzeczonyj Dyrekcji, Prezes jej daje świadectwo hartu, niezłomności i ofiarności, złożonych na ołtarzu Ojczyzny przez ówczesny personel kolejowy.

Podobnie, lecz wcześniej jeszcze, w Poznanskim, tylko zawdzięczając nastrojowi ludności polskiej i jej wysiłkiem, zdołano szybko opanować sytuację.

Wreszcie znacznie później, bo w roku 1922 dopiero piastowska dzielnica Śląska na drodze bohaterkich zapasów i kosztem krwawych ofiar zakończyła dzieło zcalenia kolei żelaznych w jedną sieć komunikacyjną Rzeczypospolitej.

Minął czas niedługi i koleje polskie, teraz już na całym obszarze Rzeczypospolitej, dały znów wyraz głębokiego uświadomienia co do odpowiedzialności, jaka spoczywa na nich podczas obrony kraju. Złamanie i odparcie nawały bolszewickiej w roku 1920 ułatwiła w dużej mierze sprawna i gorliwa współpraca naszych kolei żelaznych, oraz wytężona i ofiarna praca służby kolejowej.

Ten pobieżnie naszkicowany zarys tyloletnich dziejów naszego kolejnictwa, jego cichych i nie szukających rozgłosu, choć zawsze owocnych trudów ponoszonych dla Ojczyzny, niechaj będzie wyrazem nietylko hołdu dla jego zasług, położonych w dobie odrodzenia, lecz zarazem przeświadczenia, że kolejnictwo polskie, wiernie swym świetlanym tradycjom, podążać będzie zawsze drogą poczucia tych wielkich obowiązków, jakie w Ojczyźnie wskrzeszonej i wolnej nakłada nań pragnienie przyłożenia się swą pracą do rozkwitu i potęgi tej umiłowanej Matki naszej.

HENRYK KROGULSKI

NIEDOMAGANIA W SŁUŻBIE ZAWIADOWCÓW STACYJ

(II) Porównanie stanowiska naczelnika stacji w czasach zaborczych z obecnym, musi nasunąć przekonanie, że systematycznie poniża się naszą godność, a wyrazem tego jest zrównanie naszego tytułu służbowego z dawnym kolejomistrzem lub sygnałomistrzem.

Określenie naszego stanowiska za czasów zaborczych słowem „naczelnik“ znakomicie oddającym całość zakresu działania w stacji, zastąpiono w Polsce rusyfikizmem, pojęciem rządcy lub ekonomy, dostosowując prawdopodobnie pojęcie słowa „zawiadowca“ do kwalifikacji pracowników na tych stanowiskach w Kongresówce, gdzie według twierdzenia miarodajnych czynników, opartej na długiej obserwacji, 90% pracowników nie posiada kwalifikacji na stanowiska kierownicze.

Wobec rozgraniczenia zakresu działania zawiadowcy stacji w b. zaborze rosyjskim, czy pruskim, gdzie jego kompetencja ograniczała się do zarządu personelem, materiałami i inwentarzem stacyjnym, gdzie dla służby handlowej istnieje jeszcze i dziś osobny ekspedytor, dla służby ruchu starszy dyspozytor, dla telegrafu, starszy telegrafista lub kancelista techniczny, nazwa ta była może właściwą, lecz nie może być właściwą dla nas w Małopolsce, gdzie całość pracy stacji,

pozostaje pod wyłącznym kierownictwem i odpowiedzialnością naczelnika.

Tytuł zawiadowcy odpowiadać może dobrze ściśle wewnętrznemu zakresowi działania kolejomistrza lub sygnałomistrza, nie może jednak odpowiadać tak wszechstronnemu zakresowi działania i konieczności reprezentacji na zewnątrz, jak to ma miejsce u nas. Język polski nie zna słowa zawiadowca, a wprowadzenie go z języka rosyjskiego jest dowodem wprowadzania u nas wschodniego ducha i metod.

Nazwę „naczelnik“ pozostawiono przecież w nomenklaturze kolejowej, przy sekcjach utrzymania i warsztatach, to też w zmianie naszej nazwy możnaby się dopatrywać jeszcze i innych, konkurencyjnych pobudek.

Na zewnątrz, wobec społeczeństwa, zmiana nazwy naszego stanowiska, spowodowała pojęcie degradacji, tymczasowości, a co za tem idzie i poderwanie naszego autorytetu.

Po linii pauperyzacji na zewnątrz poszły i przepisy o umundurowaniu, na co większość zawiadowców stacji zareagowała całkowitem zaniechaniem noszenia mundurów w służbie. Mundur, który powinien być dla nas chlubą, jako oznaka, że pracę swą oddaliśmy wy-

łącznie dla Państwa, stał się nam wstrętny, gdyż w jednolitości jego widzimy poniżenie naszego stanowiska i godności osobistej, i nie chcemy na nim nosić plam, powstałych z winy tych, którzy niejednokrotnie nie umieją go nosić i szanować.

Ujednostajnienie umundurowania, nie jest wyrazem demokratyzacji naszego społeczeństwa, gdyż zasadą demokracji jest właśnie uszanowanie osobistej godności każdego obywatela, a dowodem tego poszanowania nie może być lepszy gatunek materji.

Lecz przejdźmy do spraw wewnętrznych.

W prywatnych przedsiębiorstwach, jest specjalnie wynagradzane specjalizowanie się w pewnym kierunku, osiągnięte wieloletnią pracą, na kolei istnieją premje za lepsze wyniki pracy w jednostce czasu. Nas to jednak nie dotyczy, gdyż stanowiska nasze włoczone w drabinę systemizacji, poza którą wyjść nie możemy, jeśli nie zmienimy stanowiska a często miejsca pracy. I właśnie w tem tkwi sprzeczność z prywatnym przemysłem, gdyż w kolejnictwie na obecnych zasadach opartem, lepsze wynagrodzenie uzyskać można nie za nabytą rutynę na jednym stanowisku, lecz przez częste przerzucanie się i polowanie na wyższą grupę.

Jakież bodziec do pracy twórczej może mieć obecny zawiadowca stacji, wiedząc, że nie posunie się ani krok naprzód, mimo wielu lat służby spędzonych na jednym stanowisku, mimo nabytej rutyny, znajomości stosunków i niezaprzeczalnych osobistych zasług?

Czy zdrowemi można nazwać stosunki, w których nie wytrwała rzetelna praca na jednym stanowisku, lecz ryzyko, i przerzucanie się z jednego miejsca na drugie, daje możliwość uzyskania wyższej grupy uposażenia? Czy taki stan jest korzystny dla kolejnictwa?

Pozostawianie przez dłuższy czas na jednym miejscu, daje możliwość obserwacji rozwoju życia gospodarczego okręgu ciężenia stacji, i odpowiedniego ustosun-

kowania się kolei do niego, natomiast częste wprowadzanie coraz to „nowej miotły“ obserwację tę uniemożliwiają ustosunkowanie się kolei do potrzeb lokalnych, utrudniają i przynoszą jej bezpośrednie straty.

Zniesienie automatycznych przesunięć w grupach uposażenia, przynosi nietylko nam, ale przedewszystkiem kolejnictwu dotkliwą szkodę. Dziś, gdy większość stacji obsadzona jest starymi wytrawnymi zawiadowcami, którzy nie mają nic do stracenia ale i nic już do uzyskania, stan ten stworzył poczucie krzywdy, i stał się powodem zniechęcenia do pracy, w przyszłości jednak stan ten wywoła szkodliwą fluktuację pracowników, którzy do stanowiska nie będą przywiązywali większej wagi, będzie ono pomostem do uzyskania wyższej grupy w wyżej systemizowanej stacji, lub na innym stanowisku, a co gorsza w niedalekiej przyszłości spowoduje fakt, że pracownicy z wykształceniem średnim, nie widząc dla siebie żadnej przyszłości na stanowiskach zawiadowców, nie będą o nie kompetowali, zaznaczy się odpływ ludzi inteligentnych od wykonawczej służby, jak dziś już zaznacza się brak dopływu maturzystów na kandydatów kolejowych.

Koleje nie mają już dziś tego monopolu przewozowego, jaki miały przed laty dwudziestu. Automobilizm i lotnictwo rozwijające się w szalonym tempie, stwarzają niebezpieczną dla kolei konkurencję, której zwalczać nie podobna, ale inicjatywą umysłów inteligentnych i doceniających powagę sytuacji, można i musi się utrzymać dochodowe przewozy, chronić kolej od strat i bankructwa.

Zagadnienie to, najważniejsze w dobie obecnej i najbliższym dziesiątku lat, będą miały do rozwiązania tylko otwarte mózgi zdolne oderwać się od szablonu, pełne twórczej inicjatywy, ale za to muszą one być odpowiednio wynagradzane.

C. d. n.

ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNE

IV.

Aeroplan, w niedalekiej przyszłości, jeden z najpoważniejszych konkurentów kolejnictwa, staje się coraz bardziej popularnym środkiem komunikacji, przynajmniej za granicą. U nas na razie według ostatnich danych statystycznych średnio na jeden przelot aeroplanem wypadło 2, 3 osoby. W wielkich ilościach przewożono jedynie bagaż i pocztę. Zainteresowanie lotnictwem i lotniczymi linjami wzrasta stale wśród społeczeństwa.

Ostatnio doniosły dzienniki, że M. K. przyjęło przewóz napowietrzny od firm prywatnych i otworło Wydział lotnictwa cywilnego, w którym skupiać się będzie polityka i gospodarka komunikacji napowietrznej, a Plage Leśkiewicz w Lublinie buduje drewniane „Fukery“. Niewiadomo, czy zaufanie do linii lotniczych chciało M. K. w społeczeństwie poderwać, oddając zamówienia firmie, o której pisano, że wyrabia „latające trumny“.

Pod jakim względem samolot staje do walki z komunikacją kolejową? Pod tym samym, co i samochód i będzie w miarę udoskonalenia i rozwoju konkurentem coraz bezwzględniejszym w dziedzinie szybkości i długich przebiegów. Samolot stanie do walki nietylko z koleją, ale z wszelką komunikacją lądową i wodną.

Jeżeli obliczymy dzisiejsze koszty przewozu, wobec

bardzo szybkiej dostawy, koszty te nie są wysokie, zważywszy ekonomicznie, a w razie rozpowszechnienia się tego środka komunikacji, koszty te będą jeszcze niższe.

Przewóz kolejami żelaznymi musi być drogi, gdyż kolej ciągle łożyć musi na utrzymanie starych i budowę nowych dróg, na utrzymanie dużej ilości personelu, rozsypanego po tych drogach. Już drogi morskie tańsze są pod tym względem od kolei i przy odległościach ponad 3 000 km ekonomiczniej jest przewozić statkiem aniżeli koleją. Odległości mniejsze prawie nie są brane w rachubę, szybkość — hydroplanem 512 km na godzinę, aeroplanu 453, balonu sterowego 130 km na godz. A nośność? — 1500 do 2000 kg, A należy wziąć pod uwagę to, że prędkość parowozu, samochodu jest rezultatem wysiłku sztucznego, podczas gdy prędkość samolotu jest naturalnym warunkiem jego równowagi.

Jak z powyższego przedstawienia widać, szybkość samolotu kolosalna, koszt dziś stosunkowo do szybkości dostawy nie wielki, a będzie mniejszy w miarę rozpowszechniania się linii lotniczych i zdobycia przez nie zaufania społeczeństwa do bezpieczeństwa przewozu. Doświadczenie wykazuje, że ta zawrotna wprost szybkość około 1/2 tysiąca km na godzinę nie jest głów-

wym zabiegami w lotnictwie cywilnym. Ma to miejsce w lotnictwie wojskowym. W lotnictwie cywilnym chodzi więcej o bezpieczeństwo przewozu i regularność lotów i tego więcej, aniżeli tej wielkiej szybkości, domaga się społeczeństwo od awjacji cywilnej. Jemu wystarcza na razie przeciętna szybkość aeroplanu 150 do 200 km na godzinę, byle loty nie były niebezpieczne wzgl. nawet zagrożone. Skoro utwierdzi się w społeczeństwie zaufanie do linii lotniczych i nastąpi spopularyzowanie tychże, można będzie myśleć o zwiększeniu chyżości, choćby nawet do 400 i 500 km na godzinę.

Jeśli idzie o regularną komunikację lotniczą, cywilną, handlową, rozpoczęły ją już w lutym 1919 r. Niemcy na linii Berlin—Lipsk—Weimar. Dziś mają one najgęstsza sieć handlową lotniczą, bo 134 linii o ogólnej ilości km 18.531. Po Niemcach idzie Francja, mająca 38 linii w km 12.384, później Rosja 18 linii w km 5.9115. Na 4 miejscu stoi Holandia, na 5 Anglja, na 6 Włochy, na 7 Polska, na 8 Czechosłowacja. Polska ma 8 linii lotniczych o 2.100 km. Ciekawa rzecz, że Ameryka, ta ojczyzna wszelkich nowości, do tej pory niema ustalonych linii lotniczych. Już wprawdzie w r. 1926 rozpoczął się w U. S. A. żywy ruch powietrzny, a 16 towarzystw prywatnych uzyskało koncesję na komunikację lotniczą, są to jednak szlaki zakontynentalne i po większej części jeszcze ściśle nie wyznaczone. Stałą służbę pocztową pełnią samoloty jedynie na linii San Francisco—New York i Chicago—New York. Podobnie i w południowej Ameryce niema jeszcze ściśle określonych linii lotniczych.

Już dziś jednak mocarstwa zwracają uwagę na rozwój transoceanicznej komunikacji, śledzą i opieką otaczają pracę nad wytrzymałością samolotu w czasie długich nadmorskich podróży, gdyż już dziś marzą narody o emulacji samolotu z wielką nawet komunikacją oceaniczną.

Wiadomem jest chyba czytelnikom, że w r. 1926 wyjechała specjalna ekspedycja niemiecka ustalić dokładnie linię przelotu takiego jak Berlin—Pekin (via Irkuck), a znane są plany Ecknera utworzenia linii powietrznej Sewilla—Buenos Aires balonami sterowymi.

Przy dzisiejszym stanie lotnictwa loty ograniczają się do godzin dziennych, chociaż już w Ameryce między Chicago a N. Yorkiem pocztę przewozi się również w nocy. Długość przelotów przeciętnie wynosi 1500—2000 km. A chociaż lotniska z natury rzeczy znajdują się poza miastem i dojazd do nich jest konieczny, to jednakowoż stosunek przejazdów koleją do lotniczych wynosi 1:6.

W awjacji handlowej pierwszeństwo poczyna zdobywać hydroplan, dzięki swej łatwości lądowania (nie potrzebuje lotniska specjalnego) jakoteż możliwości odbywania lotów na nieznacznej wysokości nad wodą.

W każdym razie z powyższych rozważań na temat zagadnień komunikacyjnych wynika jedno, jeśli na pewien okres czasu zwycięży na lądzie samochód w walce z koleją o szybkość handlową, to jednak zwycięstwo to nie będzie trwałe, gdyż na dalszych odległościach (od jakich 300 km w górę) zwycięży ich obu samolot, jak zwycięży wogóle wszelkich tytanów morza, budowanych w dokach okrętowych. Kolej zostanie nadal ważnym czynnikiem w życiu gospodarczym społeczeństw i państw, ale nie jedynym i decydującym, jak było do tej pory. Przewozy o zwartych i dużych ilościach zawsze będą do kolejnictwa należały. Z tem trzeba się liczyć i taką wprowadzić politykę i reformę taryf kolejowych, któraby do przewozu koleją zachęcała, a nie utrudniała, a zarazem starać się winno kolejnictwo polskie wziąć za kierownicę samochodu, a rozwój jego wyzyskać dla siebie.

Gees

SMUTNE ROZWAŻANIA INTELIGENTA

„Biuletyn Urzędniczy“, organ Związku Stowarzyszeń Urzędników Państwowych i samorządowych z wykształceniem akademickim rozważając 10-lecie, zastanawia się nad olą urzędniczą w ubiegłym okresie. Pisze zupełnie słusznie, że „do kierownictwa wszędzie, do wykonywania przeważnie winni być użyty ludzie o wielkim wykształceniu i jeszcze większym doświadczeniu; każdy obejmujący posterunek państwowy winien wykazać, że uczył się i że umie dobrze w danym dziale pracować“.

Wspominając ubiegłe lata pisze organ ten dosłownie:

„Na młody, wątły organizm państwowy rzucono radykalne hasła, przenoszone ze wschodu zakażonego bolszewizmem, które w administracji publicznej głosiły pogardę dla studjów i kult niekompetencji jedno i drugie bardzo dogodne dla domorosłych genjuszów, czyniących swawolne eksperymenty bez poczucia odpowiedzialności, a żadnych władzy i fortuny. Urzędnicy z wyższym wykształceniem, zorganizowani wówczas przeważnie w Małopolsce, nawiązując kontakt z takimi urzędnikami innych dzielnic, a stanowiący razem, znikomą część zahukanej inteligencji, stanęli ze swoją najlepszą wolą i umiejętnością pracy wobec nieprzewyciężonych trudności. Wszelkie rojenia o logicznych zasadach budowy

organizmu państwowego, okazały się złudą; musieli oni żmudnie torować drogę w pracy indywidualnej, oczywiście mniej skutecznej wśród nieustannych przeszkód od góry i od dołu. Scigani zawiścią i niechęcią, dyskredytowani przez rzesze zwykłych karjerowiczów, zwalczać musieli niezaszczytne dążności separatystyczne i zakusy licznych stronnictw politycznych, nieoparte o zrozumienie naczelnego interesu państwa. A jednak mimo licznych przeciwności oni to właśnie wnieśli swą cichą, wytrwałą, codzienną pracę szkielet budowy państw, zyskując zwolna choć niezbyt chętnie uznanie u władz i społeczeństwa.

Niestety, trudny ten i powolny rozwój doznał pewnego zahamowania w ostatnich czasach. Z przyczyn, pod kątem widzenia interesów Państwa niezbyt zrozumiałych, wezbrała znów jakoby fala niechęci do wyższych kwalifikacji nabytych studjami; w niektórych resortach doszło do systematycznego usuwania z trudem zebranej garstki urzędników z akademickim wykształceniem, co oczywiście musiało się odbić ujemnie na działalności tych resortów.

Troska o potrzeby materialne wskutek notorycznie nędznych uposażeń góruje dziś w stowarzyszeniach nad stroną ideową, a troska o byt własny i o byt rodziny — o zachowanie stanowisk, tłumi zdolność do wszelkiej

inicjatywy. Nie mamy za sobą tradycji stanu urzędniczego, nie mamy też zrozumienia dla ważności pracy organizacyjnej — losy stowarzyszeń i związków całych zdane są nieraz na łaskę indywidualnych wysiłków, które, gdyby nawet były bohaterkami nie mogą być skutecznymi“.

Podkreślenia nasze.

Sliczne słowa! My, pracownicy umysłowi kolei z wykształceniem średnim, słowa te gorzkie i do swoich warunków możemy przystosować, z tem, że stanowczo do dziś nie możemy dopatrzeć się uznania od władz dla naszych zawodowych postulatów.

DODATKI BUDOWLANE

Wyczytaliśmy w dziennikach, że M. K. pragnąc wynagrodzić mozolną pracę inżynierów i zachęcić ich do dalszej intensywnej roboty, szczególnie przy sporządzaniu kosztorysów — a także przy konstruowaniu kunsztownych obliczeń „jednostek pracy“ — przyznało zresztą słusznie, tej kategorii pracowników specjalne dodatki, dochodzące do 100% obecnego wynagrodzenia. Przecież ktoś coś dostał... nareszcie! Czas ku temu najwyższy, bo co lepsze, cenniejsze, energiczniejsze i bardziej przedsiębiorcze młode jednostki korzystały z nadarżającej się sposobności i uciekały z kolei na korzystniejsze, choć bynajmniej nie lukratywne stanowiska nierządowe.

Ilość lepiej płatnych szczęśliwców stanowi jednak minimalny procent ogółu pracowników kolejowych, którzy pozostają nadal na głodowych poborach, nie spodziewając się rychło nawet poprawy bytu.

Doprowadzenie do apatii i zniechęcenia licznych rzesz pracowniczych, mających często duży bezpośredni i decydujący wpływ na dochodowość kolei, nie można nazwać trafną i sprawiedliwą polityką personalną, jak to oceniliśmy w stosunku do inżynierów. Cóż bowiem są warte choćby najbardziej kunsztowne zestawienia kosztorysów, obliczenia należności za dostawę wagonów na bocznicę, sortowanie wagonów. Wyzyskanie ładowności wagonów, siły pociągowej parowozów, rygory taryfowe, i t. d., jeżeli ten, któremu powierzono obliczanie i pobieranie należności, głoduje i nie zawsze nosi całe obuwie?

Czy jest ktoś, ktoby wierzył, iż marnie płatny pracownik będzie stał godzinami na słocie w podartych butach, aby nie uronić minuty przetoku, płatnego przez stronę?

Czy można przypuścić, że źle wynagradzany taksator, kasjer i zawiadowca w jednej osobie, najczęściej w dodatku ze wszystkich stron maltretowany, zechce się użerać z bankrutującymi handlarzami czy kupcami o klasę taryfową lub postojowe? Ma kto to głębokie przeświadczenie, iż podobny parjas, wykonujący w Dyrekcji służbę kontrolną czy rewizyjną, potrafi długo pracować z zapalem i ściagać białych murzynów na linii za niezbyt precyzyjne spełnianie obowiązków, skoro odczuwa na sobie skutki „pieczołowości“ tego samego chlebodawcy?

Nie są to jałowe utyskiwania, podyktowane zazdrością. Chcę jedynie wykazać krótkowzroczność Zarządu kolejowego w jaskrawie nierównomiernem traktowaniu pracowników pod względem oceny pracy i wynagrodzenia.

Wszak muruje się na piasku, jeśli wynagradza się specjalnie tylko tych, co wydatkując pieniądze, coś na wydatkach oszczędzą, zostawia się natomiast losowi i łagodności klimatu drugich, którzy jakkolwiek nie zarabiają tych pieniędzy, jednak na dochodowość przedsiębiorstwa wywierają wpływ decydujący. Wygląda to tak, jak gdyby (proszę darować porównanie) przedsię-

biorca dorożkarski płacił należycie woźnicę, oszczędzając na owsie dla konia. Zarabia przecież w rzeczywistości ów nieszczęśliwy „fjakierski“ koń, i im powolniej z braku sił będzie ciągnął, tem mniej zyska przedsiębiorca, mimo dobrego opłacania woźnicy.

Zdarzyło się w jednej stacji P. K. P., że taksator, kasjer, i siła biurowa w jednej osobie X grupy uposażenia spowodował omyłki taksacyjne, które w ciągu dwóch lat doszły do sumy kilkunastu tysięcy złotych. Kasjer ten nie ściągnął od stron powyższych niedoborów, gdyż myśląc o swej biedzie i stosach papierów, jakie miał przepracować, nie znalazł ani czasu ani ochoty na egzekwowanie dłużnych kolei pretensyj. Pretensje uległy wskutek tego przedawnieniu, a Dyrekcja przypisała owe grube tysiące kasjerowi-taksatorowi do zwrotu z poborów służbowych. Sprawa pozornie załatwiona, skoro atoli ktoś o kontemplacyjnym usposobieniu rzecz rozważy, iż w szczególności pracownikowi można potrącić $\frac{1}{4}$ poborów, w danym wypadku powyżej 50 zł miesięcznie, czyli 600 zł rocznie, to aby ściągnąć np. 12.000. trzeba czekać na to 20 lat. A gdzie jest gwarancja, iż delikwent tyle pożyje? Wykluczone by do tego czasu z głodu nie zginął.

To, o czem wyżej, zaszło w jednej stacji, i szczęśliwym trafem wyszło na jaw. Na kilka jednakże tysięcy stacyj w Polsce chyba nie była to tylko ta jedna jedyna, w której niedbale obliczono należności. A ile jest innych nieujawnionych strat, nie ze złej woli powstałych, ale z apatii, ze zniechęcenia, z przepracowania! Lecz miarodajne czynniki nie chcą nic widzieć i wiedzieć. Ze strony Związków zawodowych interwenjowano w M. K. niejednokrotnie o dodatki kasowe dla kasjerów, nie za ciężką pracę — broń Boże — ale jako rekompensatę za unieważnione falsyfikaty, których ustrzec się niepodobna a za które kasjerzy muszą wykładać własne krwawo zapracowane grosze. Wszakże kasy główne w myśl przepisu poprostu obniżają przelewy.

Oto zaledwie przelotny szkic niestety zbyt przykrych stosunków, wśród których o głodzie i chłodzie wegetują masy pracownicze, zdane oddawna istotnie na łaskę losu, na beznadziejność położenia. I trudno o inne wyjście ze sytuacji, o ile ci, co patrzą w słońce, a światła nie widzą, nie zechcą naprawdę wejrzeć w głąb tych katakumb pracowniczych chociażby z pomocą czarnoksiężskich okularów i nie wymierzą parjasom należnej sprawiedliwości.

B. K.

KOLEDZY!

Uważajcie pilnie, czy w listach płac potrącono Wam wkładki na Związek. Przerwa w opłacie wkładek powoduje utratę praw członkowskich. Przynosi szkodę i Wam i Organizacji.

UCHWAŁY ZWIĄZKU PRAWNIKÓW KOLEJ.

Obradujący we Lwowie we wrześniu b. r. Zjazd Związku Pracowników P. K. P. o którym w swoim czasie pisaliśmy, wysunął następujące postulaty, które poniżej streszczamy:

1. Zjazd Związku Prawników P. K. P. wyraża przekonanie, że dla usprawnienia gospodarki przedsiębiorstwa P. K. P. wskazaną jest możliwość dalszego wydzielania pewnych gałęzi służby kolejowej i nadania im charakteru odrębnych przedsiębiorstw; odpowiednie uprawnienia winny się znaleźć w nowej ustawie o przedsiębiorstwie P. K. P.
2. Zjazd Prawników P. K. P., podnosi, że obecny stan prawny, stworzony przez wydanie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24/IX 1926 r. (Dz. Ust. Nr. 3, poz. 586), którego do tej pory nie wykonano, nasuwa w praktyce tak liczne wątpliwości, iż najrychlejsze ich usunięcie jest dla dobra kolejnictwa polskiego konieczne.

Z wniosków „Komisji ogólnej“ przyjęto następujące uchwały, dotyczące wystąpienia do Rządu:

1. O systemizację tych stanowisk, które winny być obsadzone wyłącznie przez pracowników kolejowych z wykształceniem prawniczym.
2. o zrównanie pracowników kolejowych pod względem należności za podróże służbowe z innymi urzędnikami państwowymi.

3. o przyznanie referendarzom (VII gr. upos.) prawa przejazdu I klasą.
4. o ułatwienie prawnikom kolejowym w czasie trwania służby kolejowej praktyki w sądach i tych działach administracji państwowej, które mogą mieć wpływ na sprawniejsze funkcjonowanie przedsiębiorstwa P. K. P.
5. o przyznanie pracownikom kolejowym, współdziałającym w pracach, za które pracownikom z wykształceniem technicznym przysługują dodatki partycypowania w tych dodatkach w odpowiedniej wysokości.
6. o przyznanie w projektowanej nowej ustawie uposażeniowej dodatku za wyższe studia pracownikom z wykształceniem akademickim.
7. o poczynienie odpowiednich kroków, w interesie służby i powagi stanu prawniczego w tym kierunku, ażeby pracownikom z wykształceniem prawniczym nie używano stale, z wyjątkiem koniecznego wykształcenia, do pełnienia funkcji nie wymagających wykształcenia prawniczego.
8. o utworzenie w interesie służby i podniesienia fachowego wykształcenia prawniczego w Warszawie Centralnej, a przy Dyrekcjach — Dyrekcyjnych Bibliotek ze szczególnym uwzględnieniem dzieł z dziedziny prawa, administracji i ekonomji, oraz o poczynienie kroków w kierunku odpowiedniego uposażenia bibliotek pod względem finansowym.

BIBLIOTEKA Z. O. W KRAKOWIE

otwarta jest dla członków miejscowych i z przestrzeni **we wtorki, środy i piątki** każdego tygodnia (prócz świąt) **od godziny 17—18. w lokalu Związku przy ul. Kopernika 22/II p.**

Wpisowe dla wszystkich członków — 50 groszy, abonament miesięczny dla członków miejscowych 50 groszy, dla członków z przestrzeni 1'00 złoty, (w tem opłata admin. 50 groszy). **Książki przesyłać można korespondencją kolejową** na mocy reskryptu M. K. Nr. Pr. 358/25. Woreczki z odpowiednimi adresami sprawić sobie muszą sami abonenci z przestrzeni („Czasopismo“ Nr. 1 z b. r. i „Wiadomości Okr.“ z 1 listopada b. r.).

Już wyszedł z druku Katalog dzieł biblioteki. Cena 30 gr. Koledzy, reflektując na otrzymanie katalogu wypożyczania książek, zechcą zgłosić się (osobiście wzgl. pisemnie pod adresem: Gądek Stanisław Dyrekcja Kol. Państw. Kraków, Wydział Osobowy). z zamówieniem katalogu.

Abonament i wpisowe z przestrzeni przesyłać można czekami P. K. O. Nr. 407, 918. Czeki przesyłać się na żądanie.

Zarząd Biblioteki Z. O. w Krakowie.

NA BIBLIOTEKĘ

przy Zarządzie Okręgowym Z. U. P. w Stanisławowie
złożyli:

Gotówką: koledzy: Dworzak 5 zł., Peszkowicz 10 zł. Jasiński 10 zł., Kłakowicz 10 zł., Pisz 5 zł., Hunca 5 zł., Cieszyński 10 zł., Kisielewski 10 zł., Zyga 10 zł., Sowrya 5 zł. — razem 80 zł.

Książki nadesłali:

Kol. Hrobni: Misterja — Knut Hansun, W miłości i boju — Daniłowski, Rówieśnice — Rygier-Nałkowska, Ozimina — Berent, Fachowiec — Berent, Czarty Pułk — Teslar.

Kol. Hunca: Fizjologia małżeńska w 2 t. — Balzac, Powieść o siedmiu powieszonych — Andrejew, Narzeczona z Angory — Melcer, Jak cień — Hajota, Tajemnica martwych piasków — Breszko, Karjera młodej kobiety — Breszko, Miłostki carskiego husara — Puszkina, Obłomów w 2 t. — Gonczarow. Wszystkie książki kol. Huncy oprawione.

Przypominamy się łaskawej pamięci kolegom, którzy na Zebraniu dnia 16 listopada 1928 ofiarowali następującą ilość książek:

Ostapowicz 5, Obierek 2, Klimaszewski 5, Kamiński 5, Bielecki 3, Otto 3, Maciaszek 2, Bong 2, Sztuch 1, Marcinowski 5, Janiga 5, Piotrowicz 5, Mierczuk 5, Kisielewski 10, Kobryn 2, Begejowicz 5, Winnicki (Bolechów) 3, Rosicki 5, Graf 3, Kreinbuszewski 5, Honig 3, Tatara 3, Warchałowski 5, Kuc 2, Stokłosa 2, Steinbach 2, Fertig 1, Słemiński 2, Woźniak 2, Zarzycki 2.

Ofiarowane książki upraszamy nadsyłać pod adresem kol. Silberbacha — Wyd. I, kol. Gorzkowskiego — Wyd. I lub też kol. Fertiga — stacja Stanisławów. **uwielbiamy jednocześnie kol. Silberbacha osobnym pismem** o ilości odesłanych książek i pod którym adresem.

Do odsyłania książek i korespondencji można używać poczty kolejowej. (Reskrypt M. K. Nr. 378/25).

Zarząd Okręgowy Z. U. P. w Stanisławowie.



Ż Y C I E Z W I Ą Z K U

KRAKÓW (Koło)

Dnia 22 października b. r. odbyło się posiedzenie Zarządu Koła, na którym zapadły następujące uchwały:

1. Przed pensjonowaniem pracownika winna D. K. P. na 3 miesiące wcześniej doręczać odpowiedni akt.
2. Koło urządzi wieczór św. Mikołaja; wyłoniono stosowny komitet.

Na posiedzeniu tem odczytano referat kol. Włodyki p. t. „Ośmiogodzinny dzień pracy dla dyżurnych ruchu w Krakowie“.

Dnia 12 listopada przyjęto regulamin Zarządu Koła; opodatkowano się po 50 groszy na rzecz biblioteki.

STRYJ

W sobotę 27 października b. r. odbyło się w Stryju kwartalne Zebranie Informacyjne członków miejscowego Koła, przy licznych udziałem miejscowych kolegów. Zagałł prezes Bartł. Referaty wygłosili delegaci Z. O. kol. Piątkiewicz oraz kol. Sitko. Sprawozdanie kasowe w zastępstwie chorego skarbnika kol. Cabicara, zdał kol. Kapa. Rozrost Koła znaczny, widać to po napływie kolegów członków. Dopisało zwłaszcza Ławoczne, w której cały komplet naszych kolegów wstąpił w szeregi Z. U. P., dzięki naczel. stacji kol. Ornatowskiemu. Kasa Samopomocy koleżeńskiej rozwija się pomyślnie, a zaczynają z niej czerpać koledzy, którzy dotąd nie interesowali się żywotnością Koła i Kasy samopomocowej.

Sprawę ubezpieczenia się w P. K. O. przyjęto jednomyślnie.

Sprawę stworzenia biblioteki w Z. U. P. pchnięto naprzód przez opodatkowanie się kolegów, członków Koła w dobrowolnej wysokości. Przy końcu Zebrania złożono w formie wniosku, uchwalonego wśród oklasków serdeczne podziękowanie koledze prezesowi Koła Kazimierzowi Bartłowi za owocną czteroletnią działalność.

Tego samego wieczora odbył się w dużej sali p. Bisanza Uroczysty Wieczór pożegnalny, poświęcony odchodzącym kol., Bartłowi przeniesionemu do Lwowa-Podzamcza i Stepanowi, przeniesionemu na emeryturę. Wieczór ten zgromadził prócz elity naszego stryjskiego kolejowego świata urzędniczego wszystkich naszych członków Koła. Toasty wypowiedzieli koledzy Ustjanowicz, Piątkiewicz, Schaller, Kapa i Kulikowicz. Przemówienie zwłaszcza kol. Ustjanowicza było wysoce kunsztowne pod względem formy, głębokie w treści. Niemniej poważnym było przemówienie wiceprezesa Koła kol. Kapy.

Zebranie to, dyktowane wielkim umiłowaniem obu znacznych, żegnanych Kolegów, zaszczyciły dość licznie i niespodzianie panie, nawet zamiejscowe. Żony jubilatów obdarzono pięknymi bukietami. Wieczór pożegnalny, jakiego Stryj dawno nie widział, niczem nie zakłócony, a nastrojowy, przeciągnął się aż do samego rana.

KRAKÓW (Okręg)

8 listopada 1928.

Po odczytaniu protokołu kol. Gądek poinformował obecnych o dotychczasowych staraniach uzyskania lo-

kalu obszerniejszego. Lokal w Tow. Oratoryjnym wypadłby jednak za drogi. Skrępowanie, pewne ograniczenia, jak się to dzieje przy współużywaniu lokalu, a zarazem stosunkowo dość duża opłata miesięczna nie stoją w proporcji do swobody, jaką się ma w używaniu choćby takiego lokalu, jaki obecnie mamy. Ponadto budżet Okręgu nie pozwala na wyższy czynsz. O ile sytuacja ogólnozwiązkowa się poprawi i Okręgi będą mogły otrzymywać większe dotacje, będzie można myśleć o zmianie lokalu na większy. Nie można tu liczyć na dochody uboczne z różnych imprez, bo one mogą zawieść, nie mają charakteru stałego, a za lokal trzeba stale płacić. Sprawę wyszukania lokalu odroczone do następnego posiedzenia, gdyż kol. G. ma wejść jeszcze w pertraktacje wstępne ze Stowarzyszeniem kupców i rękodzielników przy ul. Potockiego 11.

Z kolei zawiadomił kol. Gądek obecnych, że Związek nasz a i Okręg krak. przystąpił do Komitetu kolej. obchodu 10-lecia Rzplitej. Z tej okazji zaprasza kol. Gądek wszystkich członków Z. O. do udziału w uroczystościach 10-lecia. W tym kierunku wyszły też z W. W. polecenia okólnikowe do Zarządów Kół Okręgu krak. W komitecie dyrekcyjnym bierze udział z ramienia Okręgu krak. kol. prezes Myśliwiec.

Odczytany przez kol. księgowego Romańskiego Wł. bilans surowy z dniem 31 października b. r. przyjęto do wiadomości.

W korespondencji zasługiwały na uwagę pisma Kół z wnioskami co do konferencji Prezesów Kół.

Konferencję tę postanowiono przenieść na dzień 16 grudnia b. r. (niedziela).

Referentami na konferencję Prezesów Kół są do tej pory koledzy: Bulsiewicz (sprawy statutowe), Schieberl (sprawy spółdzielcze i samopomocy), Urbanek (sprawy żywotności organizac. Kół), Myśliwiec (kontakt w pracy między Kołami), Ziółowski (przynależność do Związku). — Ponadto koledzy Prezesi Kół mają przywieźć w powyższej materji odpowiedzi Zarządów Kół. W ten sposób referaty (tematy podano w „Wiadomościach Okr.“ z dn. 1 listopada br.) będą mieć bogate zakończenie dyskusyjne.

STANISŁAWÓW (Okręg)

Po nieco może zbyt długim odpoczynku wakacyjnym odbyło się dnia 6 listopada kr. plenarne posiedzenie Zarządu okręgowego Z. U. P. w Stanisławowie.

Na posiedzeniu tem zatłowiono szereg spraw bieżących organizacyjnych i zawodowych.

Między innymi uchwalono poraz wtóry zwrócić się do Dyrekcji Kolei Państw. o zastosowanie w tutejszych stacjach I kl. Chodorów, Stanisławów i Kołomyji współczynnik 1 odnośnie do dyżurnych ruchu tych stacji.

Wniesiony w tej sprawie jeszcze 25 maja 1927 r. memoriał pozostał bez odpowiedzi, wobec czego podniesiono obecnie jeszcze raz wszystkie argumenta, przemawiające za jak najrychlejszym wprowadzeniem podziału służby odpowiadającego współczynnikowi 1. Równocześnie proszono o pisemną odpowiedź na ręce tut. Zarządu okręgowego.

Odpisy memoriału postanowiono przesłać Zarządowi Głównemu i Zarządom Kół miejscowych. (Zarząd Gł. interwenjował już pisemnie w M. K.).

Uchwalono następnie zwrócić się także do D. K. P. w sprawie przyznania dodatku za służbę w porze nocnej taksatorom w stacji granicznej Śniatyn—Załucze i wyczerpująco uzasadniano to żądanie.

Celem omówienia z kolegami aktualnych spraw, postanowiono zwołać Zebranie Koleżeńskie na dzień 17 listopada 1928, które też faktycznie odbyło się przy nader licznej jawności kolegów, przedewszystkiem zawiadowców stacji z całego Okręgu.

Zebrania takie, mające przedewszystkiem charakter zebrań towarzyskich, postanowiono urządzać w każdą pierwszą sobotę miesiąca.

W końcu uchwalono na Zebraniu koleżeńskim zwołanem na dzień 17/XI. poruszyć sprawę utworzenia biblioteki i Kasy koleżeńskiej.

Na odbytem dnia 17/XI. Zebraniu koleżeńskim wybrano w myśl żądania Zrzeszenia zawiadowców stacji okręgu krakowskiego, trzech delegatów tut. zawiadow-

ców stacyj, a mianowicie: Kisielewskiego, Ostapowicza i Pizsa. Koledzy ci wejdą w bezpośredni kontakt z Zrzeszeniem krakowskim

Na zebraniu tem uchwalono też po długiej i wyczerpującej dyskusji przystąpić w jak najkrótszym czasie do założenia Kasy koleżeńskiej na podstawie statutu opracowanego przez Zarząd okręgowy.

Wreszcie ruszono naprzód też sprawę własnej biblioteki, uznając w całej pełni potrzebę stworzenia tejże i zgłaszając z miejsca ilość ofiarowanych książek, wzgl. składając odpowiednie datki pieniężne.

Zebranie oficjalne zakończono zebraniem towarzyskiem przy wspólnej wieszce, które wśród przyjemnej pogawędki i nader sympatycznym nastroju wszystkich obecnych przeciągnęło się prawie do północy.

Zaznaczyć musimy, iż o ile koledzy z przestrzeni tym razem jawili się bardzo licznie, o tyle raził brak kolegów z Dyrekcji, co podczas zebrania zupełnie słusznie zaznaczył jeden z kolegów - zawiadowców stacji.

Sądzymy też, że w przyszłych zebraniach koledzy dyrekcyjni nie pozostaną w tyle za kolegami z przestrzeni.

PRZYPOMNIENIE

Z wielu długoletnich dezyderatów pracowników z wykształceniem średnim, niektóre wysuwane bywają na każdym zgromadzeniu. Musimy od czasu do czasu przypominać je w „Czasopiśmie“, by jako krople spadające, powoli drażyły skałę, przed nami sterczącą.

I tak:

Ustawa o uposażeniu z dnia 13 lipca 1920 Dz. U. R. P. Nr. 65 poz. 429 zaszeregowała rewidentów do 6 stopnia płacy, starszych rewidentów zaś do 5 stopnia płacy, zgodnie z dotychczasową austriacką pragmatyką służbową, ustalającą odrębną kategorię służbową dla rewidentów, odrębną zaś dla starszych rewidentów. Natomiast Ustawa uposażeniowa z 9 października 1923 Dz. U. R. P. Nr. 116 poz. 924 zaszeregowała krzywdząco obie powyższe odrębne kategorie służbowe do wspólnej VII grupy uposażenia, oznaczając dla rewidentów i st. rewidentów wspólny tytuł służbowy „starszego asesora“ z równoczesnym przyznaniem b. st. rewidentom za niższenie poprzedniego wyższego, 6-go stopnia rekompensaty we formie jednego dodatkowego szczebla w zakresie VII grupy uposażenia.

Wychodząc z zasadniczego punktu widzenia, że Ustawa uposażeniowa nie może pod żadnym warunkiem zmieniać dotychczas obowiązującej austriackiej pragmatyki służbowej, domagamy się stałe naprawienia krzywdy, przyczem rewindykacja nabytych praw st. rewidentów winna objąć zarówno przywrócenie im odrębnego, hierarchicznie wyższego tytułu służbowego, jakoteż odrębnej wyższej grupy uposażeniowej.

Ze względu na to, iż sprawa wydania nowej Ustawy uposażeniowej jest w dalszym ciągu otwarta, przypominały raz jeszcze bolesne pokrzywdzenie najstarszych pracowników kolei.

Druga sprawa:

Ministerstwo Komsnikacji przyznało pracownikom z wykształceniem akademickim tytuły służbowe, odróżniając ich tem samem od pracowników innych, zaś równocześnie zrównało tytuły pracowników z średnim wykształceniem z tytułami pracowników o niższym wykształceniu.

Spodziewamy się, że M. K. wyda zarządzenia, celem odróżnienia tytułów służbowych pracowników ze średnim wykształceniem, względnie przywróci dawne, poprzednio posiadane, zaś pracownikom z wykształceniem niższym pozostawi dotychczasowe, nie naruszając temsamem stanu ich zdobyczy. Równolegle oczekujemy, aby M. K. pracownikom z wykształceniem średnim przyznało odmienne odznaki służbowe.

Wreszcie sprawa trzecia, którą kierujemy przede wszystkim pod adresem Dyrekcji i polecamy opiece Ministerstwa:

Stanowiska przewidziane, względnie przyznane przez M. K. dla pracowników z wykształceniem średnim, zwłaszcza w służbie handlowej, jak: taksator, kasjer towarowy, kasjer stacyjny i t. p., obsadzają niektóre Dyrekcje pracownikami dawnego statusu III, usprawiedliwiając rzekomym brakiem wykwalifikowanych pracowników z wykształceniem średnim.

Ponieważ tłumaczenie to, jak wiadomo nie wytrzymuje krytyki, winny Dyrekcje ostatecznie powstrzymać swój animusz nominacyjny, aby podobne wypadki nie miały więcej miejsca, gdyż stanowiska powyższe zastrzeżone zostały wyraźnym nakazem wyłącznie dla pracowników z wykształceniem średnim.

ADRESY:

Lwów, Szumlańskich 17.

Listy i druki dla Zarządu Głównego, „Czasopisma“, Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejsc. we Lwowie.

Lwów, Dyrekcja kolei, Zyguntowska 3 II. p.

na ręce Skarbnika Głównego kol. Marjana Czaprąńskiego wszelkie przesyłki pieniężne dla Zarządu Głównego.

Kraków, Kopernika 22. II. p.

Lokal Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejsceowego w Krakowie.

MÓJ KĄCIK

SPOSÓB NA DOLEGLIWOŚCI

Grypa, łagodny obłęd i remuneracja może człowieka ogarnąć gdy myśli o pieniądzach.

Ponieważ bardzo mało kolejarzy wie jak one wyglądają, należałoby przypomnieć, że pieniądze mają postać prostokątnych papierków lub metalowych krążków i przychodzą do nas na małą chwilę w dzień pierwszy miesiąca. Papierki i krążki mają stale podobny rysunek, mają też podobno wartość. Ja nie wiem dokładnie jak pieniądze wyglądają, gdyż na pieniądze skarbu kolejowego nie mam czasu patrzeć, a własne widuję tylko przelotnie i nie przypominam sobie wypadku, bym dłuższy czas miał je przy sobie. Odciażyłem nawet osobisty bagaż w ten sposób, że legitymację noszę w papierośnicy, a portfel ofiarowałem w Mikołaja pewnemu przyjacielowi, którego szczęśliwe losy rzuciły do zawodu kelnerskiego.

W obecnej więc sytuacji myśl o posiadaniu pieniędzy jest idealizmem, marzeniem nadziemskim i błogiem, rozkoszą dusz ubogich, które czeka błogosławieństwo w życiu przyszłym.

Myśl o pieniądzach w dwóch kierunkach szybuje: co zrobić gdy będą i co zrobić, by były.

Taki pan wysokiej rangi, silnie samotny, gdy zje obiad w mleczarni za „złotych 0'90“ po powrocie do domu zapala luksusowy papieros i myśli przedewszystkiem o tem, co zrobić, gdy pieniądze będą. Plany są różowe, jak prowincjonalna piękność, wesołe jak Amanullah i światoburcze, jak Waldemaras. Z początku pragnie się poprostu parę butów, jajka ze szynką i biletu do kina, z czasem plany są bardziej śmiałe, żądają pół tuzina bielizny lub szalika na zimę, całość przypomina znaną anegdotę o ruskich chłopach „koły bym buw cisarom to bym wkraw ryński taj wtik do Ameryki“.

Bardziej realne, chociaż dotkliwe i trapiące są myśli o tem, co zrobić, by zdobyć pieniądze. Człek praktyczny zarywa bliźniego, rujnuje przedsiębiorstwa krawieckie, fantasta kupuje loterię klasową, lub dolarówkę. To ustawiczne poszukiwanie pieniędzy, przeplatane biurem, katarem i spaniem, nazywa się życiem. Na brodę swego najintenzywniejszego wierzyciela zaklinam się, że tak jest. Proszę mi udowodnić, że jest inaczej, proszę!!

A teraz trochę logiki:

Nie jestem pesymistą. Nawet w chwili, gdy siedzę cały w cudzej kieszeni, nawet gdy w rękę szybkońgiego wierzyciela znajdzie się urwana poła marynarki, nawet gdy wzrok chciwy i nienawistny pragnie zdekorować niezapłacony kapelusz, nawet wtedy jestem optymistą. Pragnę swe życie urządzić, upięknąć. A czynię to przez przewartościowanie życia. Staram się więc biuro, katar i myśli o pieniądzu przespać i usunąć w ten łatwy sposób wszystkie wątpliwości i rozterki, zatrzymuję sen, jako składnik najwyższy, czynnik budujący, najidealniejszy, emanację najlepszych chęci i najszlachetniejszych prac. Mój Boże! Droga do ideałów jest ciężka i kamienista. Prymitywne, a przez urzędowych bogów wytworzone warunki mieszkaniowe, pozwalają mi większą część doby przespać. Niestety biuro posiada szereg urządzeń tzw. europejskich, które systematycznie zakłócają sen. Walczę, jak pionier w dżungli, zmagam się, jak św. Franciszek w noc poślubną, bun-

tuje, jak rewolucjonista, ale telefon, woźni, szefowie, budzą mnie czasem ze snu, tak, że przewartościowanie jest tylko częściowe a życie zabrudzone, zdeprawowane, zająknięte i wrogie. Sumarycznie, jestem zde gustowany, mam czas na niezadowolenia w służbie, wysuwam postulaty uposażeniowe, dodatkowe, żądam, biję pięścią w stół, naprzykrzam się społeczeństwu, krzyczę szpal-tami gazet. Jestem, ja, urzędnik państwowy, zagadnieniem społecznym, nieprzyzwoitą przykrością, plamą na budżecie państwowym!

Dajcie mi spać, dajcie nam spać!

Wydajcie rozporządzenie z mocą ustawy, nowelę, reskrypt, uniwersał czy orędzie, zezwalające i normujące tę sprawę. Trzeba sen podnieść do rządu budujących czynów, usystemizować, opatrzyć Nr-em. Przecież tę jedną sprawę możecie załatwić po myśli pojęć o państwie, naukowo i korzystnie. Sytuacja, budżet, ciężkie położenie, na nic innego nie pozwala.

Biorąc sprawę okolicznościowo, żądam snu zimowego dla pracowników państwowych. Ot, niech każdy radca owinie się w szubę i formalnie też zaśnie, bo faktycznie już dawno przeważnie zasnął. Kierownicy działów mogą zasnąć w austriackich oberokach wprost przy biurku. Służba stacyjna obsiadzie wszystkie południowe, od wiatru, ściany budynków i wolne dzwonice, stacje wodne, strażnice itp. Kasjerzy otrzymali Dziennikiem M. K. nr. 24 ex 1928 liberję służbową, więc razem z nami postawią do góry kołnierze i wyszukawszy ustronniejsze miejsca, śnić będą o wiośnie, słońcu i... o poborach, które złożone przez zimę czekać na nich będą do wiosny.

W ten sposób, stanie się wreszcie zadość długoletnim żądaniom mas pracujących, gdyż otrzymawszy sześciomiesięczne (za zimę) pobory będą w stanie opędzić najniezbędniejsze potrzeby krótkiego, letowego życia. Będzie radość ogólna, szczerą i polską, nieznaną różnicę rang.

Na myśl o niej pograżam się w uroczyste, dwuminutowe milczenie.

Tzc.

APEL DO WSZYSTKICH KOLEGÓW OKRĘGU LWOWSKIEGO!

Zarząd Okręgowy we Lwowie przystępuje wspólnie z Zarządem Koła Lwowskiego do stworzenia **biblioteki** w lokalu związkowym. W tym celu, odwołujemy się do uczynności Szanownych Kolegów, którzy drobnymi datkami mogą ufundować wielkie dzieło. — Gdyby **każdy** z Kolegów-Członków ofiarował **tylko jedną książkę** do naszej biblioteki, to mielibyśmy w Okręgu ponad 500 dzieł. Do tej ofiarności nawołujemy.

Co miesiąca w „Czasopiśmie“ będziemy ogłaszać ofiarodawców i ofiarowane dzieła. Z ofiarami pospieszyli już Koledzy z Zarządu Okręgowego, dając po kilka książek ze swych biblioteczek domowych.

Celem, jaki nam przy założeniu biblioteki przyswieca, jest utworzenie jednego z ogniw kulturalnych, któreby łączyły Okręg z Kolegami, przez urządzenie lotnej biblioteki o minimalnym abonamencie i najmniejszych kosztach administracyjnych. Urzeczywistnienie tej idei zależy obecnie jedynie od Kolegów, którym kładziemy na sercu jaknajszybszą realizację naszych zamiarów. Każda ofiara, czy w książkach, czy w składkach pieniężnych, będzie mile widzianą. Członkowie, składający na bibliotekę książki, będą uważani za Człon-

<p><i>Stacja</i></p> <hr/> <p><i>W Pan</i></p>	<p>Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.</p>
--	---



Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

ków-Założycieli, a tych chcielibyśmy mieć w każdym Koledze naszego Okręgu.

Jesteśmy przekonani, że apel nasz nie przebrzmi bez echa!

Pragniemy, aby Okręg nasz pod każdym względem celował w pracy związkowej. A zatem „*Bis dat, qui cito dat*“.

Książki i ofiary prosimy przysyłać pod adresem Zarządu Okręgowego Z. U. P. we Lwowie, ul. Szumlańskich 17. Ponadto do odbioru ofiar upoważniono na terenie Dyrekcji Kolegę Kulikowicza Ferdynanda (Wydział V/5), na terenie stacji Lwów — Kol. Czwartynskiego Józefa, Przestrzelskiego Tadeusza i Machetę Kazimierza, zaś na terenie stacji Lwów-Podzamcze — Kol. Waligórskiego.

*Zarząd Okręgowy Z. U. P.
we Lwowie.*

REMUNERACJE

Piszę dziś w sprawie „ostatniej odwrotnej strony“ zapensyjnego wynagradzania personelu. Mam na myśli remuneracje. To był śliczny pomysł. Jeżeli podzielimy kwotę otrzymaną przez Dyrekcję do rozdziału między pracowników, wypadnie na głowę kolejarza z linii 9 zł. Tak nie mogło się stać, więc ojcowie uczeni w piśmie usiłowali znaleźć jakiś klucz dla podziału. I znaleźli: poprostu skreślili pewną ilość stacji, a później na każdej stacji skreślali poszczególnych pracowników „nie załugujących na remunerację, ani zapomogę“. Sprawiedliwość zatrjumfowała, chłopski rozsądek także.

Lecz uderzmy się w piersi! Czy jest taki kolejarz który nie zasługiwałby na zapomogę? Przecież kolejarze dorobili się olbrzymich fortun na swym zawodzie, każdy ma swój folwark, fabrykę, kapitały. Nic więc dziwnego, że pokaźna ilość nie potrzebowała zapomóg i ochotnie zrezygnowała z skromnych kwot. Statystyka

remunercyjna wykazuje, że co szósty kolejarz otrzymał remunerację, względnie zapomogę, na sześciu więc pracowników, pięciom powodzi się tak jedwabnie, że zapomogami się brzydzą.

No, więc przecież ktoś, coś dostał? Tak! I dostał rychło! Po otrzymaniu reskryptu M. K. szybko, bo aż za pięć tygodni wypłacono daninę. W chwili gdy to piszę, ani ja, ani koledzy z wielu stacji „remunercji, względnie zapomogi“ nie otrzymali. Mówiono mi, że reskrypt odbył długą drogę. Najpierw konferencja naczelników wydziałów u Prezesa, później konferencje w wydziałach, później okólniki i wykazy, które sporządziły stacje. A po skreśleniu zbędnych pracowników, gotowe wykazy czekają ponad trzy tygodnie. Wszystko wiedzący woźny pewnego dyrektora zeznał, że jego szef zabierał wykazy do domu i czytał je do poduszki, jak romans. Skutek był taki, że tylko pracownicy, którzy posiadają wyżej, jak troje dzieci, otrzymali zapomogę. Widocznie jak w pouczających i umoralniających romansach, nagroda czekać miała tylko pracowitych, którzy wykazali pokaźny dorobek w inwentarzu żywym. Zapomogi mają więc działać dodatnio na wychowanie pokaźnej ilości dzieci.

Ja wprawdzie mam dwoje dzieci i otrzymałem 55 złotych remuneracji, ale w mojej stacji pominięto pracowników, mających rodzinę większą, pominięto też bardzo pilnych pracowników młodszych, którzy wogóle nie mają rodzin. Stacje sąsiednie nic nie otrzymały. W innych dyrekcjach jest podobnie. Więc poco było bawić się w te zapomogi! Lepiej by nam dano zaległy dodatek mieszkaniowy.

Czekamy na poważną pomoc.

Rev.

Zeszyt listopadowy opuścił prasę dnia 9, ponieważ czekaliśmy na wiadomości z Warszawy. Zeszyt grudniowy wysyłamy 5 bm. — Następny zeszyt, na styczeń 1929 wyjdzie 28 bm. Prosimy kol. korespondentów i współpracowników o nadesłanie materiałów do dnia 23 grudnia. — REDAKCJA

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**