Lwowska Narodowa Naukowa Biblioteka Ukrainy imienia W. Stefanyka

NAUKOWY DZIAŁ CZASOPISM IM. MARJANA I IWANNY KOCIW

RPi 27202

EKSPRES KOLEJOWY: tygodnik ilustrowany : informuje wszystkich o wszystkiem

1927-1928

Wilno

1-26. Br. Nr. 2. 3, 13,

Cena 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I Niedziela 20 marca 1927 r. || Administracja: Wilno, ul. Kijowska 4, m. 32. № 1

Prenumeratę przyjmują Księgarnie Kolejowe „RUCH“ na wszystkich większych stacjach P. K. P.

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do Redakcji nie zwraca się, o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawo czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.,—zł. 45, 1/16 str. zł. 25. 1/32—zł. 15. Ogłoszenia w tekście o 25% drożej, ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpalt. 70 groszy.

Nasze cele, zadania i drogi.

Stoimy w obliczu faktów dokonanych, w obliczu rozwoju nowej ery w dziejach ludzkości i naszego Narodu.

Dokoła nas, u naszych sąsiadów z Zachodu i Wschodu, wre, kipi, płomienieje praca,—praca płodna, praca wytężona!

Dokoła Polski odbywa się trenning do „wyścigu pracy“.

Idą przygotowania do wielkich zawodów, do wielkich zmagań i zapasów, do odwetu na arenie wszechświatowej giełdy pracy.

Wszelakie siły: jednostek, społeczeństw i państw, stają w rynsztunku bojowym, w szeregach powojennych armij pracy.

Ludy świata skupiają swe siły, jednoczą wysiłki i skierowują je do pracy twórczej wewnątrz i nazewnątrz — swoich organizmów państwowych.

A Polska?

Polska, Ta Wyśniona, Odrodzona, Wolna i Niepodległa, Rzeczpospolita?

Widzimy Ją dziś jak i ongi osłabioną, dźwigającą nadmierny ciężar bratnich walk partyjnych, waśni politycznych i trujących nałogów, odziedziczonych po b. zaborcach.

W tym okresie znamiennym, na kazem obecnej chwili dziejowej jest skupienie wszystkich sił twórczych Narodu, wszystkich wysiłków obywateli polskich w pracy nad odbudową potęgi mocarstwowej Rzeczypospolitej, nad przygotowaniem rzesz obywateli do „wyścigu pracy“ do umiejętnego wyzyskania bogactw kraju i skarbów w pracy ludności zawartych.



JERZY STEPHENSON,
genjalny wynalazca angielski, twórca I parowozu kolejowego (patrz tekst na st. 5)

My, kolejarze polscy, szeregowi tej drugiej armji łączności państwa, mamy obowiązek, musimy iść „Naprzód nigdy wstecz!“ „Tworzyć Pospolitą dobrą rzecz!“

Idziemy przeto do Was, drodzy kolejarze, do Waszych myśli, do waszych serc, do Waszych bratnich dusz!

Idziemy z ufnością i zapałem, mocni wiarą niezłomną w zwycięstwo naszych haseł:

„W jedności, zgodzie i spoistości naszej—Siła, Wolność i Niepodległość!

Dość mamy w Polsce sporów i waśni partyjnych!

Dość walki między związkami Kolejarzy!

Niech żyje Praca twórcza!

Precz z obłudą i fałszem!

Precz z rozproszeniem sił twórczych Kolejarzy!

Zjednoczmy się wszyscy razem w naszych organizacjach zawodowych!

Współpracujmy z naszemi Zarządami Kół, Okręgów i Głównemi nad wielkiem i doniosłem w skutkach, dziełem wiekopomnem, zespoleniem Wielkiej Rodziny kolejowej w jedną całość!

Wszyscy razem walczmy

BIBLIOTEKA № 27202

o poprawę naszego bytu, o słuszne nasze prawo do życia, do lepszej doli!

Swoje sprawy bierzmy w swoje ręce!

Weźmy się społem i każdy z osobna „Do roboty! do czynu! jak mówił Wł. Syrokomla — „bo hańba kto uśnie, kto swej nie spełni ofiary!“

Pamiętajmy przytem przestrogę Wodza Narodu, Dostojnego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego:

„Idą czasy, których znamieniem będzie wyścig pracy, jak przedtem był wyścig żelaza, jak przedtem był wyścig krwi. Kto do tych zawodów bardziej przygotowany będzie, kto w tym wyścigu większe dowody wytrzymałości złoży, ten potrafi utrzymać to co zyskał, albo odrobić to, co stracił“.

Ten „wyścig pracy“ to nakaz chwili, to obowiązek każdego obywatela dbałego o przyszłe losy Polski!

Musimy do tego „wyścigu pracy“ przygotować się wszyscy należycie, przysposobić nasze organizmy i charaktery, nasze rodziny, i naszą młodzież!

W tej pracy będziemy służyć Wam dobrą informacją, życzliwą radą i pomocą.

Będziemy wyszukiwać społem z Wami, Drodzy Czytelnicy, lepsze drogi poprawy naszego bytu!

Będziemy dawać wskazówki i rady, jak zdobyć powodzenie w życiu, służbie i interesach!

Będziemy wskazywać drogi, jak osiągnąć zadowolenie własne, spokój ducha, ufność w swoje własne siły twórcze, w możliwość ich rozwoju, w moce twórcze ducha odrodzonej Polski!

Będziemy zupełnie bezstronnie, niezależnie od przekonań politycznych i przynależności związkowych, informować każdego z was o wszelkich przejawach twórczych życia państwowego, kolejnictwa, społecznego i zawodowego ogółu kolejarzy i pocztowców polskich.

Cytować będziemy ważniejsze instrukcje i przepisy kolejowe z komentarzami pióra wybitnych fachowców z dziedziny kolejnictwa.

A to wszystko, by pobudzić drzemiące w Was, koledzy kolejarze i pocztowcy, moce waszego ducha, myśli twórcze, moce zwycięstwa idei szlachetnych ponad złemi, moce potężne pracy celowej, twórczej, umiejętnej i wydajnej, dla dobra naszego własnego, naszych rodzin, Kolei i Państwa.

Wierzymy, że w pracy tej nie odmówicie nam swej życzliwości, pomocy moralnej i poparcia!

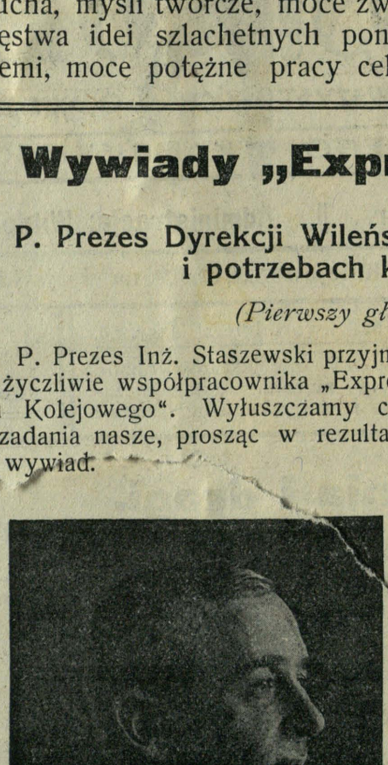
Jerzy Kamiński.

Wywiady „Expressu Kolejowego“

P. Prezes Dyrekcji Wileńskiej inż. J. Staszewski o pracy i potrzebach kolejarzy kresowych.

(Pierwszy głos w naszej ankiecie)

P. Prezes Inż. Staszewski przyjmuje życzliwie współpracownika „Expressu Kolejowego“. Wyłuszczamy cele i zadania nasze, prosząc w rezultacie o wywiad.



Inż. J. Staszewski
Prezes Dyrekcji K. P. w Wilnie

Temat do wywiadu zawieramy w czterech zasadniczych pytaniach — dla rozstrzygnięcia których, otwieramy niniejszą ankietę.

A, oto treść — tej pierwszej naszej na najbliższym terenie pracy— rozmowy:

1. — Co Pan Prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy kolejarzy na Kresach?

— Warunki życia i pracy kolejarzy tu na Kresach, zaliczyć do łatwych nie mogę. a to ze względu na trudności mieszkaniowe, drożyznę, która tu jest większą niż gdzieindziej i stosunki ogólne, zresztą zupełnie zrozumiałe na placówce, tak daleko wysuniętej na wschód i stanowiącej przedmurze Europy Zachodniej.

Pomimo tego, kolejarze pracują zapobiegliwie, a w porównaniu z rokiem 1920, muszę z całą stanowczością przyznać, osiągnęli bardzo poważne rezultaty we wszystkich dziedzinach kolejnictwa.

Jednak niemało jeszcze pozostało do zrobienia, a więc i nasza praca musi być wytężoną, aby nie zmarnować dokonanego i osiągnąć pewną doskonałość.

2. — Jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej, prowadzonej wśród kolejarzy przez Instytucje, Związki zawodowe i Zrzeszenia Kolejowe?

— Na zapytanie, jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej, prowadzonej wśród kolejarzy Dyrekcji Wileńskiej przez Instytucje, Związki i Zrzeszenia Kolejowe, muszę podkreślić, że:

Na terenie Dyrekcji pracują na polu kulturalno-oświatowem Ogniska Kolejowe, urządzając odczyty, przedstawienia amatorskie, Kino, Radjo, gościnne występy Reduty, i zakładając bibljoteki i czytelnie.

Ma to zrzeszenie cały szereg placówek na linji i w Wilnie i pracuje skutecznie. Z inicjatywy społecznej wyłonił się projekt wybudowania na jednej ze stacyj kościoła, co w krótkim czasie udało się dokonać. Należy wszystko to zaliczyć do dodatniej strony inicjatywy społecznej.

Związki zawodowe gorliwie dbają przedewszystkiem o materjalny stan pracowników, co zaliczam do czynności również dodatnich.

Zdarza się jednak że stawiają oni na pierwsze miejsce interesy partyjne, nie zaś interesy Państwa i kolejnictwa. Wzajemnie zwalczają się. Zamało zwracają uwagi na etyczne uświadomienie swoich członków. Goniąc czasem za łatwą popularnością, zamało dają zrozumienia zadaniom kolejnictwa w Państwie i interesy kolejarzy wynoszą wyżej interesów ogółu. Powyższe stanowi ujemną stronę ich czynności.

3. — Jakie drogi prowadzą do istotnej i skutecznej poprawy bytu kolejarzy?

— Chociaż nie wszystko zależy od pracowników kolejowych, to jednak w znacznym stopniu oni mogą sami przyczynić się do polepszenia swego bytu. Droga mojem zdaniem jest jedna. Świadome przyczynienie się sumienną pracą i inicjatywą do podwyższenia dochodów Kolei. Tylko przy osiągnięciu większej dochodowości kolei można dojść do polepszenia bytu pracowników, gdyż żadna inna warstwa społeczna nie zechce swoim kosztem utrzymywać kolejarzy.

4. — Jaka ma być rola pisma przeznaczonego dla kolejarzy?

— Rola tego rodzaju pisma musi polegać na rzeczowem i bezstronnem informowaniu o przebiegu życia kolejowego oraz uświadomienia pracowników o zadaniu kolejnictwa i stosunku jego do Państwa i jego dobra.

Pismo to nie powinno podbudzać wyłącznie do walki o byt w interesach jednej grupy, lecz winno nawoływać do współpracy z ogółem obywateli dla podniesienia dobrobytu ogólnego, bo tylko w ten sposób można osiągnąć pozytywne rezultaty w dziedzinie ekonomji i polityki Państwa“.

— Dążeniem naszym jest, aby tak właśnie pojętem pismem był „Express Kolejowy“. Wyrażając na tem miejscu specjalne podziękowanie P. Prezesowi za uprzejme i rzeczowe odniesienie się do poruszonych przez „Express Kolejowy“ zagadnień, zwracamy się przy tej okazji z gorącym wezwaniem do tych wszystkich, którym leży na sercu rozwój kolejnictwa i sprawa poprawy bytu kolejarzy, aby raczyli wziąć udział czynny w zapoczątkowanej niniejszym wywiadem ankiecie.

Otrzymane materjały w danej sprawie drukować będziemy na łamach „Expressu Kolejowego“ w miarę kolejności ich nadesłania, nie robiąc różnicy pomiędzy najwyższym nawet dygnitarzem, a zwykłym robotnikiem P. K. P.

Przebudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego.

(Rozmowa z Prof. Inż. Dr. A. Wasiutyńskim)

Znakomity profesor Politechniki Warszawskiej Inż. Dr. A. Wasiutynski należy do tego nielicznego zresztą zastępu uczonych polskich, którzy owoc swej wieloletniej pracy i doświadczenia oddali na usługi Kolejnictwa Odrodzonej Polski.

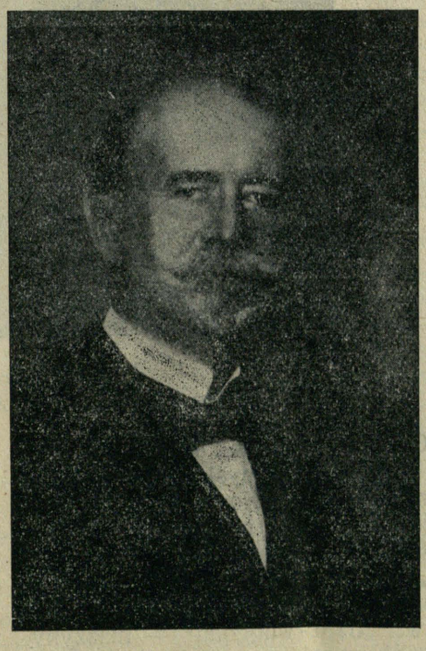
Bawiąc ostatnio w Warszawie redaktor „Expressu Kolejowego“ — zwrócił się do p. Profesora Wasiutynskiego, jako Członka Rady Technicznej Min. Kom. i Przewodniczącego Komisji do spraw przebudowy Węzła Kolejowego Warszawskiego z prośbą o wywiad.

Niech wolno nam będzie zanotować gotowość współpracy z nami znakomitego profesora.

— Miło mi, mówi na wstępie rozmowy prof.Wasiutynski, widzieć Pana w charakterze redaktora nowego pisma kolejowego u siebie, zarazem dziękuje uprzejmie za nadesłanie mi prac pańskich, popularyzujących wiedzę wśród kolejarzy. Pański Kalendarz Poradnik Kolejowca Polskiego uważam za wydawnictwo nader pożyteczne.

W każdym niemal kraju wydawane są corocznie Kalendarze Kolejowe zawierające w zwięzłej formie wiadomości z różnych działów Kolejnictwa, zwłaszcza zaś wiadomości o stanie i organizacji dróg żelaznych we Francji „Agenda Annod—Chemins de fer“ jest w ręku każdego pracownika kolejowego.

Życzę, aby Pański „Kalendarz Poradnik Kolejowca Polskiego“ zyskał



Prof. Inż. Dr. A. Wasiutynski
Członek Rady Technicznej M. K. i przewodniczący Komisji dla przebudowy Węzła Kolejowego Warszawskiego.

sobie takąż popularność

Wywiadu Pańskiemu „Expressowi Kolejowemu“ udzielam chętnie.

Z zażenowaniem dziękując czcigodnemu rozmówcy za Jego wysoce cenną opinję o moich skromnych pracach zapytuję:

— *Jaki jest cel przebudowy Węzła Kolejowego Warszawskiego i czy jest ona niezbędna?*

— Przebudowa Węzła Kolejowego w Warszawie, zarządzona Ustawą Sejmową z dnia 19 lipca 1919 r., ma na celu usunięcie przeszkód w ruchu osobowym i towarowym, wynikających z połączenia sieci kolejowych lewego i prawego brzegu Wisły w Warszawie jednym tylko mostem i z nieodpowiedniego stanu dworców i stacyj ładunkowych oraz technicznych stacyj postojowych i rozrządowych.

Całkowite wyczerpanie zdolności przepustowej linji Obwodowej, z jedynym mostem przez Wisłę, powoduje przetrzymywanie pociągów towarowych w Węźle i przedłuża postój wagonów. Stąd wynikają w ruchu towarowym duże straty, wskutek nieodpowiedniego wyzyskania taboru, w ruchu zaś osobowym uniemożliwione jest wprowadzenie ulepszeń w rozkładzie jazdy pociągów.

Niedostatecznie i nieodpowiednie urządzenie stacyj technicznych zwiększa jeszcze przestój wagonów, brak zaś odpowiednio urządzonych stacyj ładunkowych powoduje straty zarówno dla drogi żelaznej, jak i dla nadawców.

Czasowe, prymitywnie urządzone dworce osobowe nie dają podróżnym niezbędnych dogodności i nie odpowiadają wymaganiom stolicy państwa.

— *Jakie urządzenia obejmuje projekt przebudowy?*

Na przebudowę Węzła Kolejowego Warszawskiego składają się następujące urządzenia:

A. Dla ruchu osobowego:

Czterotorowa linja średnicowa, przecinająca miasto i rzekę Wisłę w kierunku zachodnio-wschodnim, z dworcami krańcowemi: Zachodnim (Czyste) i Wschodnim (Praga) i Dworcem Głównym na terytorjum obecnej stacji Warszawa Główna.

Na dworcu Zachodnim zbiegają się linje: Krakowska i Poznańska. Pociągi osobowe tych linij przebiegają dalej całą linję średnicową do Dworca Wschodniego, na którym bieg ich kończy się i zaczyna. Na Dworcu Wschodnim zbiegają się linje: Gdańska, Wileńska, Brzeska i Lwowska. Pociągi osobowe tych linij przebiegają również całą linję średnicową do Dworca Zachodniego, na którym bieg swój kończą i zaczynają.

W pobliżu dworca Zachodniego i Wschodniego projektowane są stacje techniczne do postoju, oczyszczania i zestawiania składów pociągów osobowych.

Linja średnicowa przechodzi od dworca Zachodniego do Dworca Głównego w otwartym wykopie na terytorjum kolejowem, zaś od tego dworca do ul. Smolnej — w tunelu pod Aleją

Jerozolimską i 3-go Maja, poczem biegnie przez dolne miasto po wiadukcie, przecina rzekę Wisłę mostem położonym o 400 *m* niżej mostu Poniatowskiego i dalej po nasypie wchodzi na Dworzec Wschodni. Na dworcach krańcowych odbywać się będzie zmiana parowozów pociągowych na elektrowozy.

Na dworcu Głównym, pomieszczenia dla podróżnych, kasy biletowe i bagażowe będą położone na poziomie ulic, perony zaś i tory o piętro niżej.

B. Dla ruchu towarowego:

Dwutorowa linja okalająca miasto od północy (istniejąca linja obwodowa), z dwiema krańcowemi stacjami technicznemi (rozrządowemi), położonemi poza granicami miasta, i stacjami ładunkowemi: Sienna, Wola, Cytadela, Jagiellońska i Kawenczyńska w obrębie miasta.

Ruch towarowy, oddzielony od osobowego, odbywać się będzie przez stacje rozrządowe po linji obwodowej, okalającej miasto.

Na stacji Cytadela od strony miasta i rzeki Wisły będzie zbudowana Komora celna.

— *Czy plan przebudowy przewiduje dalszy rozwój sieci kolejowej polskiej?*

— W ogólnym planie przebudowy, przewidziano możność dalszego rozwoju węzła kolejowego warszawskiego w odleglejszej przyszłości, gdy, wskutek budowy nowych linij i zwiększenia się ruchu przechodząca przez miasto jedna linja średnicowa osobowa i okalająca je od północy jedna linja towarowa nie będą w stanie ruchowi podołać.

Roboty odleglejszej przyszłości, nie wchodzą w zakres projektu przebudowy, wykonywanego obecnie.

— *Ile czasu wymagać będzie przebudowa węzła i jakie są roboty najpilniejsze?*

Całkowity zakres przebudowy węzła jest tak wielki, że wymaga zarówno ze względów technicznych, jak i finansowych, podziału na odpowiednie okresy kolejne.

Najpilniejsze jest nowe połączenie kolejowe z mostem przez Wisłę w najkrótszym kierunku pomiędzy dworcem Głównym a dworcami na prawym brzegu Wisły zapomocą linji średnicowej. Umożliwia ono usunięcie ruchu osobowego z istniejącej obecnie linji obwodowej i przeznaczenie jej wyłącznie do ruchu towarowego, do czego się linja ta, ze względu na położenie stacji ładunkowych, najlepiej nadaje.

Roboty podzielono na dwie serje, z których pierwsza — obejmuje przeważnie ruch osobowy, towarowy zaś tylko pośrednio; druga zaś obejmuje roboty, dotyczące prawie wyłącznie ruchu towarowego. Roboty pierwszej serji dzielą się na dwa okresy, z których: pierwszy obejmuje budowę linji średnicowej na dwa tory z trakcją elektryczną oraz budowę przeważnej części nowego dworca Głównego.

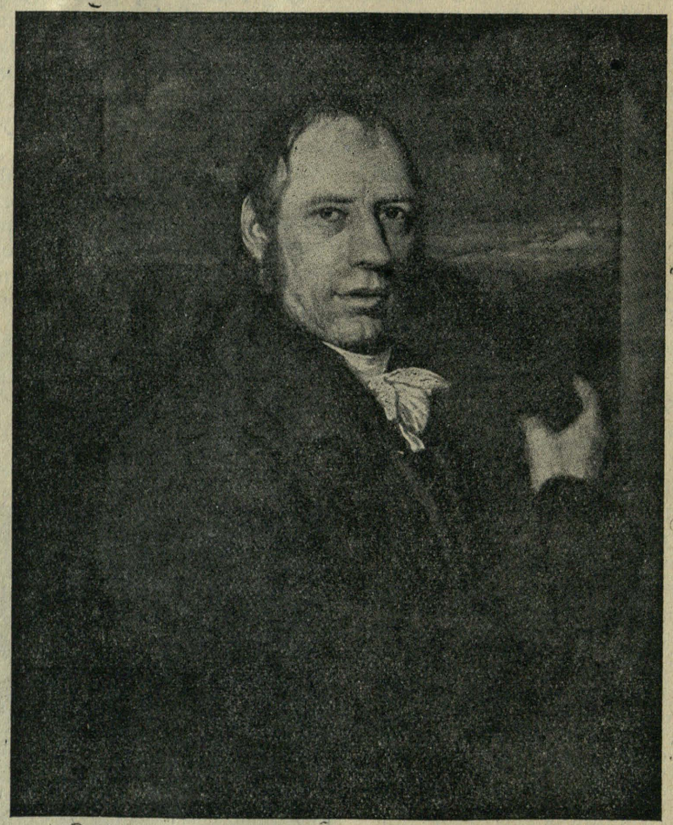
Wykonanie robót I-go okresu pierwszej serji wymagać będzie jeszcze lat czterech. Całość przebudowy może być obliczona na lat dziesięc.

— *Jaki jest koszt przebudowy?*

Przybliżony koszt robót pierwszego okresu wyniesie 38 miljonów złotych, całośc zaś przebudowy 83 milj. złot.

Twórcy parowozu

Ryszard Trewithieck i Jerzy Stephenson



Ryszard Trewithieck
pierwszy konstruktor lokomotywy kolejowej.

Genjalny mechanik angielski, pierwszy rzucił śmiałą myśl zastąpienia siły konnej przy przewozie towarów siłą prężności pary i przepowiada wielką przyszłość lokomotywom.

„Twórca pierwszego wcielenia idei lokomotywy w rozumieniu dzisiejszym t. zw. „tram-waggonu“ — maszyny parowej wysokiego ciśnienia, dla poruszania młota, zbudowanej i ustawionej na wozie. (Wynalazek opatentował w 1802 r.)“

„Maszyna Trewithieck'a“, jak dalej podaje z jego podobizną inżynier Al. Pawłowski w świetnym artykule p. t. „Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglji“ (ob. Inżynier Kolejowy № 8—9 1926 r.), „robiła 40 skoków tłoka na minutę i poruszała wóz naprzód o 9 stóp na każdy skok, wóz wiózł tylko 10 tonn, lecz mógł pociągnąć 40“.

...„Pierwszy raz Tram-Waggon Trewithieck'a przebył 3,2 klm. w jednym kierunku i tyleż z powrotem. Skok tłoka wynosił 4 i pół stopy a średnica cylindra 8 i pół cali“.

„Trewithieck zaznaczył podczas próby, iż z komina para i woda nie wychodzi i że ogień lepiej się pali kiedy maszyna działa, niż stoi“.

„Maszyna Trewithieck'a okazała się za ciężką dla płytek tramwajowych (szyn) i do potrzeb praktycznych zastosowana nie była“.

Jerzy Stephenson.*

Streszczenie art. p. t. „zarys rozwoju Kolei Żelaznych“ J. Kamiński str. 89 Kalend. Poradnik Kolejowca Polskiego r. 1926.

Genjalny wynalazca angielski i realizator pomysłu Trewithiecka i konstruktorów Murraya i Hadley'a zbudował w 1801 r. swoją maszynę „Blucher“ i dał jej po raz pierwszy miano „lokomotywy“ której typ ustawicznie ulepszany utrzymał się do naszych czasów.

Pierwsza lokomotywa Stephensona na torze kopalnianym w Kolirgsworth prowadzi w 1814 r. pociąg złożony z 8 wózków o łącznej wadze 30 tonn z chyżością 6,4 klm na godzinę. Następnie 27 września 1825 r. w dniu otwarcia kolei żelaznej między miastami Stockton i Darlington Stephenson swoją udoskonaloną lokomotywą Nr. 1 poprowadził pociąg złożony z 34 wózków o wadze 90 ton i chyżością do 20 klm. na godzinę, co spowodowało wprowadzenie na tej pierwszej na świecie linji kolejowej ruchu mięszanego.

W dwa lata później w dniu 8 października Stephenson odniósł zupełne zwycięztwo na konkursie lokomotyw na nowej linji kolejowej Liwerpool — Manchester na własnej udoskonalonej lokomotywie „Rakieta“ doprowadzając chyżość jazdy do 45 klm na godz., co zdecydowało ostatecznie o losach dalszych lokomotywy i budowy kolei.

Od chwili zwycięstwa wynalazku Stephensona i otwarcia w 1830 roku dla ruchu publicznego linji kolejowej Liwerpool—Manchester, rozpoczyna się dopiero szybki i powszechny rozwój kolejnictwa, co najlepiej uwidocznia poniższa tablica dat uruchomienia Kolei żelaznych na świecie.

Nazwa państwa	Data uruchomienia kolei
Anglja	27. IX. 1825 r.
Austrja	30. IX. 1828 r.
Francja	1. X. 1828 r.
St. Zjed. A. P.	28. XII. 1829 r.
Belgja	3. V. 1833 r.
Niemcy	7. XII. 1835 r.
Rosja	4. IV. 1838 r.
Włochy	1. IX. 1839 r.
Szwajcarja	15. VII. 1844 r.
Polska w b. zaborach	**1838, 1846, 1848**
Hiszpanja	24. X. 1848 r.
Centr. Ameryka	— 1850 r.
Szwecja	— 1851 r.
Indje	18. IV. 1853 r.
Norwegja	1. VII. 1853 r.
Portugalja	— 1854 r.
Brazylja	21. IV. 1854 r.
Australja	14. IX. 1854 r.
Egipt	styczeń 1856 r.
Turcja	4. X. 1860 r.

* Podobiznę Jerzego Stephensona patrz na str. 1.

Sprawy emerytalne

Ważne dla stałodziennych pracowników kolejowych.

W styczniu r. b. Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie do wszystkich Dyrekcji Kolejowych by, nie czekając na mające być w najbliższym czasie ogłoszone rozporządzenie wykonawcze do Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3. IX 1926 roku, niezwłocznie przystąpiły do rozpatrywania spraw wymiaru zaopatrzeń emerytalnych dla stałodziennych pracowników kolejowych. A zatem pracownikom stałodziennym zwolnionym ze służby po 1 października 1926 roku przysługuje prawo do zaopatrzenia, o ile zwolnienie nastąpiło z powodu ukończenia 60 lat życia i przytem posiadają oni już conajmniej 15 lat wysługi emerytalnej, albo—bez względu na wiek, gdy posiadają 35 lat służby emerytalnej, lub też wreszcie—po wysłużeniu 5 lat, o ile stosunek służbowy rozwiązano z nimi z powodu niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych.

Pracownicy zaś stałodzienni, którzy zostali zwolnieni ze służby z powodu niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych, spowodowanej nieszczęśliwym wypadkiem w czasie służby, posiadają na mocy wyżej cytowanego rozporządzenia prawo do zaopatrzenia emerytalnego bez względu na ilość lat wysługi emerytalnej.

Pracownikom, którzy w chwili zwolnienia ze służby nie będą posiadali praw emerytalnych na mocy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 września 1923 roku, będą wypłacane odprawy w dotychczas stosowanych normach.

Zaopatrzenie emerytalne będzie mogło być wymierzone tylko na skutek skierowanej do Dyrekcji prośby.

Do wysługi emerytalnej pracownikom stałodziennym będzie mogła być zaliczona, na mocy rzeczonego rozporządzenia, służba tak państwowa, jak i prywatna, spędzona w Państwie Polskiem lub też w jednem z b. państw zaborczych, a opłacana składkami emerytalnemi. Służba zaś spędzona przed 1. X - 1926 r. czy to w Państwie Polskiem, czy też w b. państwie zaborczem, nieopłacana składkami emerytalnemi, będzie mogła być zaliczona do wysługi emerytalnej po uiszczeniu za nią opłaty przewidzianej art. 2 i 3 omawianego rozporządzenia.

Opłaty tę będą mogły być rozłożone na 60 rat i potrącane z przyznanego zaopatrzenia emerytalnego.

Ile jest zrzeszonych kolejarzy w Polsce.

Redakcja „Expresssu Kolejowego“ otrzymała od swoich specjalnych korespondentów w poszczególnych Dyrekcjach Kolei i Min. Kom. nadzwyczaj ciekawe dane statystyczne dotyczące stosunku kolejarzy zrzeszonych w poszczególnych organizacjach związkowych. Dane te, aczkolwiek oparte są na urzędowej statystyce o dokonanych potrąceniach z list prac składek członkowskich na rzecz związków kolejowych, nie mogą być jednak zupełnie ścisłe, gdyż dane urzędowe nie uwzględniają tych członków, którzy składki członkowskie sami do Związku wpłacają, Mimo to jednak dane te najbardziej zbliżone są do istotnego stanu rzeczy i mają szczególną wartość dla wszystkich interesujących się życiem organizacyjnem kolejarzy polskich.

Przeciętna roczna ilośc personelu na PKP wlg obliczeń inż. St. Felsza wynosi 164.251, w tem na udział poszczególnych Dyrekcji przypada: Warszawa 32.852, Kraków 21.070, Gdańsk 20.615, Poznań 19.939, Lwów 18.177, Radom 15.041, Katowice 14.746, Wilno 14.502, Stanisławów 7.307.

Istniejące w Polsce na zasadzie zatwierdzonych statutów Związki i zrzeszenia kolejowe dzięki intensywnej i zapobiegliwej akcji zjednoczyły już w swoich szeregach znaczną część ogółu pracowników kolejowych. Ilostan członków w poszczególnych związkach przedstawia się następująco:

ZZK (związek zawodowy pracowników kolejowych) 64.300

PZK. (Polski Zwiazek Kol.) 28400

ZZP, (Związek Kolejarzy Zjednoczenia Zawodowego Polskiego) 22.300

ZUK. (Związek Urzędników Kolejowych) 10.100

ZZM. (Związek Zawodowy Maszynistów) 8.700

ZDK. (Związek Drużyn Konduktorskich 6.400

ZUP. (Związek Umysłowych Pracowników Kol.) 1.200

ZPIK. (Związek Polskich Inżynierów Kol.) 550

ZAT. (Związek Administracji Technicznej Warsztatów i Parowozowni) 370

ZPK. (Związek Prawników Kol.) 80

a zatem ogółem zrzeszonych kolejarzy PKP. jest 142,400, czyli 86,7%.

Oby corychlej procent ten wzrósł do 100% zrzeszonych w jednej wspólnej, zjednoczonej organizacji zawodowej wszystkich kolejarzy polskich!

W Dniu Imienin Marszałka Józefa Piłsudskiego

Imieniny w rodzinie... Ileż słonecznej radości każdy z nas w takiej chwili przeżywa. Obchód imienin — u nas w Polsce stał się tradycją.

Tradycją, która żyje wśród nas, dynamiką uczuć rodzinnych podsycana — niezmiernie, trwale.

Kochamy się w tej tradycji. Solenizant, czy solenizantka są dla nas synonimem — człowieka szczęśliwego, bez względu na to, czy czcimy dzień jego imienin w maleńkich kółkach rodzinnych czy też przyjacielskich, czy jakto dziś jest w dniu Św. Józefa — Patrona Twórcy orężnego czynu polskiego — w najszerszych kołach całej społeczności polskiej.

W chwili, kiedy oddajemy do druku te słowa, w Polsce całej rozbrzmiewają fanfary. Z okazji dnia Św. Józefa Naród uczucia swe najlepsze składa w Hołdzie swemu WIELKIEMU CZŁOWIEKOWI JÓZEFOWI PIŁSUDSKIEMU. W eterze pogodnego dnia budzącej się wiosny drżą miljonowe fale głosów serdecznych:

NIECH ŻYJE!

Niech żyje i długie jeszcze lata nad nami przewodzi, ku chwale najjaśniejszej Rzeczypospolitej, którą mocą Ducha Narodu Polskiego do życia powołał. REDAKCJA.

WÓDZ I MĄŻ STANU.

Objęła Go wielkiemi skrzydłami najśliczniejsza z legend: legenda narodu rycerskiego. Ku najjaśniejszym wyżynom Go powiodła. Bo jakżeż mogło być inaczej?

W nim oto streściła się wszystka tęsknota Narodu, w którego psychice nie zamarła jeszcze radość czynów orężnych i gorąca chęc unoszenia się na skrzydłach sławy ku słońcu wolności.

On Wódz—najwyższą miłość serc żołnierskich zgarniający i najsurowszy stróż praw obywatelskich w ciemnych mrokach niewoli z uporem hodujący, by się nie załamał hart wytrwania nie zabliźniła się podłością rana na żywem ciele Narodu...

Oto na Ziemiach Wschodnich w kilka lat po powstaniu styczniowem ujrzał światło dzienne. Okres to był największych represji Murawjowowskich. Żyje między ludźmi i w Rodzinie Komendanta pamięć walk styczniowych. Mówią o tej tragedji Narodu nieobeschłe łzy w oczach, żałobny, nieustanny kir ubrań, szelesty drzew na wichrze jesiennym i mogiły świeże, nieznaczone, niepoświęcone. Wspomnienie tych dni nadziei i okrutnej klęski żyło w atmosferze, w której się wychował Piłsudski. Wyniósł ze swego dzieciństwa wspomnienie klęski i odtąd wszystkie jego myśli będą szły w kierunku organizowania odwetu.



Już w czasie pobytu w szkołach poznał się z systemem rosyjskiego wynaradawiania i myśli targały się o żelazny płot przemocy, pijanej za stuletni bunt Narodu Polskiego. Wilno, miasto najukochańszych pamiątek, miasto mocy największego wytrwania, było pierwszem, gdzie zetknął się z tym systemem przemocy. Odtąd zaprzysiągł mu walkę na śmierć i życie.

Na medycynę jedzie do Kijowa i

„SPOTKANIE“.

Wspomnienie ks. Biskupa Wł. Bandurskiego o pierwszem zetknięciu się z Komendantem Piłsudskim.

Imię i osoba Wielkiego Kapłana Patryjoty Ks. Biskupa Władysława Bandurskiego ściśle są związane z historją powstania, walk na polach bitew, wreszcie wytężonej pracy pokojowej armji Odrodzonej Polski, której zaczątkiem były Legjony Komendanta Józefa Piłsudskiego.

Z okazji niezwykle intensywnych przygotowań w całej Polsce w r. b. do obchodu Imienin twórcy orężnego czynu polskiego, a obecnego sternika nawy państwowej Marszałka Piłsudskiego — odwiedziłem Ks. Biskupa w Jego stałem mieszkaniu wileńskiem z prośbą o kilka wspomnień o Marszałku Piłsudskim. Najdostojniejszy Apostoł idei legjonowej przyjął mnie z właściwą wielkim ludziom skromnością.

„Nie wątpię, że najwięcej interesować pana będzie wspomnienie moje — mówi mi J. Ekscelencja—w jakich okolicznościach spotkałem się poraz pierwszy z Józefem Piłsudskim”.

„Wspomnieniem tem jestem właśnie zaabsorbowany, bowiem z paru źródeł proszono mnie o nie.

„Cofnijmy się przeto w przeszłość.

Okres czasu — przed samą Wojną Światową. Lwów obchodzi niezwykłą uroczystość żałobną, która wstrząsnęła, a zarazem zjednoczyła wszystkie sumienia i serca polskie.

Cmentarz Łyczakowski. Polska składa w mogiłę szczątki śmiertelne członka ostatniego Rządu Narodowego z r. 1863 Józefa Janowskiego. Tłumy niezliczone. Ogarniam wzrokiem ze wzruszeniem karnie stojące szeregi Związku Strzeleckiego, Drużyn Strzeleckich, Drużyn Bartoszowych, Harcerzy i Sokołów. Serce mi rośnie. Widzę ich wszystkich — zwaśnionych — razem z najwięcej bojową siłą wykazującym na zewnątrz Związkiem Strzeleckim na czele. Toć te szeregi mają być zaczątkiem Wojska Polskiego. W myśli przygotowuję sobie przemowę, z jaką miałem wystąpić nad mogiłą — ostatni. Postanawiam powiedzieć im, żeby zjednoczenie u tej mogiły pozostało trwałem, że czas wytężyć ostatnie siły, aby tworzyć czyn.

Tymczasem nad mogiłą wygłaszane są mowy.

Wszystkie są jakieś blade, nikłe jakby bojaźliwe — najsłabsze to już te, co są wygłoszone od Sokołów. Wszystko nie to co powiedzieć by w takiej chwili należało. Raptem uderzają mnie słowa ostatniego przed mojem przemówieniem niewidzianego i nieznanego mi mówcy. Kto to pytam:

— To JÓZEF PIŁSUDSKI!

Mowa Jego z serca jest mi wyrwana.

Moskwy. Uczy się w starej stolicy carów i kniaziów poznawać Rosję — olbrzyma na glinianych nogach. Dokądże miał się zwrócić, gdzie przylgnąć sercem—jesli nie do tych, którzy zwalczali carat i jego ohydne metody? Więc stowarzyszył się z młodym ruchem socjalistycznym, wśród studentów. Już tutaj występuje charakterystyczny rys jego psychiki. Nie powolnym uświadamianiem, przygotowywaniem odpowiedniego gruntu stworzy się przełom przyszłego świata — ale czynem i walką orężną winno się zatargać strupieszałym porządkiem samodzierżawia.

Spotyka go los tylu innych: zesłanie na Sybir. Tam w ciemnych nocach polarnych, rozświetlonych upiornym bląskiem żórz w samotności bezwzględnej wyrósł potężny, nieugięty wódz Polskiej irredenty. Samotny, wielki czowiek. Na swoje barki wziął trud niedopodźwignięcia.

Ucieka z Sybiru. Następuje okres najdłuższy i największy — okres walki podziemnej; organizowanie polskiego ruchu socjalistycznego. Bez rodziny, bez dachu nad głową z garstką bratnich dusz nieugiętych wydobywa coraz nowe wartości, nowe jednostki z polskiego morza ciemności. Organizuje Polską irredentę nieugiętą, walczącą z wrogiem odwiecznym. Śni mu się Polska Niepodległa, Wielka, Zjednoczona. W podziemiach przygotowuje niechybny cios, godzący w panowanie Rosji na ziemiach polskich.

Nadchodzi rok 1905. Piłsudski staje na czele ruchu rewolucyjnego w Królestwie Kongresowym. Jest wszędzie. Najczynniejszy, najbardziej ruchliwy— a nigdy nie pochwytny. Lecz gdy nastaje przełom, gdy wiecznem marzeniem o Polsce niepodległej i złączonej, Polsce wyrąbanej bagnetem zniechęca towarzyszy o międzynarodowej orjentacji — usuwa się i wyjeżdża do Galicji. Tu zamierzenia swoje w czyn wprowadza. Walka z Rosją. Już nie podziemna, tajna, polegająca na rozrzucaniu broszur i wydawaniu potajemnie proklamacji — ale walka otwarta z bronią w ręku.

W r. 1908 we Lwowie powstaje Związek Walki Czynnej, organizacja tajna, której celem jest przysposobienie kadr wojska polskiego do przyszłej walki z Rosją. Bez oglądania się na kogokolwiek.

Wypadki na terenie międzynarodowym pozwoliły w r. 1912 na jawne stworzenie Związku Strzeleckiego, organizacji opartej na tych samych zasadach, co Związek Walki Czynnej.

Tak się oto ziściło marzenie Komendanta. Wojsko Polskie! W szeregach Strzelca maszerowali obok siebie: nauczyciel gimnazjalny z robotnikiem w najzgodniejszej komitywie — objęci karbami dyscypliny wojskowej i owiani wielką ideą Komendanta.

A społeczeństwo polskie? Zaśniedziałe w c. k. serwiliźmie obojętnie patrzyło na ćwiczenia młodych strzelców, którzy śmieli pieścić marzenia o niepodległości Polski.

Lecz rok 1914—rozpętanie się żywiołu wojny zadał kłam tym przekonaniom domorosłych galicyjskich polityków. Komendant Piłsudski stworzył czyn 6 sierpnia. Nie trzeba mówić o tem, że był on samoistny, zupełnie oderwany i naprzekór pojęciom ówczesnego świata polskiego. Nie oglądał się na nic i na nikogo, gdy z garstką strzelców szedł ku granicom rosyjskim, by w szczęku broni na kontynencie europejskim znalazła się polska szabla i karabin żołnierza polskiego. Sprawa polska będzie odtąd problemem najważniejszym, pierwszorzędnej wagi.

I to jest najważniejsze, że Piłsudski zawsze szedł drogą zupełnej niezależności od tych czy innych wpływów — a za nim wierne mu aż do skonania, przesiąknięte jego ideą szeregi legjonowych żołnierzy.

Wierne zostały i potem, gdy Wódz, nie zgadzając się na niemiecki plan, więźniem magdeburskiej twierdzy został. Poszli jego wierni żołnierze za druty Benjaminowa i Szczypiorny, przewędrowali pół Europy—od Piawy i Alp tyrolskich do śnieżnych wybrzeży murmańskich, niosąc w sobie sen o Polsce Niepodległej.

W tryumfie wrócił Wódz z Magdeburga w r. 1918, a naród zapatrzony w zasług poczet niewyczerpany złożył w jego ręce najwyższą godność Naczelnika Państwa i Wodza Naczelnego sił zbrojnych.

Zaczęła się nowa praca i nowe wielkie czyny—Lwów, Wilno, Kijów— obrona Warszawy — jego to potężną wolą zrodzone.

A gdy na czele rządu stanęły partje, z którymi pracować nie mógł cofnął się w zacisze swego domu i oddał się pracy historyczno-literackiej.

Aż przyszedł moment, gdy nie mógł spokojnie i bezczynnie patrzeć na rozpanoszenie się zła i podłości w Narodzie. Przyszedł znowu, jak burza wiosenna w majowe dni 1926 r...

Dziś w dniu Jego Imienin w hołdzie łączy się cały Naród. Jak kwiaty najpiękniejsze chylą się wszystkie serca w dziękczynnym pokłonie. Hołd to zasłużony olbrzymią pracą życia całego.

T. Jacek-Rolicki.

Jest dziwnie prosta — a potężna. Tony jej są nakazem, są zewem do czynu. Ten człowiek toć to Wódz umiejący nakazywać — i kiedy ostatnie słowa tej potężnej mowy przebrzmiały, a Komitetowi przypomnieli mi, że czas już na mnie — odezwałem się tak, aby mnie wszyscy wokoło słyszeli:

Potem, cożeśmy słyszeli ostatnio — czas jeno na czyn! To był zew na bój!

Nie przemawiałem. Z serca wyrwały mi się pierwsze słowa hymnu: Boże coś Polskę.

Z Józefem Piłsudskim w którym przeczułem Wodza Narodu kontakt mój był od tej chwili zadzierżgniętym na stałe“.

W dalszej rozmowie Biskup-Generał wspomina o wizycie jaką złożył mu Komendant Piłsudski, tegoż pamiętnego r. 1914 w Wiedniu; wreszcie wspólne chwile spędzone prawie na wszystkich frontach, gdzie krwią zdobywały Polskę Legjony.



J. E. Ks. Biskup Dr. Wł. Bandurski
Apostoł Idei Legjonowej.

Żegnam ze czcią prawdziwą J. Ekscelencję. Za drzwiami, czekają nań interesanci: zdemobilizowani żołnierze, którzy przyszli prosić o radę i pomoc.

Takich interesantów przyjął i załatwił Ks. Biskup Bandurski w ostatnich kilku latach około 10 tysięcy. Innych którzy — z hołdem doń jeno przychodzą chyba nie mniej. Kontakt więc z armją i jej Wodzem trwa.

Ostatni dowód tego, jako talizman oglądałem na stoliku w pokoju przyjęć J. Ekscelencji: *„Najprzewielebniejszy Ks. Biskupie wróć w nasze szeregi!“*. Jest to wielka księga od oficerów Ministerstwa Spraw Wojskowych, kilkaset podpisów zawierająca, które złożono wraz z życzeniami Nowego Roku 1927.

Bol. W. Święcicki.

Wilno, 19. III 1927 r.

Odwieczne są prawa Polski do wybrzeża Bałtyku!

Historja stwierdza polskość Pomorza.

Czynione przez Niemców zabiegi przeprowadzenia rewizji granic wschodnich, zdążające do zagarnięcia t. zw. korytarza gdańskiego, a tem samem odsunięcia nas od morza, muszą wzbudzić i spotęgować czujność całego narodu polskiego, by był gotów w każdej chwili odeprzeć atak niemiecki i stanąć w obronie naszego stanu posiadania.

Czem jest morze dla Państwa i jakie ono posiada znaczenie w życiu ekonomicznem każdego narodu mniejwięcej powszechnie jest znanem, a popularnie możnaby porównać morze do otworów oddechowych człowieka. Jak nos i usta pozwalają człowiekowi wciągać świeże ożywcze powietrze, a zakneblowanie tych otworów powoduje duszenie się a nawet śmierć człowieka, tak morze dla organizmu państwowego potrzebne jest dla bezpośredniej łączności z szerokim światem i dla ożywczej wymiany dóbr.

Oparcie Polski o morze zapewnia jej mocarstwowe stanowisko, odepchnięcie zaś od morza sprowadzi ją do rzędu państw kontynentalnych o drugorzędnem znaczeniu i odda na łaskę i niełaskę otaczających ją sąsiadów.

Nasze słuszne prawa do Pomorza i brzegów Bałtyku spotykają się z zarzutem, że dostęp do tego morza toruje nam korytarz, wykrojony z organizmu państwowego Niemiec i w dodatku dzielący ten organizm na dwie części. Stąd Niemcy wysnuwają wniosek, że t. zw. korytarz gdański, to nie jest ziemia polska. Te krzywdzące nas zarzuty musimy kategorycznie odeprzeć. Korytarz pomorsko-gdański nigdy nie był ziemią niemiecką, lecz tylko przez Niemców wydartą Polsce częścią odwiecznych ziem słowiańsko-polskich, na których niemczyzna podczas przeszło stuletniej niewoli brutalnemi sposobami wycisnęła swe piętno, a których to ziem Polska w dobie wyzwolenia nie mogła odzyskać z braku dostatecznych sił zbrojnych.

Historja dziejów świata stwierdza, że na dzisiejszem południowem wybrzeżu morza Bałtyckiego były od wieków osiedlone rozmaite szczepy słowiańskie i im pokrewne, staczające ciągłą walkę z nacierającą z zachodu niemczyzną.

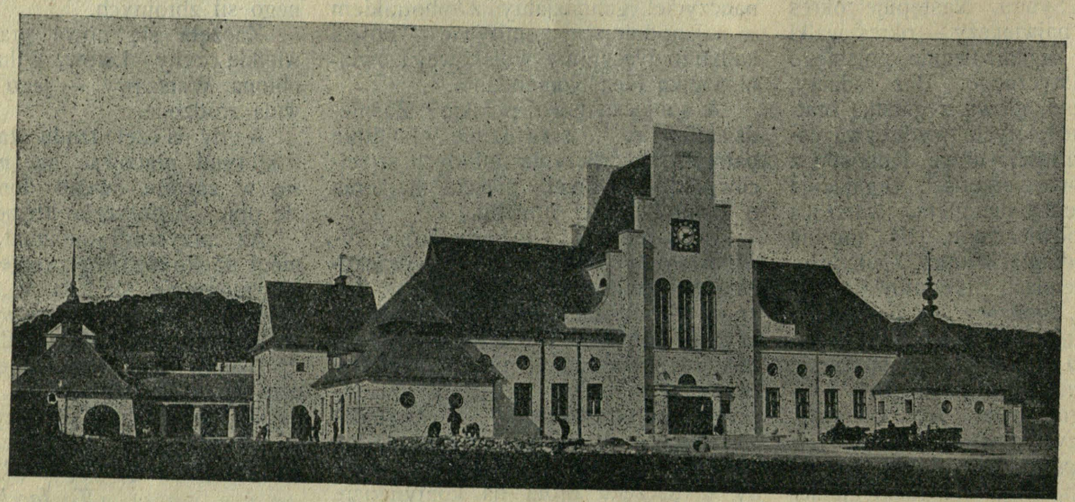
Pierwszy król Polski Bolesław Chrobry (992—1025) opanowuje i jednoczy pod swą władzą rozdrobione plemiona słowiańskie, aż za Odrę. Bolesław Krzywousty, walcząc z Niemcami o władzę nad plemionami słowiańskiemi po 7 letniej wojnie (1102—1109), przyłącza do Polski całe słowiańskie Pomorze. Dopiero przeprowadzony po śmierci Bolesława Krzywoustego podział Państwa Polskiego na dzielnice, sprzyja Niemcom w ich zaborczych dążeniach na Wschód. Na zajętych połaciach Zachodniej Słowiańszczyzny tworzą Niemcy marchję (księstwo) Brandenburskie (nazwaną od słowiańskiego miasta Braniboru) prowadząc równocześnie zaciekłą kolonizację i wynarodowienie. Przecież Berlin dzisiejszy wyrósł w centrum tej Słowiańszczyzny na jej gruzach!

Wiek XIII sprowadza na ziemie pomorskie zakon Krzyżaków, idących rzekomo dla szczepienia wiary chrześcjańskiej w pogańskich Prusach i sąsiadującej z nimi Litwie.

Zakon Krzyżacki z sojuszników książąt polskich przeciwko poganom przeistacza się w potęgę Polsce wrogą. Korzystając z zamieszek wewnętrznych polskich zagarnia ziemie pomorsko-pruskie, a za Władysława Łokietka opanowuje podstępem Gdańsk.

Przychodzi unja Polski z ochrzczoną Litwą.

Potęga oręża polsko-litewskiego w 1410 r. zadaje pod Grunwaldem klęskę rozpanoszonemu Krzyżactwu, a rezultatem dalszym tej klęski było odebranie przez Kazimierza Jagiellończyka po 13 letniej wojnie (1454—66 r.) i przyłączenie do Polski ziem Pomorsko-pruskich. Od tego momentu ziemie pomorskie znajdują się w trwałem władaniu Polski aż do I i II rozbioru, t. j. do końca wieku XVIII, zaś należące do Polski ziemie Pruskie, dzięki niedołęstwu i lekceważeniu ich przez niektórych ówczesnych władców i polityków polskich, po przejściu rozmaitych form autonomji, utracone zostały ostatecznie w wieku XVII na rzecz Elektora (margrabiego) Brandenburskiego, który nazwał swoje posiadłości Królestwem Pruskiem (1701 rok).



Dworzec w Gdyni.

Gdy w II-ej połowie XVIII wieku społeczeństwo polskie zaalarmowane było o zamiarach Króla Pruskiego powiększenia swych posiadłości polskiemi ziemiami pomorskiemi, poseł pruski w Warszawie Benoit w deklaracji, złożonej Królowi Polskiemu 24.I.1764 roku, zaprzeczył kategorycznie tym pogłoskom, twierdząc, że Król jego—Fryderyk II oburzony był wiadomościami, jakoby swe Królewstwo miał powiększyć cudzym kosztem. Jednak już 2.III-1771 roku pisze Fryderyk II w liście do swego ambasadora w Petersburgu hr. De Solms'a by namówił rząd rosyjski do rozbioru Polski, wy-

rażając chęć urwania części Polski dla siebie.

Brak jedności i zgody w narodzie polskim, intrygi i knowania pruskie doprowadziły do osłabienia potęgi mocarstwowej Polski.

Rok 1772 przynosi pierwszy rozbiór Polski, podczas którego Królewstwo Pruskie zagarnęło Pomorze Polskie jednak bez Gdańska i Torunia, które dostały się prusakom tylko przy 2-gim rozbiorze w 1793 r.

Te fakty historyczne niezbicie stwierdzają polskość Pomorza i prawa Polski do wybrzeża Bałtyku.

Społeczeństwo polskie świadome swych obowiązków obywatelskich winno energicznie przeciwstawić się konszachtom niemieckim i trwale dążyć do ugruntowania naszego panowania nad Bałtykiem, pamiętając, że mocarstwowość naszego Państwa uzależniona jest od łączności z morzem, a to zapewnimy sobie przez troskliwą opiekę nad naszemi braćmi pomorzanami i przez rozbudowę naszej floty handlowej i wojennej i portów morskich.

W. Kuźmicki.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy

Ile są warte polskie koleje?

Koleje polskie, to może jedyne w świecie przedsiębiorstwo, którego wartość inwentarzowa jest nieznana, gdyż nigdy obliczona nie była. A przecież wszystkim wiadomo, że od tego zaczyna się wszelka kalkulacja.

Pierwszą — o ile nam się zdaje — próbę określenia wartości kolei naszych znajdujemy w „Przeglądzie Komunikacyjnym“. Według tego organu

> ...8 miljardów złotych warte są koleje polskie na podstawie prowizorycznych wyników biura prac rewizji taryf kolejowych.

Wartoby jednak od obliczeń prowizorycznych przejść do obliczeń ścisłych. Czy nie zadużo tej prowizoryczności na kolejach polskich?

Westchnienie do kapitału

Nędza kolejarska tak smętnie nastraja „Kolejarza — Związkowca“ (organ Z. Z. K.), że tak oto wzdycha do... kapitalizmu, przepraszam, kapitału.

> ...Kapitał jest tą siłą motoryczną, która porusza ustrój kapitalistyczny. W Polsce jest ustrój kapitalistyczny, a brak tej siły motorycznej — kapitału, więc cały mechanizm gospodarczy porusza się leniwie i nieregularnie...

Po tak znamiennem westchnieniu, „Kol. Związk.“ powiada:

> ...Jeżeli jednak kapiłały z Ameryki nie przyjdą, społeczeństwo musi . .obalić bałwana złotego i radzić sobie własnemi środkami.

Kochany „Kolejarzu-Związkowcu“, toć społeczeństwo oddawna radzi sobie własnemi środkami ale na — nasz koszt.

Kłopoty „Łącznika“

W szeregu n-rów „Łącznik“ walczy przeciwko uprzywilejowaniu pewnych przedsiębiorstw kolejowych prywatnych, domagając się rewizji koncesji. Akcja organu związku urzędników kolejowych jest w szczególności wymierzona przeciwko centrali ładunków zbiorowych, „Orbisowi“, i „Europejskiemu Tow. ubezpieczenia“, które to przedsiębiorstwa żywią się tem, co powinno stanowić naturalny pokarm kolei. „Łącznik“ domaga się przejęcia tych źródeł dochodów na rzecz skarbu i dania tym sposobem możności zarobkowania tym z kolejarzy, których się redukuje wskutek ich rzekomego nadmiaru.

Czy „Łącznik“ zyska powodzenie w swej akcji, to się kiedyś okaże.

Jak to będzie z urlopami?

„Kolejarz“ obliczył, że w roku ubiegłym 60,000 kolejarzy nie otrzymało urlopów ani żadnego za to wynagrodzenia. Ponieważ nadchodzi okres urlopów w r. b., sprawa ta jest mocno aktualna. Z tej racji cytowane pismo przypomina, że

> ... nieudzielenie urlopu pracownikowi sprzeciwia się ustawie i jest karygodne, gdyż art. 10 z d. 16, 5, 1922 D. U. R. P. № 40 przewiduje karę grzywny lub aresztu zą niestosowanie jej przepisów.

Należy mieć nadzieję, że w tym roku zwierzchność kolejowa nie zechce się narażać na grzywnę lub areszt i urlopów skąpić nie będzie.

Pływaki

Całkiem nowy gatunek kolejarzy wynalazł „Głos warsztatów i parowozowni“, organ Zrzesz. Prac. administracji technicznej warszt. i parowozowni P. K. P. Pisze on:

> ...Jest u nas ustaloną tradycją, że każdy kolejarz musi należeć do jakiegobądź związku, ale jakie obowiązki nakłada ta przynależność, to większość członków wcale się tem nie interesuje, a tylko w razie, gdy jakaś sprawa poszczególnego członka w myśl jego życzeń nie została załatwiona, wówczas zapisuje się on do tak zwanych „pływaków“, przechodząc z jednego związku do drugiego z wręcz nawet odmiennym programem.

Dlatego więc siła związku polega nie w ilości członków, ale w ich wyrobieniu, w ich poczuciu solidarności koleżeńskiej, w ich moralnej przewadze.

Całkiem słusznie!

Poławiacze logiki

W artykule „Emerytura dla nieetatowych“ organ PZK „Kolejowiec Polski“ użala się na sprzeczność w zarządzeniach M. K. Gdzieżeś, o, logiko? woła i jąko przykład swych wątpliwości wskazuje, iż Ministerstwo raz powiedziało, że deklaracji o zrzeczeniu się wkładów do kas zaborczych nie trzeba składać, innym zaś razem oświadcza, że pracownik, podlegający emeryturze winien oddać deklarację zrzeczenia się na rzecz Skarbu Państwa praw, przysługujących mu z tytułu, opłacania składek emerytalnych.

Sprzeczność ta zgniewała „Kolejowca Polskiego“, wobec czego rżnie on taką reprymendę:

> ... Salto mortale dobre jest w cyrku, albowiem bawi oko i emocjonuje widza, lecz machnięcie koziołka przez urząd tak poważny, jakim powinno być Ministerstwo Komunikacji... jest dla nas obsolutnie niezrozumiałe.

Ten koziołek M. K. to szczyt wyobraźni autora.

Stali a niestali

Organ Z. Z. P. „Kolejarz“ przytacza przemówienie w komisji budżetowej Sejmu posła Michalaka, który mocno podkreślił dziwne położenie pracowników kontraktowych. Powołując się na rozporządzenie Ministerstwa, które głosi, że po roku stałej i nieprzerwanej pracy tymczasowi winni być zaliczeni do stałych dziennie płatnych, poseł mówi, że jednak

> ...istnieje znaczna ilość pracowników kontraktowych, zwłaszcza w dyrekcjach wschodnich, którzy nie mogą się doczekać etatów ani być zaliczonymi do stałych dziennie płatnych...

Czemu hoduje się gatunek kontraktowych trudno odgadnąć?

Skromne żądania

Z „Konduktora“ dowiadujemy się, że ostatnio sformułowane żądania konduktorów, przyjęte jednogłośnie na zebraniach kół Okr. Warsz. Z.Z.D.K., ujęte są w 11 punktach. Najważniejsze z nich zawierają: podniesienie dodatku mieszkaniowego i przyznanie go nieetatowym, pragmatyka dla wszystkich pracowników P.K.P., przyznanie roku za półtora dla konduktorów, ścisłe przestrzeganie 8-godz. dnia pracy, rewizję godzinowo-kilometrowego i t. d. *Mruk.*

Wiadomości Kolejowe.

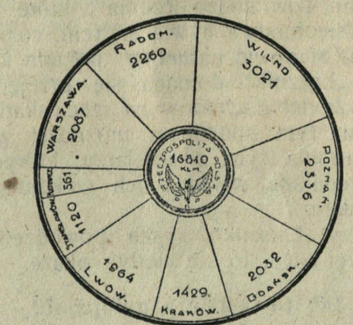
— **50 złotych** każdomiesięcznie tytułem specjalnego dodatku do uposażeń Dyspozytom parowozowni przyznała Rada Ministrów w dniu 15-go lutego r. b. z ważnością od 1 lutego r. b. i nadal, wstrzymując im równocześnie dalszą wypłatę dodatku godzinowego. (Dz, U. R. P. № 114 poz. 924).

— **Bezpłatny przewóz bagażu** podczas urlopu wypoczynkowego w ilości po 25 kg. dla każdego pracownika i jadącego z nim członka rodziny, uprawnionego do ulg przejazdowych, może być przyznawany prac. kolejow. według wyjaśnienia Min. Kom. tylko raz do roku. (Rozporząd. Min. Kom. № 1/19450/2/26 z dn. 30/XI 1926 r.).

— **Śluby kościelne zawarte zagranicą** nie potrzebują w kraju ponowienia, śluby zaś cywilne, przez prawo polskie nie są uznawane i osoby, które ślub taki zawarły, winny po powrocie do Polski zawrzeć ślub kościelny (wyjaśn. M. W. i O. P. № III C. I. 9591/26 z dn. 9/XII 1926 r.).

— **Wyniki eksplo. PKP. za r. 1925** podaje inż. S. Sztolcman w „Inżynierze Kolejowym“.

Ogólna długość sieci kolejowej w Polsce, wynosiła—16.997 klm. wązkotorowej 3.861 klm. Razem 20.858 klm. norm. tor. (2-3 tory) 5.337 klm. W liczbie wązkotor. zaliczono 1.760 klm. państw. użytku publicz., gospod. 702 klm., samorz. i pryw. uż. publ. 1.393 klm. Przewieziono podróżnych w 1925 r. 162.603.691, bagażu 142.300 ton, ład. towar. 52.467.869 ton., w r. 1924 przewieziono podróżnych 176.981.311, bagażu 182.692 ton, ładunku towar. 53.718.675, na wązk. tor. nastąpił wzrost o 15%, 8%, 5%. Dochody kol. norm tor. w 1925 r. 891.549 tys. zł., wydatki 884.571 tys. zł., czysty dochód 6.997 tys. zł. Kol. wązkotor. przyniosły 13.321 tyś. zł., wydatki 13.583 tys. zł., straty 262 tys. zł. tj. mniej jak 1924 r. o 1.083 tys. zł.



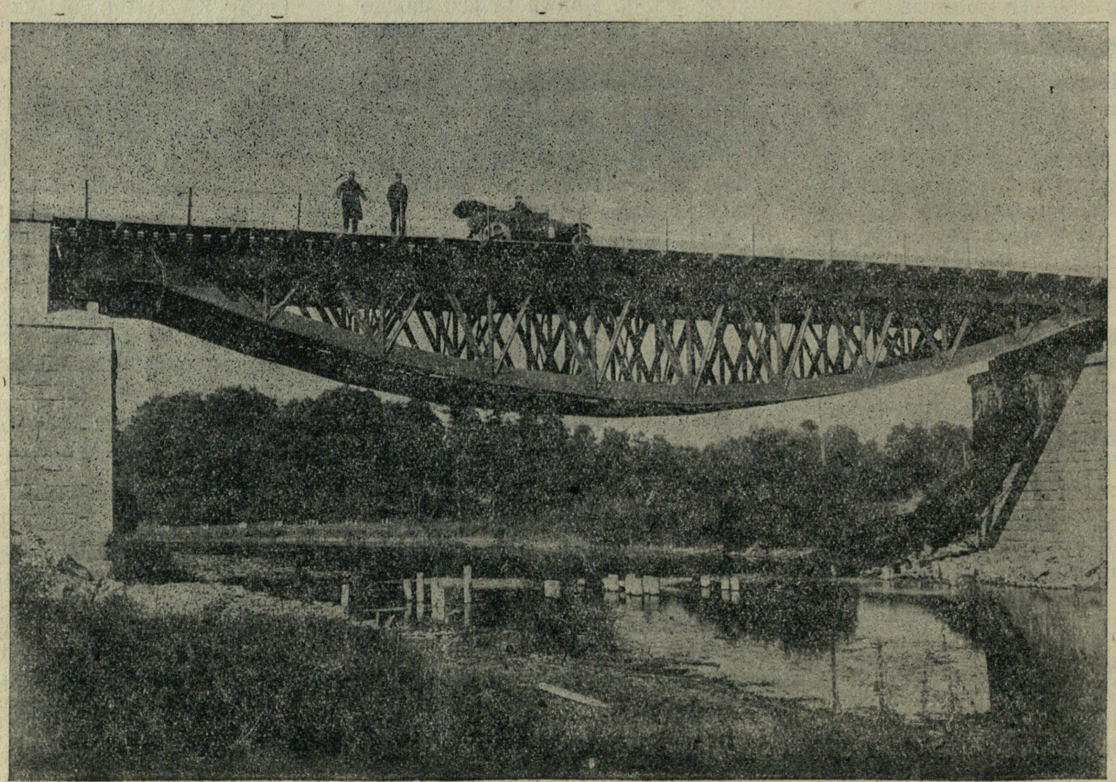
— **Nowe szyny** o wadze 79,5 kg zamierza wprowadzić w używanie Kolej Pelsylwańska (z artyk. Inż. A. Krügera, Czasopismo Techniczne).

— **Wyrób szyn w Ameryce** ze stali Siemens-Martina w 1925 r. osiągnął cyfrę 2.691.889 tn., ze stali zaś Bessemera, ongiś sławnej, tylko 9687 tn., o wadze 49,5 kg/m i wyżej, 42 do 49 kg/m, 24,8—41,5 kg/m i poniżej 24,8 kg/m. (Przemysł i Handlel).

— **Najlepsze podkłady** do budowy i utrzymania nawierzchni polskich dróg żelaznych ze względu na bezpieczeństwo szlaku i ekonomję utrzymania zdaniem autora w Inż. Kolejowym w № listopadowym są podkłady dębowe i modrzewiowe, w razie zaś braku tychże proponuje używanie podkładów dębowych w łukach, a w prostych na stykach szyn (30%), poza tem sosnowych (70%).

Popierajcie Ligę Morską i Ligę Obrony Powietrznej Państwa!

Z WIDOKÓW KRESOWYCH



Most na rzece Olszance

Wieczory w rodzinie kolejarza



Dodatek ten zawierać będzie zbiór informacji, rad i wskazówek praktycznych z różnorodnych dziedzin życia jednostki i społeczeństw w kraju i ze świata. Wykłady popularne, odczyty i pogadanki z nauk społecznych i prawnych, językoznawstwa, nauk stosowanych jako to: medycyna, hygjena, inżynierja, rolnictwo, agronomja, gospodarstwo domowe, handel i przemysł, Sztuk Pięknych, literatury, historji i geografji. Samokształcenie i Naukowa Organizacja Pracy. — Humor i Satyra. Powieści. Nowele.

Jak należy wychowywać dzieci?

Poeta niemiecki Rückert taką myśl wierszem o wychowaniu i wychowawcach wygłosił:

„Wychowawcy macie przyszłość, ojczyznę macie, bo macie w rękach serca młodzieży! Co w ziemi pulchnej posadzicie, to korzenie w niej zapuści, co na delikatnej i czułej gałązce zaszczepicie, to owoc przyniesie".

W słowach powyższych zawiera się cała treść, wartość a zarazem nieodzowna potrzeba wychowania.

Niemowlę po przyjściu na świat, gdyby było samo sobie pozostawione, niechybnie zginęłoby; takie jest pod każdym względem niedołężne i bezradne, że ani chwili obejść się bez opieki czułej i wydatnej pomocy otoczenia nie może. I nie tylko w tym wieku dziecko dorosłe już cokolwiek i mogące pokarmy przyjmować samodzielnie, pozostawione w dalszym rozwoju samemu sobie albo umieszczone w nieodpowiednich warunkach — absolutnie na **człowieka** w całem tego słowa znaczeniu nie urosłoby. Pamiętać bowiem należy, że poza trzema cechami, podobnemi do otaczającego nas świata zwierzęcego, mianowicie: **odżywiania się, wzrastania** i **rozmnażania się,** — posiadamy jeszcze **coś**, co nas zaszczytnie w szeregu tworów natury wyróżnia, bo **ducha.**

Właśnie w wychowaniu, szczególnie w okresie dorastania dziecka, o umiejętne budzenie tego ducha przedewszystkiem chodzi. Dopiero całkowity rozwój ducha wraz z rozwojem ciała stanowi całość, którą w mowie naszej *człowiekiem* nazywamy, dodając jeszcze „dobry", — „zły" — „rozumny" — „głupi" i t. p. zależnie od stopnia wartości jego ducha.

Duch zaś przejawia się jako *myśl, i czyn,* a zadaniem wychowawcy jest nauczenie dziecka umiejętnego, celowego i skutecznego używania tych trzech przejawów. Z dziecka wszystko się stać może, co się zaś stanie, to zależy od przebiegu jego dalszego rozwoju, (który trwa prawie połowę życia człowieka), a na który składają się, obok wrodzonych zdolności t. j. wrodzonych władz duchowych i właściwości fizycznych, także wpływy zewnętrzne. Czy człowiek będzie zdrowym czy chorowitym, cnotliwym lub występnym, użytecznym dla rodziny i społeczeństwa lub ciężarem, szczęśliwym lub nieszczęśliwym, to zależy od przebiegu tego rozwoju.

Dlatego należy przedewszystkiem na ten rozwój stosownie wpływać, ażeby dziecięciu pomyślną przyszłość zapewnić. A takiego rodzaju umiejętny i stosowny wpływ właśnie jest **wychowaniem.**

Posłuchajmy też przez chwilę co znakomity pedagog-wychowawca polski Grzegorz Piramowicz, o celu wychowania mówi:

„Żeby ludzie byli szczęśliwi, żeby i sobie i drugim stali się pożyteczni, trzeba naprzód, ażeby mieli zdrowie, z dzieciństwa wzmocnione, żeby nabyli sił, potrzebnych do prac i powinności swego stanu; trzeba po wtóre, ażeby znali i wykonywali, co Bogu, co bliźnim swoim, co sobie samemu winni, żeby zamłodu wprawiani byli w dobre obyczaje, w sprawiedliwość, pracowitość i skromność, trzeźwość, żeby umieli poskramiać złe żądze i chronic się złych nałogów. Nakoniec potrzeba do zupełnego ich dobra, ażeby mieli te rzeczy, które ich w dalszym wieku sposobniejszymi uczynią do spraw i zadań ich życia, jakie są: rolnictwo, rzemiosła, handel, różne ręczne roboty, całe gospodarstwo, sprawowanie urzędów po wsiach i miasteczkach i inne podług rozporządzenia boskiego, które ich w takim stanie mieć chciało".

I któż przedewszystkiem, jeżeli nie *matka,* ta kapłanka życia rodzinnego, powołaną jest do tego świętego i szczytnego obowiązku wychowania dziecka w wieku przedszkolnym (a nawet przez całe życie?) Ojciec zajęty pracą zarobkową zbyt mało ma czasu, by się mógł tego podjąć — co nie zwalnia go zupełnie od czynnej pomocy matce.

Stanowisko rodzicielskie również jest pełne obowiązku, wysiłku, pracy. Usiłujemy być dobrymi pracownikami, uczciwymi obywatelami kraju — a dobrymi rodzicami być nie chcemy? Pilnie i skrupulatnie wykonywujemy obowiązki, związane ze stanowiskiem, a na święte obowiązki rodzicielskie narzekamy, lekce je sobie ważymy? Pamiętajmy, że czy chcemy, czy nie, przyjdzie czas sprawozdania z naszego włodarstwa a wszystko stane się *„jawne".* Zresztą tutaj za życia jeszcze spotka nas nagroda lub kara; nagroda, jeżeli będziemy mieli pociechę i radość ze swych dzieci; kara, jeżeli dręczyć nas będą wyrzuty sumienia za czyny dzieci, wychowanych przez nas niedbale i głupio.

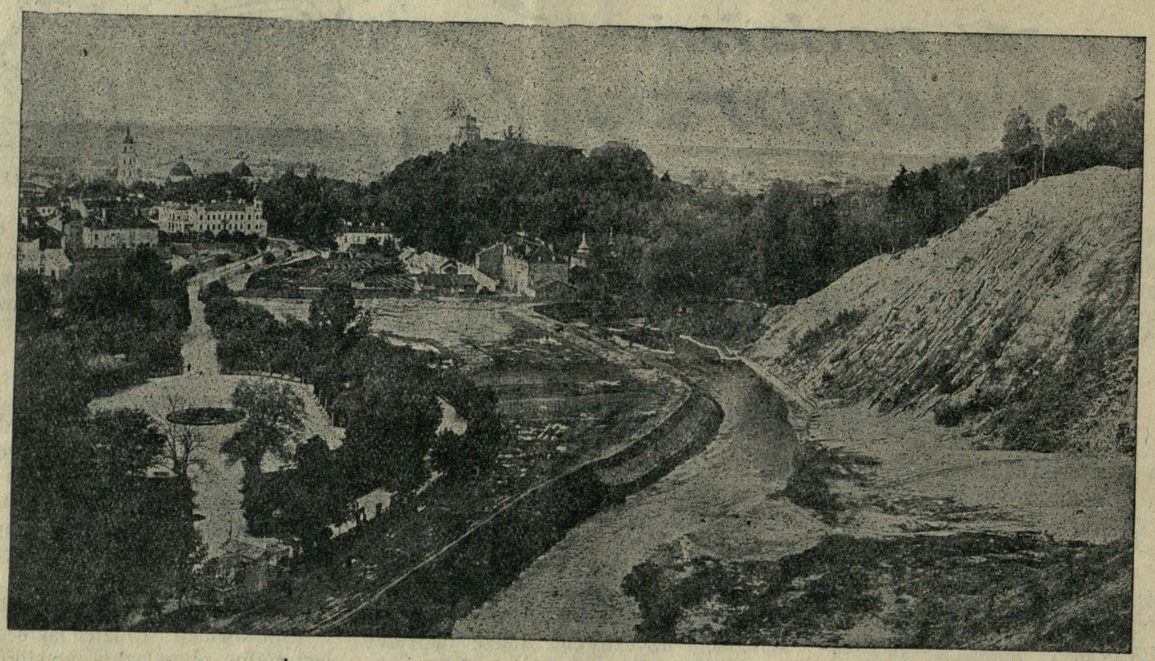
Aby zaś Wam — Rodzice — przyjść z owocną pomocą do wychowywania swych dzieci, w tym dziale pisma nanaszego będziemy podawać wskazówki i rady umiejętnego pielęgnowania, kształcenia i wychowania tych, na których tyle nadziei pokładacie i dla któktórych życzylibyście lepszego jutra. Podzielimy się tutaj z Wami tem wszystkiem, co dzisiejsze nauki zdobyły dobrego i pożytecznego na drodze lepszego wychowywania dzieci, tej naszej przyszłości. We wszelkich sprawach Was bliżej obchodzących, zwracajcie się do nas, a zawsze chętnie z radością służyć będziemy. Bo wychowanie jest umiejętnością, a każda umiejętność wymaga pewnych przepisów i sposobów, które przecie nie wszystkim i na każdym miejscu są znane.

Tyle na razie.

Wilno *J. Zaleski*

WILNO Z PRZED DWUDZIESTU PIĘCIU LAT

Widok ze wzgórz Zarzecza na Wilenkę, ogród po-Bernardyński i Botaniczny tudzież na górę Zamkową.



Zdjęcie fotograficzne J. Hermanowicza.

Na zwrotnicy.

Rozmyślania postne.

Gdyby nie było wielkiego postu, toby go z pewnością kolejarze wymyślili. Jest to bowiem czasokres, w którym kolejarz czuje się we właściwym czasie na właściwem miejscu. Bardzo mu z postem do twarzy. Bo to i popiół na głowę mu sypią i umartwień nie szczędzą.

Wielki post kolejarski trwa właściwie od dnia narodzin kolejnictwa polskiego. Pesymiści mówią, że jubileusz tego kolejnictwa będzie zarazem jubileuszem wielkiego postu kolejarskiego.

* * *

Post ten stale i niezmiennie ma przyczyny budżetowe. Powinien tedy być wiecznym, jak kłopoty ministra skarbu.

Ongi mówiono:

— Koleje na siebie nie zarabiają. Skarb musi do nich dokładać. Skądże weźmiemy pieniędzy dla was?

Kolejarze popatrzyli na siebie stropieni.

— Prawda. Skąd weźmie?

Stał się jednak cud pewnego razu i oto na mównicy sejmowej stanął klucznik skarbowości wesoły i promienny.

— Jest już dobrze. Koleje dały czysty dochód. Skarb na tem skorzysta.

— A my? a my? a my? — zawołały wielkim głosem związki kolejarskie.

— Wy? — zakłopotał się szczerze skarbnik — przyznam się, o was zapomnieliśmy. A zresztą... Moi kochani, czy wy jesteście akcjonarjuszami kolei, byśmy się z wami dzielili jej zyskami.

I kolejarze wrócili do swego postu, do swoich umartwień.

* * *

Wlecze się tedy szaro i smętnie dola kolejarska poprzez ostępy puszcz i cmentarzyska lasów odwiecznych i ugory polne, piachy i moczary, rzeki i przepaście—wlecze się cichym szlakiem kolejowym. Szedł tędy genjusz ludzki, darł puszcze, zasypywał bagna, rzucał mosty na wody, głębizny ziemne, by ludzkość zbliżyc, bratać i uszczęśliwiać.

A na szlakach swego pochodu rozsypał gromadki i gromady ludzi, by łączność świata utrzymywali. Tchnął w nich ideę, wmówił posłannictwo, pouczył i do czynu zagnał, ale... zapomniał należycie zaprowjantować.

I oto tkwią dziś na swoich posterunkach ci ludzie przez budżet zapomniani, ludzie wielkich ofiar, wielkiej pracy i — wielkiego postu.

* * *

Na jakiejś głuchej zapadłej stacyjce, w długą nocną godzinę oczekiwania pociągu jakiś człeczyna kolejowy opowiedział mi legendę:

— Nie wiem, proszę pana, czy to prawda, ale podobno razu pewnego Pan Jezus wysłał wielkiego biedaczynę św. Franciszka na ziemię, żeby się przekonał jak to naprawdę jest z kolejarzami. Bo to — mówi Pan Jezus — gazetom nie można wierzyć. Więc św. Franciszek zstąpił na ziemię i wstąpił na kolej. Ledwie go przyjęli, bo nie miał poparcia i wykształcenie miał zamałe. Ale jakoś się tam zrobiło. To na pierwszego wszyscy obstąpili świętego i mówią, jak to zrobić, żeby pobory na wszystko wystarczyły. A wielu było niewierzących. Więc zaczął kalkulować św. Franciszek i tak i owak. Nic nie wychodzi.

Aż nagle przypomniał sobie cuda Chrystusa Pana z winem i chlebem, więc padł na kolana i począł się modlić gorąco, a z mocy boskiej w mig pobory rozdzielił tak, że na wszystko starczyło.

W ten czas wszyscy niewierzący padli na twarz i uwierzyli. A wielki święty powiedział:

— Ale bez cudu toby się zrobić nie dało.

* * *

Taką słyszałem legendę.

Melancholik.

APEL.

Do dzieła, bracie, w skupieniu
Ojczyzna wzywa Cię.
Hej, ramię stań przy ramieniu,
Budujmy gniazda swe!

Precz waśnie bratnie i spory,
Partyjnych wieców szał.
Jednością zwalczmy zapory
I wznieśmy gród na schwał.

Ramiona prężmy mocarne
Budując Piastów gród,
Na stosy złożmy ofiarne
Wytrwałość, zapał, trud.

Choć pracy wiele — zachodu,
W zapale trzeba trwać,
By go nie było powodu
Słomianym ogniem zwać.

Materjał brać do budowy
Bez obcych, wrogich skaz,
Bo runą gmachu osnowy
Gruzami grzebiąc nas.

Granity zgody, miłości
Dźwignięte z łona skał,
Gdy spoi cement jedności
Gród będzie wiecznie trwał.

A gdy gród Piastów potężny
Wzniesiemy pod sam szczyt
Umilknie pobrzęk orężny,
Pokoju wzejdzie świt!

WACŁAW KRÓL.

13/ II 1927 r.

Wiosna.

Zrzuciła ziemia śnieżne pokrycie
Potrzęsła głową po długim śnie
Strumieniem wody zmyła obficie
Skrzepłe od chłodu oblicze swe

I pierzchły lody, śniegi i chłody
Ucichły wichrów łzawe żale
Swój wzrok na pola i ogrody
Słoneczko śle w promiennych falach.

To wiosna młoda i urocza
Chce uradować życiem świat,
Do naszych serc tak żwawo kroczy
By wynieść nas z zastygłych krat.

Na byt przybrany w nowe stroje
Gdzie każdy kamyk pełen życia!
Na nowy los, gdzie szczęścia zwoje
Ogarną wszystkich nas sowicie.

To wiosna, wiosna idzie!
Radźmy gotowi iść z nią wraz
Na nowe tory, nowe życie
Gdyż przyszedł wielki, wielki czas!

A ujść z tą wiosną razem wprzód!
Za pióro, topór, młot — do pracy!
Dla dobra sprawy łóżmy trud
Hej! społem wprzód! Polacy!

JASTRZĘBIEC.

Anegdotki kolejarskie.

I.

Frak pana naczelnika.

Komik zespołu teatralnego jednego z „Ognisk“ kolejowych na prowincji p. Jurago miał grać rolę we fraku, przyczem z roli wypadało, że podczas wyskakiwania przez okno obrywają mu połę od fraka.

Z całej braci kolejarskiej w Lidzie frak posiadał tylko jeden z naczelników. Zgodził się go pożyczyć panu J. ale pod warunkiem, że będzie się z nim obchodził z nadzwyczajną ostrożnością, albowiem frak stanowi nader cenną pamiątkę ślubną.

Komik solennie przyobiecał, poczem udał się do krawca, który jedną połę fraka zawinął pod spód, a na jej miejsce skroił i przyczepił lekko imitację poły, nie różniącą się zdaleka. Właściciel fraka o tej manipulacji nie wiedział.

W czasie przedstawienia, przy szczelnie zapełnionej widowni, w kulminacyjnej scenie, gdy komik stanął na parapecie okna, a partner chwycił go za połę fraka, rozległ się jęk w krzesłach:

— Oj!..

Jeszcze chwila, komik się szarpnął, wyskoczył oknem a poła została na scenie.

— Gwałtu, mój ślubny frak! — wrzasnął pan naczelnik i—podobno — padł zemdlony.

Nazajutrz mówiono w miasteczku, że sztuka się udała a najkomiczniejszy w niej był... bynajmniej nie poszkodowany właściciel fraka.

II.

Oskarżyciel i oskarżony.

Pracownik linjowy Ygrek stawał oskarżony o to, że był podchmielony na służbie. Jako oskarżyciela wyznaczono starszego urzędnika X, który miał napiętnować pijaństwo wogóle, a w szczególności w godzinach urzędowych.

W przeddzień rozprawy oskarżony zgłosił się do oskarżyciela, by wyrazić przed nim skruchę i prosić o pobłażanie w oskarżeniu.

W rozmowie okazało się, że obaj służyli przed wojną w jednym urzędzie kolejowym, ba, kochali się nawet w jednej i tej samej osóbce, która zresztą obu zdradziła. Wspomnienie to rozrzewniło obu tak dalece, że poszli wspólnie na obiad. Poświęcili zdradzieckiej kobiecie obiad i kolację, pijąc wciąż na pohybel jej. Około północy jednak nastąpiła reakcja, orzekli, że Marja Andrejewna miała rację i zaczęli pić jej zdrowie.

W rezultacie przybyli na rozprawę dyscyplinarną pod silnem wrażeniem przeżytej nocy.

Na wstępie posiedzenia głowa oskarżyciela chwiała się to w jedną to w drugą stronę, co komisja uważała za wyraz oburzenia na oskarżonego.

— Oskarżyciel ma głos — zawołał przewodniczący.

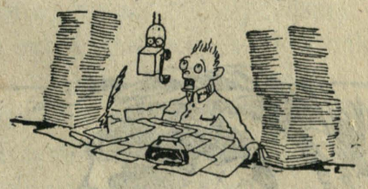
Oskarżyciel spojrzał zamglonym wzrokiem na komisję, na oskarżonego i rzekł smutno:

— Co wy chcecie od tego chłopaka. On jest niewinny. Przecież ona i jego i mnie zdradziła...

Rozprawę odroczono.

Typy kolejowe.

NA STACJI



— Sprawozdania dla Dyrekcji.



Na 1-go



— Jedzie dwieście czternasty, a w nim płatnik kolejowy. Wiwat!

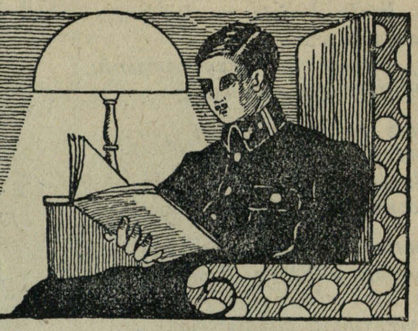


Stróżowa kolejowa

Ciąg dalszy patrz w n-rze drugim.

Następne nasze specjalne dodatki miesięczne

ENCYKLOPEDJA
WIEDZY KOLEJOWEJ
(VADEMECUM KOLEJARZA)



Podawać będzie wszelkie naukowe i służbowe informacje i wskazówki praktyczne, fachowe z różnorodnych dziedzin Kolejnictwa i Gospodarki Kolejowej.

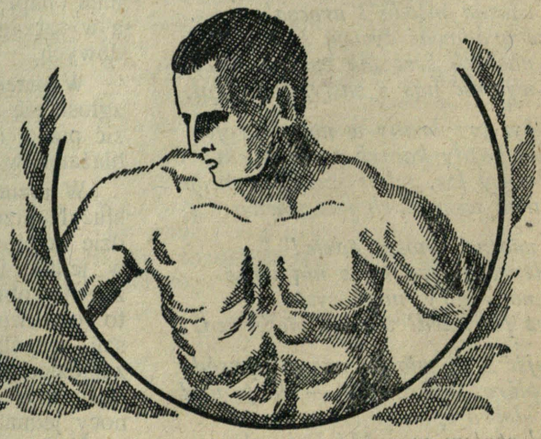


JAK BYĆ OSZCZĘDNIE PIĘKNĄ I ELEGANCKĄ

ENCYKLOPEDJA PRAKTYCZNA WIEDZY KOBIECEJ.

Podawać będzie informacje, rady i wskazówki praktyczne z dziedziny Hygjeny i Kosmetyki. Mody. Wzorowa Gospodyni. Rękodzielnictwo. Wychowanie i kształcenie dzieci. Gry i rozrywki umysłowe. Zabawy. Łamigłówki. Zagadki. Powieści. Nowele.

KOLEJARZ SPORTOWIEC



Zawierać będzie przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wsród kolejarzy. Harcerstwo. Sokół. Przysposobienie Wojskowe. Strzelec.

Apel Redakcji do Czytelników „Expressu Kolejowego“.

Zwracamy się do wszystkich czytelników „Expressu Kolejowego“ z wezwaniem do współpracy.

Kto czuje potrzebę ujęcia w słowa swych myśli, spostrzeżeń i wniosków, kto pragnie podzielić się niemi z innymi, — niech nadsyła swe artykuły.

Kto zna wydarzenia i czyny godne uznania i rozpowszechniania — niech je opisze w formie opowiadania lub listu i nadeśle podobiznę tych co wysiłkiem własnym dokonali.

Kto szuka odpowiedzi na zagadnienia, których sam rozstrzygnąć nie może — niech się zwraca listownie do naszej Redakcji.

Wszelkie artykuły, opowiadania czy listy skierowane do Redakcji „Expressu Kolejowego“ pozwolą nam objąć różnorodne dziedziny życia i uczynią nasze pismo ciekawem i bliskiem dla wszystkich kolejarzy i pocztowców.

Wszystkich naszych Przyjaciół wzywamy do współpracy w „Expessie Kolejowym“.

OD ADMINISTRACJI.

Ponieważ przystępujemy do sporządzenia stałej listy prenumeratorów, pismo zaś wydaliśmy narazie tylko w ilości 10.000 egzemplarzy, numer bieżący rozsyłamy dla zamiejscowych do wszystkich urzędów kolejowych.

Ze względu na znaczne koszta druku, numerów okazowych rozsyłać nadal bezpłatnie nie możemy, prosimy zatem tych Kolegów, którzy pismo w danym urzędzie otrzymają, aby zechcieli od tych, którym pismo doręczą, zebrać po zł. 1. 50 gr. za miesiąc, ustalić listę prenumeratorów i zebraną kwotę bezzwłocznie przekazem pocztowym przesłać do Administracji, Wilno, ul. Kijowska 4. Nie wątpimy, że nawet w tych urzędach, w których Koła przyjaciół tygodnika naszego nie są jeszcze zorganizowane, znajdą się jednostki chętne, które w interesie wszystkich ciężaru tego się podejmą, za co z góry Administracja „Expressu Kolejowego“ składa im serdeczne „Bóg Zapłać“.

Pismo wydawane będzie na razie jako tygodnik.

Wojskowe Zjednoczenie Spożywcze
Spółdzielnia z ogr. odp. w Warszawie
ODDZIAŁ W WILNIE
ul. Adama Mickiewicza 13
poleca towary kolonjalno-spożywcze, wojskowe i inne z pierwszych źródeł po cenach konkurencyjnych.
Sprzedaż hurtowa i detaliczna **dla wszystkich.**

Wileński Lombard
Tel. 722 **„KRESOWIA“** Tel. 722
Wilno, ul. Hetmańska 1 (dawn. Miljonowa róg Wielkiej 53).
Wydaje pożyczki pod zastaw ruchomości wszelkiego rodzaju, oraz przyjmuje na przechowanie.
Lombard czynny codziennie od godz. 9—2 i od 5—7.

BIURO REKLAMOWE
STEFANA GRABOWSKIEGO
W WILNIE
GARBARSKA 1 (NA PIĘTRZE). TEL. 82.
PRZYJMUJE OGŁOSZENIA I REKŁAMY DO WSZYSTKICH PISM MIEJSCOWYCH I ZAMIEJSCOWYCH
NA WARUNKACH NAJBARDZIEJ ULGOWYCH.

Uwadze ogłaszających się!
OGŁOSZENIA dla kupców, firm handlowych, przedsiębiorstw przemysłowych, osób prywatnych, kolejarzy i pocztowców odnoszą skutek najlepszy, ponieważ
„EXPRESS KOLEJOWY“
CZYTAJĄ WSZYSCY: inżynierowie, administratorzy, technicy, przemysłowcy, urzędnicy i pracownicy kolejowi, których jest ogółem około 200.000. SĄ TO POWAŻNI KONSUMENCI I ODBIORCY. Na każde ogłoszenie chociaż najmniejsze nadchodzą oferty, przeto ogłaszajcie się. Natychmiastowa, szybka decyzja przyniesie ZYSK!

P.M. 27202
1927/1.

100-lecie kolejnictwa



100 lat upłynęło od czasu kiedy genjalny mechanik angielski Trevithieck rzucił śmiałą myśl zastąpienia siły konnej przy przewozie towarów siłą prężności pary i przepowiedział wielką przyszłość lokomotywie w połączeniu z torem.

100 lat minęło od czasu kiedy myśl Trevithiecka zrealizował również genjalny anglik Jerzy Stephenson, który swoją udoskonaloną lokomotywą w dniu 27 września 1825 roku poprowadził pociąg złożony z 34 wózków o wadze 90 tonn z szybkością do 20 klm. na godzinę na linji pierwszej kolei żelaznej między miastami Stockton i Darlington w Anglji.

88 lat upływa od daty uruchomienia pierwszych kolei żelaznych na ziemiach polskich w b. zaborach.

8 lat upłynęło w Wolnej i Niepodległej Polsce od chwili kiedy odruchem bohaterskim kolejarzy polskich odebraliśmy zdezorganizowane wojną koleje z rąk zaborców i okupantów, przejmując, przygotowując i doskonaląc je dla potrzeb Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

Praca ta olbrzymia została wykonana niezwykłym wysiłkiem wszystkich kolejarzy polskich. Pracujmy więc wytrwale dalej!

Niech każdy kolejarz polski robi dobrze to, co leży w jego zakresie, pilnie kształcąc się i doskonaląc w służbie kolejowej, fachowej, gdyż tylko praca, praca wytrwała, praca usprawniona zdoła dać Polsce pożądany spokój zapewni dobrobyt obywateli i utrwali niepodległy, mocarstwowy byt Rzeczypospolitej Polskiej.

Zbiór cennych wiadomości o Polsce współczesnej i kolejnictwie z dziedziny racjonalnej gospodarki kolejowej, potrzebnych każdemu obywatelowi, a zwłaszcza **pracownikowi kolejowemu** zawiera

KALENDARZ PORADNIK
Kolejowca Polskiego

na rok 1927. Jest to, według opinji wybitnych fachowców pierwszorzędny, popularny podręcznik służbowy niezbędny każdemu pracownikowi kolejowemu, opracowany kosztem 2-letniej pracy, w godzinach wolnych od zajęć służbowych, przez fachowców kolejowych z różnych dziedzin kolejnictwa. Druku stron 286, cena za egzemplarz oprawny w płótno 3 złote. Zamówienia na **„Kalendarz Poradnik Kolejowca Polskiego“** roczn. I, II, III przyjmuje Administracja Wydawnictwa, Wilno, księgarnia Józefa Zawadzkiego, artykuły zaś—Redakcja: Wilno, Mała Pohulanka 15—2

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński,** Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2

Zakł. Graf. **J. MEJŁACHOWICZA,** Wilno, Kijowska 4.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY

EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I || Niedziela 10 kwietnia 1927 r. || Administracja: W. Pohulank a 6 m. 8 || Nr. 4

UWAGA! I-szy Konkurs-plebiscyt Czytelników z nagrodami na str. 16-tej.

Płace będą podwyższone!

„Rząd uznaje, że obecne płace kolejarzy i pocztowców są niewystarczające" — To też Rząd położenie pracowników będzie się starał poprawić w drodze rewizji i odpowiedniego podwyższenia obecnych należytości ubocznych" — powiedział wicepremjer Rady Ministrów prof. Kazimierz Bartel do przedstawicieli Bloku Związków Komunikac. podczas odbytej z nimi w dn. 22 marca r. b. konferencji.

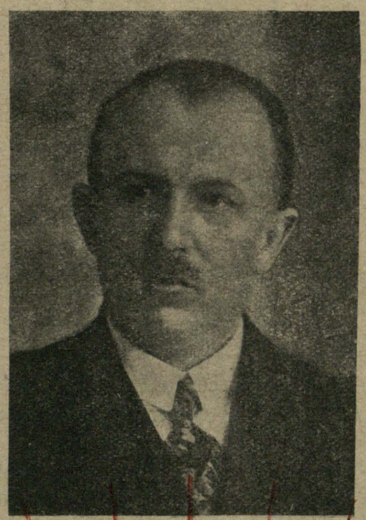
Odpowiedź ta reprezentanta Rządu naszego powinna natchnąć otuchą każdego kolejarza i pocztowca, zwłaszcza jeżeli się zważy, że powiedział to nasz pierwszy od 1919 r. Minister kolei, później Prezes Sejmowej Komisji Komunikacyjnej i dwakroć jeszcze w r. 1926 r. Minister Kolei, powszechnie znany ze swej uczciwości i zacności charakteru obywatel kraju, który zna aż nadto dobrze istotnie ciężkie warunki bytu kolejarzy i pocztowców.

Otuchy dodać winno także każdemu kolejarzowi oświadczenie p. Ministra Komunikacji inż. P. Romockiego, złożone przedstawicielom Bloku:

„Wedle zamiaru Rządu, w ciągu najbliższych 2 miesięcy przekształcone zostaną koleje na przedsiębiorstwo. W związku z tem nastąpi rewizja i podwyższenie uposażenia pracowników kolejowych".

Porzućmy więc myśli trwogi, żalu i zwątpienia!

Patrzmy śmiało z wiarą w lepszą przyszłość naszego bytu!



INŻYNIER DR. KAZIMIERZ BARTEL.

Profesor Politechniki Lwowskiej, b. Pierwszy Minister Kolei Żelaznych Polski Odrodzonej, Poseł I i II Sejmu oraz Prezes Sejmowej Komisji Komunikacyjnej, b. Prezes Rady Ministrów, a obecnie Vice-Premjer.

Wierzmy naszym ministrom naszemu Rządowi!

Wierzmy Rządowi b. Naczelnika Państwa Polski Odrodzonej, Rządowi Komendanta Polski Młodej, demokratycznej, postępowej!

Narzekamy na ciężkie warunki pracy i nędzę. Stara to piosenka wszystkich warstw pracujących w Odrodzonej Polsce.

Aż nadto odznacza się w tym zgodnym chórze głos kolejarzy.

Dlaczego?

Odpowiedź prosta. Zasugerowani jesteśmy otaczającem nas w życiu zbiorowem złem i tyle. Bije nas nędza—więc o niej mówimy, śpiewamy, drzemy się w niebogłosy. Znaleźliśmy się niejako w zaczarowanem kole—dróg wyjścia nie widzimy żadnych. Absolutnie żadnych—powiedźmy sobie szczerze.

A tymczasem punkt wyjścia jest: porozumienie. Nie próbowano tego dotąd. Inicjatorzy porozumienia zawcześnie okrzyczeli zwycięstwo. Była więc inicjatywa, a nie pomyślano o środkach do jej zrealizowania.

Naszkicowano kontury dzieła—niezapoczęto istoty wysiłku, który mógłby zeń uczynić rzecz trwałą—skończoną.

Powstał Blok Komunikacyjny — na terenie kolejnictwa i poczty. Naszkicowano inaczej mówiąc dzieło zjednoczenia ludzi pracy dwuch potężnych resortów państwowych. W ogólnym chaosie epokowy zaiste to

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 III

wypadek. Nie można więc przejść nad nim do porządku dziennego. Nie można tymbardziej, że czas ku temu staje się pomyślny. Rzecz dzieje się w okresie kiedy Rząd polski—pierwszy naprawdę Rząd silny — chce widzieć, obok siebie zwarte i silne szeregi obywateli, świadome odpowiedzialności za wspólną z Nim pracę dla przyszłości świetlanej państwa.

Jak tę pracę zapocząć?

Poczuć się żołnierzami potrzeba! Rozejrzeć się po własnych skupionych już szeregach i poddać się komendzie w maju roku ubiegłego przez Wodza Narodu na moście Poniatowskiego w Warszawie rzuconej: Do walki z korupcją! Znaczy to: rozpocząć pracę od wycięcia wrzodów na ciele najbliższego swego otoczenia. W walce niema sentymentów, nie pora na ustępstwa, o ile podjęło się je z świadomym celem zwycięstwa. Porozumienie jest, albo go niema. To znaczy, że jeśli istnieje, to albo jest przed walką, albo już po walce.

Związki kolejarzy i pocztowców znalazły się jednak między wodą, a ogniem. Trzeba więc społem obrać kierunek, zwłaszcza, że woda jest za nami i— mętna. A więc naprzód! W ogień pracy rzucić się trzeba! Ideał jedności zrealizować możemy na tle rywalizacji w pracy o lepsze jutro.

Przypomnijcie sobie słowa, cytowane w pierwszym artykule „Expressu Kolejowego": „Idą czasy, których znamieniem jest wyścig pracy..."

Kto je wypowiedział, powtarzać nie trzeba, wiecie już: Komendant Piłsudski!

Wielkie pamiętne słowa. Poszło, za nimi wojsko — idźmy i my, — zespoleni, zorganizowani, dając przykład, niezorganizowanym jeszcze luźnym szeregom innych warstw ludzi w Polsce, powołanych do pracy dla państwa. Wszak ten, kto pierwszy trud *nowej pracy* z Marszałkiem Piłsudskim w historycznych dniach maja podjął, b. premjer Bartel ongiś powiedział: *„kolejnictwo to druga armja!"*

Słowa te wypowiedziane w okresie — organizowania kolejnictwa, przez pierwszego polskiego Ministra Komunikacji, nabierają dziś szczególnego znaczenia. Ta druga armja—skoro istnieje odrodzić się musi, aby sięgnąć po byt lepszy.

Dość bezsiły i bezwoli!

Dość obłudy i fałszu!

W jedności, zgodzie i spoistości naszej Siła, Wolność i Niepodległość! Idźmy wszyscy razem zgodnie do jedynego, wspólnie obranego celu, do lepszej, świetlanej przyszłości naszego Narodu, Kraju i Państwa!

Twórzmy wszyscy razem szeregi zwarte, karne armji komunikacyjnej Młodej Polski!

Pamiętajmy, że Napoleon I, ten genjalny Wódz francuzów, powiedział: *„Sekret wojny zawiera się w sekrecie komunikacji"—„Armja, nie posiadająca taniej i szybkiej łączności z bazą,—jest to drzewo odcięte od korzeni". „Jeden dzień wygranej na czasie decyduje wygraną generalnej bitwy"*.

Słowa te przeszły do historji, są bowiem najtrafniejszem ujęciem w zwięzłej formie znaczenia kolejnictwa i czasu oraz dają pojęcie o organizacji i zadaniach kolejnictwa.

Głęboka myśl w słowach tych zawarta winna służyć nam drogowskazem jak się jednoczyć, jak organizować, by dopomóc Wodzowi Naszemu do odniesienia zwycięstwa Narodu Polskiego w „wyścigu pracy", w toczącej się walce bezkrwawej, walce ekonomicznej narodów i państw!

Obywatele kolejarze! Dążcie do zjednoczenia, do połączenia wszystkich sił twórczych Narodu dla tego jedynie szczytnego celu!

Myślcie o zwycięstwie Polski w „wyścigu pracy"! Wierzcie w to zwycięstwo! Przyszłość lepsza stoi przed nami, w naszych tylko jest rękach! A więc, Do pracy! Do czynu! z wiarą niezłomną w zwycięstwo!

Jerzy Kamiński.

Odpowiedzi na I konkurs „Expressu Kolejowego".

Wielmożny Panie Redaktorze!

Przesyłam swoją odpowiedź na I konkurs „Expressu Kolejowego".

I. Co mi się podoba w „Expressie Kolejowym?

Najbardziej mi się podoba—*jasno i wyraźnie określona chęć Redakcji*, aby „Express Kolejowy" stał się pismem, odpowiadającem wszelkiem życzeniom tych sfer, dla których głównie jest przeznaczonem.

II. Jakie należy wprowadzić ulepszenia?

Anglicy mówią: „Right Feeling plus Right Thinking" equals Right Willing and leads to Right Actions", t. j. „zdrowe czucie i zdrowa myśl tworzą zdrową wolę i prowadzą do zdrowych czynów".

Taki właśnie widzę bodajże jeden z główniejszych celów, do których dąży „Expess Kolejowy", gdyż krzewienie i doskonalenie szlachetniejszych cech ludzkich; zachowanie duszy i ciała w zdrowiu i czystości i wzmożenie energji do walki o byt na polu wewnętrznem i międzynarodowem — jest niewątpliwie jednem z najwdzięczniejszych zagadnień.

Otóż kwestję *ulepszenia* pozwolę sobie oświetlić z punktu widzenia życzeń następujących:

1) W każdym numerze „Expressu" podawać i powtarzać krótkie, osnute na zdrowym sensie, nauce i doświadczeniu, a sięgające do sedna myśli i serca — sentencje i zdania, aby tą drogą sugestja przeobrażała człowieka w pożądanym kierunku; co prawda, powoli, ale wiadomo, że istotnie wielkie czyny powstają w powolnym tempie z rzeczy małych. Szczególną uwagę zwróciłbym na mądrość starożytną, gdyż wówczas bliższą była do prawdy, wyczuwając ją intuicyjnie. W ten sposób — mówiąc słowami Leibnitz'a—wydobywa się diamenty z rudy.

2) Podawać wskazówki praktyczne z dziedziny, która jest bardzo ważną, a której — sądzę — nie porusza się w szkołach: wskazówki, dotyczące nauki jak żyć i dobrze prosperować

w życiu, nauki doskonalenia i doskonalenia się, obierania lepszych środków i celów.

Potęga i dobrobyt Kraju polega nie na obszarze terytorjum i nie na bogactwach przyrodzonych: o wiele więcej na ilości i jakości mieszkańców.

3) Unikać podawania wiadomości o zdarzeniach i wypadkach niemoralnych, zakażających myśl trucizną i pozostawiających ślady zabójcze dla duszy — nie tylko młodzieży w sensie fizycznym: pamiętajmy, iż mamy do czynienia z *młodą* duszą narodu, chociażby i dojrzałego fizycznie.

Natomiast zbierać i szeroko ogłaszać czyny bądź najmniejszego z śmiertelników, godne uwielbienia, respektu i naśladowania.

4) Otworzyć łamy „Expresu" dla krótkich odpowiedzi i rad na zapytania i troski czytelników w zakresie posiadanej przez Redakcję możności ku temu;

5) Przegląd prasy rozciągnąć na wydawnictwa zagraniczne.

6) W części krytycznej — omijać słabe miejsca artykułów prasy, natomiast odnotowywać i podkreślać najbardziej dodatnie, piękne, wspaniałe, co jest zadaniem prawdziwej krytyki; jedynie w kwestjach większej wagi, potraktowanych przez odłam prasy sprzecznie i w sposób niebezpieczny lub też szkodliwy dla dobra ogółu, natychmiast reagować, lecz *bez przytaczania lub powtarzania błędnych poglądów, podlegających zwalczaniu*, a to z tejże racji, co i w punkcie 3).

7) Nie umieszczać artykułów, jedyną wartością których jest piękne mówienie i pisanie; lepiej — myśli zdrowe bez związku, aniżeli najdoskonalsza zwięzłość myśli — beztreści. Stopień satysfakcji i zaspokojenia potrzeb czytelnika zależy nie od ilości, lecz od jakości materjału; „lepiej czuć się niezadowolonym Sokratesem, niż zadowoloną świnią" — jak nieco za ostro wyraża się John Mill.

8) Wyznaczyć na łamach „Expresu" przytulny kącik dla dzieci.

9) Dać miejsce sztuce pięknej — umieszczając wiersze, reprodukcje obrazów i t. p. *prawdziwych mistrzów sztuki*, gdyż sprawia to istotny spoczynek dla pracującej myśli i serca czytelnika.

W danym wypadku, z aktualnością tych reprodukcyj, liczyć się nie należy.

10) Naogół — jednoczyć czytelników pod sztandarem:

„Miłość, Moralność, Wiedza i Praca"

Racz przyjąć, Panie Redaktorze, wyrazy szacunku i poważania

Inż. W. Jacyna.

Dziękujemy serdecznie Szanownemu uczonemu za tak ważkie treścią i nacechowane serdeczną życzliwością ujęcie poruszonego przez nas doniosłego w skutkach zagadnienia społecznego. Śpieszymy zarazem zapewnić Sz. autora i naszych drogich czytelników, że powyższe życzenia idą w zupełnej zgodzie z poczynaniami redakcji „Expressu Kolejowego", która postawiła sobie za pierwsze zadanie stworzenie pisma całkiem nowego typu odrębnego od innych.

Tworzymy wydawnictwo szerokiej użyteczności publicznej, by krzewić wśród mas obywateli kraju wszystko to co suggeruje siłę, moc i tężyznę ducha, co tworzy wiarę w swoje własne siły i daje ufność zwycięstwa w „wyścigu pracy" dla dobra każdego obywatela, Narodu i Państwa.

Pracy Pańskiej cześć!

Redakcja.

Szanowny Panie Redaktorze!

Jako starszy kolejarz (22 lat służby) muszę przedewszystkiem powinszować Sz. Panu wspaniałego pomysłu z wydawnictwem „Expresu", który ze względu na swą wspaniałą szatę, urozmaiconą treść, doborowe artykuły etc. powinien się rozchodzić przynajmniej w 100 tys. egz. w całej Polsce, a w pierwszym rzędzie wśród kolejarzy.

Dziwi mnie tylko, iż dziś przypadkowo znalazłem w „Ruchu" już 2—3 numer „Ekspresu" (pierwszy wyczerpany), a dotychczas w „Łączniku" nawet w nr. 6 z dn. 30-III r. b. niema o nim żadnej wzmianki. Sądzę przecież, iż przedewszystkiem należało ogłosić o tem we wszystkich organach związków kolejowych.

„Expres" powinien przebojem zdobyć sobie świetną przyszłość, tylko trzeba jaknajwięcej spraw podawać, interesujących szeroki ogół kolejarzy z ich walki o byt, życia kulturalno-oświatowego etc. Sądzę, że przydałby się również „Kącik abstynetów kolejarzy" co, nieprawda? Następnie b. pożądane są wszelkie ankiety na temat rozwijania oszczędności wśród kolejowców, przytem może trochę szarad, zagadek i t. p. dla młodzieży, rady praktyczne dla gospodyń, tak żeby zainteresować i kolejarki. Sądzę, iż tylko w ten sposób zdobędzie „Expres" najwięcej czytelników. A więc, Szczęść Boże! nowemu wydawnictwu pożytecznemu.

Kazimierz Kwiatkowski
asesor Kasy Stacyjnej
dworzec Katowice.

Zasłużonemu na niwie pracy kolejowej Szanownemu Koledze z Górnego Śląska zasyłamy nasze serdeczne podziękowanie za rychłą a tak serdeczną i rzeczową odpowiedź na nasz konkurs, na naszą ankietę.

Ten odruch z Górnego Śląska— serca przemysłu polskiego świadczy, że bliska jest chwila zjednoczenia myśli i czynu wszystkich kolejarzy polskich dla wspólnej idei, dla wspólnej pracy nad odrodzeniem gospodarczem i rozwojem potęgi mocarstwowej Polski.

Górnoślązakom cześć!

Na dalsze odpowiedzi z innych Dyrekcji czekamy.

Redakcja.

Wywiady „Expressu Kolejowego"

Czy lotnictwo zagraża bytowi kolei?

Znaczenie kolejnictwa kiedyś i dzisiaj.

Rozmowa z p. inż. Wacławem Jacyną.

Swiatowej miary uczony, a zarazem jakby umyślnie zazdrośnie przed światem ukryty, cichy współpracownik Dyrekcji P. K. P. w Wilnie p. inż. Wacław Jacyna jest poniekąd zaskoczony naszą wizytą w swem suterynowym (tak!) gabinecie dyrekcyjnym, zwłaszcza, że zatrzymujemy go, w chwili, gdy po skończeniu urzędowania ma opuścić biuro.

— Do Pana Inżyniera z prośbą o wywiad.

— Do mnie? Wywiad? Na jakiż temat?

— Prosimy o definicję pańskich poglądów na rozwój Komunikacji, z uwzględnieniem lotnictwa.

— Dobrze, lecz pozwoli pan, że uzgodnimy w pewnej mierze swoje poglądy.

Rozmowa więc ze znakomitym autorem dwudziestu siedmiu dzieł i kilku wynalazków (z dziedziny matematyki, geodezji, mechaniki, hydrauliki i komunikacji), znanych bliżej zainteresowanym sferom świata naukowego w pierwszej swej części posiada charakter nieoficjalny.

Wreszcie rzucamy pytanie:

— Co p. Inżynier może nam powiedzieć o rozwoju Komunikacji od czasów najdawniejszych, aż do dnia dzisiejszego?

— Za wszystkich czasów — rozpoczyna swe głębokie wywody nasz szanowny interlokutor—byli i są dziś konserwatyści i nowatorzy. Jedni ludzie dążą do tego by pozostać za wszelką cenę przy tem, co odziedziczyli;—inni dążą do udoskonalenia istniejącego stanu rzeczy, co zawsze prowadzi do reformacji.

Ci, co pozostają na starem — są uosobieniem niejako bezwładu i bezsiły,

a wyjątek stanowi tutaj część dla wzniosłych tradycyj i trwałych dodatnich zdobyczy w ogólnym postępie cywilizacji.

Wszelkie zatem nowatorstwo jest pożądane wówczas, gdy powstaje na podłożu istotnych potrzeb, zrozumianych przez wybitne jednostki, bez oglądania się na ogół, dla którego bardziej jest zrozumiałą teraźniejszość, niż przyszłość. Pamiętać należy bowiem, że przecież losy całych społeczeństw i państw oraz postępy cywilizacji zależą od woli twórczej jednostek.

Wprowadzenie wszelkich reform, wszelkie więc nowatorstwo w sensie gruntownego udoskonalenia życia, tym więcej jest rzeczą trudną do zrealizowania im więcej rzeczy złe zdołały zakorzenić się w społeczeństwie.

Przechodząc do odpowiedzi na rzucone przez pana pytanie, muszę podkreślić, że wyżej przytoczone myśli tyczą się między innymi zagadnienia postępu w rozwoju Komunikacji.

— Prosimy o krótkie zdefinjowanie tego poglądu.

— A więc dobrze. Przytoczę panu przykład, jaskrawy przykład, jakim dla jednych było w swoim czasie nowatorstwem zaprowadzenie Komunikacji kolejowej i dlatego wspomnieć muszę zdanie wybitnego skądinąd męża stanu, b. ministra finansów carskiej Rosji hr. Kankrina, który z powodu projektu budowy kolei wyraził się publicznie: *„To jest nie pożyteczne przedsięwzięcie, które sprzyjać będzie niepotrzebnemu przerzucaniu ludzi z miejsca na miejsce"*.

— Rozmowa ożywia się: pan inż. Jacyna mówi dalej.

— Tymczasem, mamy przykład w całym świecie jak tego dowodzą dane statystyki Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, że zawdzięczając rozwojowi kolejnictwa i związanem z tem ustaleniem minimalnych stawek taryfowych bogactwa narodowe państw wzrastają z przyśpieszoną szybkością.

— Przykład...

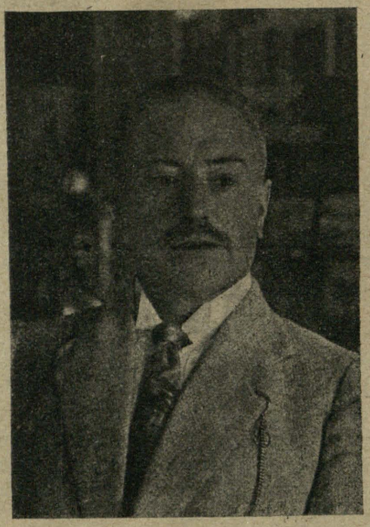
— W St. Zjedn.A. P. kapitał kolejowy i wartość bogactwa narodowego, przypadająca na 1 mieszkańca, również ogólna suma bogactwa wynosiły w dolarach:

w r. 1860: 36; 514; 16 miljardów;
w r. 1913: 220; 1900; 195 miljardów.

Słynny inżynier amerykański A. Wellington oblicza, że *trzy czwartych* wartości bogactwa S. Z. powstały zawdzięczając kolejom; że bogactwo narodowe państw europejskich byłoby conajmniej o 40% mniejsze, gdyby nie wpływ kolei żelaznych.

— Pytamy o rozwój Kolejnictwa na terenie dzisiejszej Polski kiedyś i dzisiaj.

— Rozwój Kolejnictwa u nas ze względu na rozdział kraju pomiędzy trzema o różnych celach i kierunkach polityki państwami był nierównomierny. To co odziedziczyliśmy po zaborcach stale wymaga udoskonalenia. Pozwoli pan—przeto, że zatrzymam jego uwagę głównie na terenach wschodnich dzisiejszej Rzeczypospolitej, gdzie kolej budowana była nie dla istotnych potrzeb miejscowej ludności, a w celach zupełnie innych.



INŻYNIER WACŁAW JACYNA

Inżynier do naukowego opracowania zagadnień Kolejnictwa z polecenia M. K. przy Dyrekcji K. P. w Wilnie, b. Dyrektor Głównego Zarządu T-wa kolei żelaznych na Uralu, autor szeregu bardzo cennych prac naukowych z dziedziny inżynierji, przeważnie kolejowej, oraz wynalazca „Integrafu"—przyrządu matematycznego i innych.

— Jakie więc zadania w tej dziedzinie spadły na rząd polski?

— *Zadaniem rządów polskich stało się dążenie do rozwoju Kolejnictwa nietylko tam, gdzie chwila stosowna tego wymaga, a tam właśnie gdzie kolej przyczynić się może do rozwoju uśpionego życia.*

— Do tego jest potrzebny kapitał?

— Tak, pomyślałem, że się panu nasunie to pytanie.

— Jak więc czynić należy?

— Należy najpierw pomyśleć o konsolidacji sił wewnętrznych narodu, oprzeć się na zdobyczach moralnych naszej dotychczasowej pracy państwowotwórczej, podnieść wzajemne zaufanie do siebie w kraju i do własnego polskiego rządu — co będzie etapem do zdobycia zaufania u obcych, do zdobycia tego potrzebnego właśnie kapitału w formie większej pożyczki zagranicznej, która bezwzględnie przyczyni się do wzmocnienia naszego kapitału duchowego, a w rezultacie przyczyni się do stworzenia dobrobytu państwa i społeczeństwa.

— O ile wiemy z prac naukowych p. Inżyniera — jest pan zwolennikiem jaknajszerszej inicjatywy w życiu. Proszę więc o uogólnienie swego poglądu na dodatnie i ujemne strony inicjatywy w dziedzinie prac nad rozwojem wszelkich środków komunikacyjnych w państwie.

— Nie uznaje ujemnej inicjatywy— a pytanie postawione mi przez pana rozumiem w ten sposób, że rozchodzi się o **automatyzm i inicjatywę twórczą**.

— A więc zgoda, czekam na odpowiedź.

— Poruszona kwestja wymagałaby szczegółowego omówienia, ale załatwię się z nią krótko: tak automatyzm, jak i inicjatywa pożądane są we właściwem czasie i we właściwem miejscu.

— Jak to rozumieć?

— U nas — z przykrością skonstatować trzeba—rozwija swą myśl uczony — że automatyzm stosowany jest częstokroć od góry, wówczas, gdy na dole powstaje inicjatywa, bez najmniejszych szans powodzenia. Inicjatywa, szczególnie jest ważną w pracy nad funkcjonowaniem, a w ślad zatem rozwojem Kolejnictwa.

— Wnioski stąd...

— Takie, że najniebezpieczniejszym dla państwa jest automatyzm nie na dole, a właśnie na górze.

Zwykły pracownik kolejowy — jak żołnierz słucha swego zwierzchnika, lecz wciąż stosowany automatyzm na górze sprawia, że wyższe centra umysłowe przestają u ludzi funkcjonować, gdyż ulegają atrofji.

Po wypowiedzeniu tych silnych słów, czcigodny rozmówca nasz rozwija w barwnych zdaniach zagadnienie automatyzmu w życiu.

— Automatyzm jest jednakże cechą doskonałości, ale w dziedzinie krzewienia i utrwalenia pożytecznych życiowych przyzwyczajeń, drogą ćwiczeń duchowych i fizycznych; przedewszystkiem—w wyrobieniu charakteru, w dziele sztuk pięknych, w rzemiosłach i t. p., wreszcie w niezliczonych codziennych potrzebach życiowych, kiedy dzięki nabytej automatyczności wykonania, cel osiąga się bez namysłu, z wysiłkiem najmniejszym.

Doskonały pianista tylko spojrzy na klawiaturę, a w tejże chwili wydobywa cudowne dźwięki i melodje; nie potrafiłby tego zrobić, gdyby drogą ćwiczeń nie doprowadził niższe centra umysłowe do działania automatycznego, oszczędzając w ten sposób energję kategorji wyższej.

Albo akt—chodzenia, jako sposób przesuwania się, którego używamy przez całe życie: tu żadna inicjatywa nie potrafiłaby nam dowieść tego, że dogodniej przesuwać się na rękach, a nie na nogach. Nawet Roussau nie zdołał przekonać Voltair'a, że człowiek

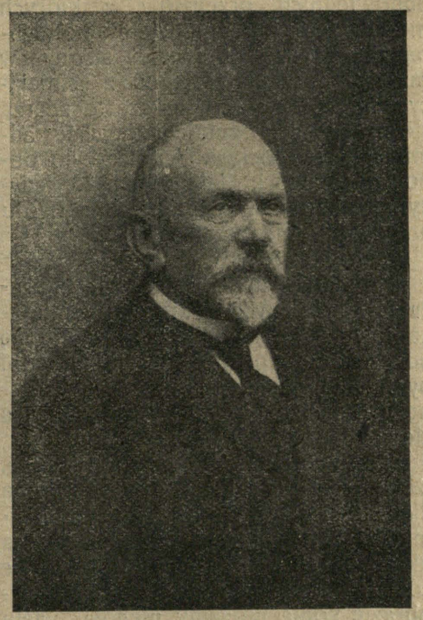
CI CO KRZEWIĄ WIEDZĘ KOLEJOWĄ.



INŻ. STANISŁAW RYBICKI,
wybitny działacz na niwie kolejnictwa, były Prezes Dyrekcji Lwowskiej. Prezes Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych, Vice-Prezes Konfederacji Inżynierów Słowiańskich, Przewodniczący Państwowej Rady Kolejowej, Prezes Rady Zrzeszeń Gospodarczych we Lwowie i t. d.



INŻ. WACŁAW ŁOPUSZYŃSKI.
Kierownik biura konstrukcyjnego przy Wydziale budowy taboru Ministerstwa Komunikacji, autor szeregu b. cennych prac naukowych z dziedziny spraw parowozowych.



INŻ. STEFAN SZTOLCMAN,
Redaktor Naczelny „Inżyniera Kolejowego", zastępca przewodniczącego Komisji do spraw przebudowy Węzła Warszawskiego, autor szeregu b. cennych prac naukowych z dziedziny budowy i eksploatacji kolei.

był szczęśliwy w zaraniu wieków, kiedy przesuwał się na czworakach: Voltair odpowiedział, że — niestety—przeszło 60 lat, jak utracił tę zdolność.

Otóż ważna rola automatyzmu ujawnia się w aktach chodzenia, czytania, pisania, ubierania się i t. p., również w wyrobionem postępowaniu względem bliźnich, społeczeństwa i Ojczyzny.

Przyzwyczajenie jest — drugą naturą?

— Nie, ono 10 razy silniejsze od natury! — powiedział wódz angielski Wellington.

— Jesteśmy więc u sedna sprawy. Rzucamy ostatnie z zasadniczych pytań w rozmowie: **Czy rozwijające się szybko lotnictwo, jako środek komunikacji, zagraża bytowi kolei?**

— Nie! Jestem zdania, że współzawodnictwo może mieć miejsce, kiedy spotykają się czynniki (przedsiębiorstwa) do siebie zbliżone, zarówno, co do środków jak i celu. Obawy, że lotnictwo zabije znaczenie kolei są niesłuszne, tak, jak w swoim czasie niesłusznie sądzono, że kolej zabija znaczenie żeglugi rzecznej.

Przeciwnie, jestem zdania — kończy swe interesujące głębokie wywody p. Inż. Jacyna — że *kolej i lotnictwo uzupełniają się w wzajemnem rozwoju, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia ruchu, tak w dziedzinie jednej, jak i drugiej komunikacji ogólnoświatowej.*

Tworząc lotnictwo, nie zapominajmy o tym właśnie wzajemnym jego stosunku z kolejnictwem.

Cel dla tego widzę jeden: **dobrobyt państwa i społeczeństwa** w przyszłości, która zapewne będzie dla nas coraz lepszą.

Rozstaliśmy się z p. inż. Jacyną serdecznym uściskiem dłoni — głęboko przeświadczeni doniosłością rzuconych przez niego myśli.

Uczony nasz rozmówca przyrzekł poruszone w tej pierwszej z nim rozmowie zagadnienia omawiać szerzej w następnych numerach „Expressu Kolejowego". Oczekujemy również z niemniejszem zainteresowaniem głosów na dany temat innych uczonych, wierząc, że z myśli wielkich powstają wielkie czyny.

B. W. Ś.

„O warunkach życia i pracy kolejarzy polskich".

Drugi głos w naszej ankiecie.

Rozmowa z prezesem Zarządu Okręgowego, największego Związku kolejowego — Z. Z. K. p. Franciszkiem Stążowskim.

Stosownie do zapowiedzi jesteśmy w możności zamieścić drugi głos w zapoczątkowanej (w Nr. 1 „Expressu Kolejowego") wywiadem z p. Prezesem D. K. P. Wilno Inż. Juljanem Staszewskim ankiecie na elastyczny temat o warunkach życia i pracy kolejarzy.

Głos ten ma prezes Zarządu Okręgowego Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polski w Wilnie p. Stążowski.

1. **Co p. Prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy kolejarzy na Kresach?**

— Jeżeli mam mówić o bycie kolejarza, szczególnie kolejarza kresowego, nie mogę zamilczeć, że marnym ten byt jest z winy administracji.

— *Dlaczego?*

— Administracja nie dba zupełnie tak o obywatelskie, jak i o fachowe, uświadomienie pracowników kolejowych. Istnieją wprawdzie „Ogniska", lecz praca tam nad uświadomieniem obywatelskiem jest minimalna. Co się zaś tyczy fachowego wychowania — Dyrekcja urządza wprawdzie od czasu do czasu kursy, jednak z tych kursów korzystają nieliczne jednostki,

natomiast ze względów oszczędnościowych nie wydaje się pracownikom odpowiednich przepisów z których mogliby czerpać samodzielnie potrzebną im wiedzę. Z drugiej strony—w razie przeoczenia jakiegoś z istniejących przepisów, co b. często zdarza się na tle niezrozumienia tychże administracja pociąga winnego do odpowiedzialności, jakby to było jedynym celem dla zaznajamiania ogółu pracowników z przepisami.

— *Inne bolączki...*

Kolejarze na Kresach żyją i pracują w strasznych warunkach mieszkaniowych. Brak mieszkań datuje się od czasów wojny i nic się nie robi by mu zapobiec. Zdarza się iż w ciasnej jednej izdebce mieszka składająca się z 10 osób rodzina kolejarza.

Jeżeli weźmiemy dalej pod uwagę, iż Dyrekcja w celu zaoszczędzenia na djetach, tranzlokuje b. często pracowników, w wypadkach jeśli nawet na okres 2 lub 3 miesięcy opróżnione zostało jakieś miejsce, to dopiero wyobrazić sobie możemy niedolę, wielu rodzin takimi tranzlokatami objętych. Przerzucany z miejsca na miejsce pracownik—wie, że każda nowa nominacja jest chwilową, zmuszony więc jest wieść życie na dwa domy i marnieć wraz z rodziną.

— *Czy zarzut swój ostatni pan Prezes może poprzeć jakim przykładem?*

— I owszem tak. Myślę, że wystarczy mi wymienić nazwisko niejakiego Limanowskiego, pracownika eksploatacji na stacji Pohulance koło N. Święcian, który przeszło dziesięć razy w ciągu ostatnich lat kilku był na podstawie zarządzeń władz tranzlokowany z miejsca na miejsce w obrębie dyrekcji. Całym szeregiem innych nazwisk, w każdej chwili mogę służyć.

— *A cóż na to związki zawodowe?*

— Mogę tylko mówić o interwencjach reprezentowanego związku.

Faktem jest—mówi p. Stążowski,—że wszystkie interwencje Z. Z. K. w tych smutnych sprawach nie odnoszą skutku, gdyż administracja zarządzenia swe tłumaczy reorganizacją kolejnictwa.

— *Jakie stąd wnioski?*

— Taki stan uważam ze swego stanowiska prezesa Z. Z. K. za bardzo szkodliwy, tak dla samej administracji, jak i dla państwa, gdyż w umyśle przeciętnego pracownika nie budzi on zaufania ani do tych, co bezpośrednio wydają zarządzenia, ani do państwa.

Uważam, że na Kresach pracownicy kolejowi powinni być otoczeni specjalną opieką swoich władz przełożonych, a toby się dało przeprowadzić wówczas, gdyby przełożeni rozumieli swe obowiązki względem państwa i swoich podwładnych.

— *Czyżby tak nie było?*

— Niestety, muszę stwierdzić, że wiele przełożonych więcej się kieruje osobistemi pobudkami, jasnem więc się staje, iż w ten sposób wytwarza się nienawiść wzajemną pomiędzy kolejarzami, a na tem cierpi kolejnictwo.

2. **Jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej prowadzonej wśród kolejarzy przez instytucje i Zrzeszenia Kolejowe?**

— Na terenie okręgu dyr. Wileńskiej administracja od samego zarania zwalczała Z. Z. K., tworząc równocześnie najróżnorodniejsze związki w imię rzekomego patrjotyzmu.

— *Cóżby w tem za cel był?*

— A no rozchodziło się o rozbicie wielkiej organizacji zawodowej.

— *Ale, czyż być...*

— Ale jej się to nie udało, więc jasnem jest dla mnie, że dziś taż sama administracja chce odwrócić od siebie skutki zainicjowanej roboty i zwalić to na związki kolejowe—iż te prowadzą walkę partyjną, jakby nie wiedziała nic o tem, że przez pomaganie w organizowaniu P. Z. K. lub Z. Z. P. wzbudza i pogłębia tę walkę. Nie trzeba chyba przypominać, że obydwa, popierane przez administrację miejscową, związki kolejowe P. Z. K. i Z. Z. P. pozostają pod silnymi wpływami pewnych prawicowych partji politycznych, znanych ogółowi, że patrjotyzm ich polega na tem, by jak najwięcej wyciągnąć korzyści z państwa dla pojedyńczych osób, a nie kolejnictwa i ogółu pracowników kolejowych.

Poczem rozmówca nasz dodaje:

— Jeżeli dziś, jak p. prezes inż. Staszewski powiedział w wywiadzie „Expressu Kolejowego"—istnieje walka partyjna, to tego przypisać nie można naszemu związkowi, gdyż sam statut mówi za siebie, że związek powstał w celu obrony pracowników, a nie kapitału i w celu podniesienia do najwyższej wyżyny kolejnictwa, jako warsztatu pracy, który służy podstawą ich bytu.

Odpowiedź na drugie pytanie w ankiecie p. Stążowski kończy następująco:

— Gdyby administratorzy nasz statut zrozumieli, to walk partyjnych na terenie kolejnictwa by nie było, bo by przyświecały wszystkim te dwa cele, jakie wyżej wymieniłem.

3. — **Jakie drogi prowadzą do istotnej i skutecznej poprawy bytu kolejarzy?**

— Poprawa bytu pracowników kolejowych jest uzależniona moim zdaniem od opracowania dobrych ustaw, któreby mógł każdy rozumieć i szanować.

— *Czy tak nie jest?*

— Nie, gdyż ustawy dla pracowników kolejowych, które dotychczas wyszły, są tak napisane, że jeżeli 10 obywateli je czyta, to każdy inaczej rozumie, czyli ustawy są elastyczne.

— *Jakich więc ustaw brakuje?*

— W całej dziedzinie kolejnictwa niema jeszcze szeregu ustaw, jak o pomocy lekarskiej, która objęłaby wszystkich pracowników na jednakich warunkach; niema regulaminów pracy, które pracownikowi wskazywałyby jego obowiązki i prawa, a to wszystko wpływa na niezadowolenie i konflikty pomiędzy pracownikami, a administracją, co z jednej strony ujemnie odbija się na wydajności pracy — z drugiej przyśpiesza jeno pracy wydziałowi prawnemu, co znów odbija się na budżecie kolejowym, powodując w nim deficyty, któreby mogły iść na poprawę bytu pracowników. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, podkreśla Prezes Z. Z. K.—że wydział prawny nie ma ludzi fachowych na przeprowadzenie dochodzeń, któreby upraszczały tryb postępowania dyscyplinarnego, że sprawy te poleca się przygodnym ludziom, nie mającym częstokroć pojęcia o jakimkolwiek dochodzeniu czy przeprowadzeniu śledztwa, to mam chyba prawo twierdzić, że jest to marnowanie bardzo wielkiej ilości papieru i czasu, no i oczywista, że rezultatów z tego niema żadnych.

— *A na cóż idą podwyżki z budżetu?*

— Mimo wszystkich braków, jednak budżet kolejnictwa wykazuje nieraz nadwyżki, które są rozdzielane pod postacią różnorodnych premji osobom uprzywilejowanym, a w każdym bądź razie nie tym co ich najwięcej potrzebują.

Stan ten znów powoduje wielkie rozgoryczenie wśród kolejarzy i odbija się na wydajności ich pracy.

— 4.— **Jaka ma być rola pisma przeznaczonego dla kolejarzy?**

— Powiedzieć mogę tylko to, że zło polega nie w istnieniu różnych pism poświęconych kolejnictwu, a w tem, że ci którzy mają możność nabywania i czytania pism fachowych, zbyt mało okazują chęci do poparcia czytelnictwa wśród kolejarzy.

— Tyle przedstawiciel 5.776 zrzeszonych kolejarzy na terenie Dyrekcji Wileńskiej.

Czekamy, co powiedzą inni. Łamy „Expresu Kolejowego" stoją dla nich otworem.

B. W. Ś.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Kolejarze na szarym końcu.

„Łącznik" woła o odrębną ustawę uposażeniową na P.K.P, bo—powiada — to jedyna droga poprawy bytu personalu kolejowego. Zdaniem organu Z. U. K. kolejarze pod względem dóbr materjalnych znaleźli się w szeregach urzędniczych na szarym końcu, albowiem:

...Marszałek Senatu zajął się losem sądownictwa i forsuje z całą energją sprawę stałego podwyższenia pracownikom tego resortu ich uposażeń. Nauczycielstwo już uzyskało pewne ulgi przez wyodrębnienie z ustawy sanacyjnej. Poszczególne przedsiębiorstwa państwowe jak monopole i inne (z wyjątkiem kolei), aczkolwiek stosują tabele płac pracowników państwowych, wypłacają swym pracownikom stałe dodatki funkcyjne od 25% do 80%, a na wyższych stanowiskach stosują płace indywidualne (od 1500 do 5000 zł. miesięcznie). Bank Polski, Bank Gospodarstwa Krajowego i PKO to zupełnie odrębne republiki pod względem płac...

I tak dalej. A kolejarze — jak się rzekło — na szarym końcu!

„Bałagan" emerytalny.

„Kolejarz - Związkowiec" domaga się spiesznego unormowania sprawy emerytalnej pracowników etatowych, gdyż wprowadzona rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 3 września 1926 r. emerytura dla stałodziennych stwarza taki dziwoląg, że etatowy pod względem zabezpieczenia emerytalnego znajduje się dziś w gorszych warunkach niż pracownik stałodzienny, nieetatowy. Zanosi się na takie nieprawdopodobieństwa, że nieetatowi pracownicy będą drżeć w obawie, by ich — za karę — nie zaliczono na etat.

Ten osobliwy stan rzeczy wytworzyło podobno Ministerstwo Skarbu. Tak przynajmniej sądzi „Kolejarz-Związkowiec", który na zakończenie powiada:

...jeśli rzeczywiście prawdą jest, co fama niesie, że Ministerstwo Skarbu z pobudek wcale nie państwowo-twórczych czyni trudności Ministerstwu Komunikacji w tym względzie i że za żadną cenę nie chce dopuścić do uporządkowania sprawy emerytalnej, dążąc tem samem do kontynuowania „bałaganu", jaki swojemi ustawami emerytalnemi w Państwie wytworzyło — powinien p. Minister Komunikacji w interesie dobra spraw i praworządności w poruczonym sobie resorcie opór ten bezwzględnie przełamać...

A więc sprawa emerytalna etatowych leży narazie pod suknem u p. Ministra Skarbu,

Hm, źle... I emeryci i kandydaci na emerytów do tego locum mogą nie mieć zaufania.

P. K. Z. a Minister Romocki.

P. Z. K., który od czasu, jak rząd majowy zasiadł u steru władzy, skazany jest na długoletnie kiwanie palcem w bucie, nadal wmawia w swoich członków, że wszystko, co M. K. zrobi dobrego, to dzieje się „naskutek naszych (niby P. Z. K.) żądań", a co złego, to — oczywiście — winni wszyscy inni ale nigdy P. Z. K.

Ponieważ p. Minister Romocki, ignorując figle P. Z. K. w sprawie poprawy bytu, rokował w tym przedmiocie z innym związkiem, uniemożliwiając P. Z. K. oświadczenie, że dzieje się to „naskutek naszych (P. Z. K.) usilnych zabiegów", przeto „Kolejowiec Polski" Nr 10 „rżnie" Ministra co się zowie, przekonywa go, że skarb nie ma pieniędzy na obiecane podwyżki, że Ministerstwo Skarbu się nie zgodzi i wogóle stara się zniechęcić p. Ministra do projektowanej — nie z inicjatywy P.Z.K. — podwyżki poborów.

A w rezultacie tak obłudnie konkluduje:

„Cieszylibyśmy się niezmiernie, gdyby p. Ministrowi Komunikacji udało się problem polepszenia uposażeń pracowników kolejowych skutecznie rozwiązać, narazie jednak nie możemy się oprzeć wrażeniu, że p. Minister Romocki *wyrwał się nieopatrznie* z projektem, którego realizacji nie będzie mógł przeprowadzić".

Dopieroż to P. Z. K. się ucieszy, jak jego przepowiednia się spełni i podwyżki poborów nie będzie.

Czy suknia zdobi człowieka?

Kiedyś mówiono: „nie suknia zdobi człowieka ale człowiek suknię". Okazuje się, że przysłowie to bankrutuje — przynajmniej w kolejnictwie. Bo oto konduktorzy należący do P. Z. K. uchwalili jako dwunasty punkt swoich żądań („Kolejowiec Polski" Nr 9);

Uporządkowanie zaopatrzenia mundurowego konduktorów zarówno pod względem gatunku materjału, jak też należytego kroju i szycia. W szczególności koniecznie jest szycie mundurów według indywidualnej miary i takie zaprojektowanie ich, aby odznaczały konduktorów od innych kategorji służb...

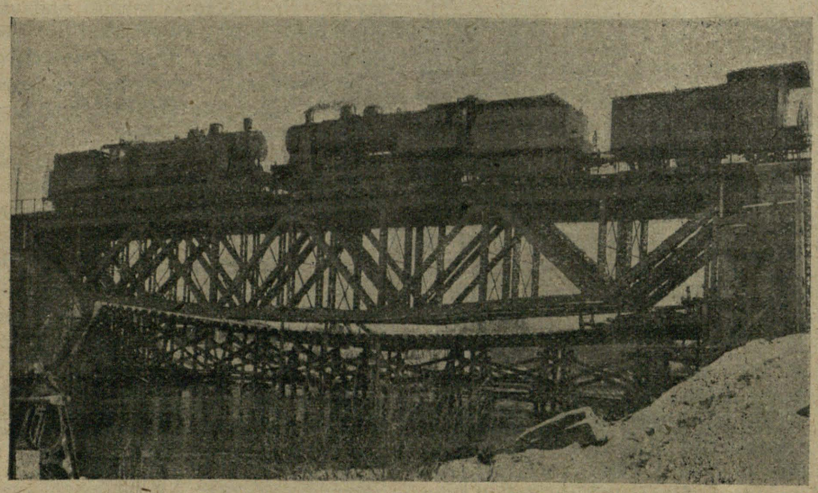
Dlaczego: odznaczały? Jakich to kategorji służb wstydzą się konduktorzy z P. Z. K., którzy tak dyktują dalej swoje warunki garderobiane:

Oznaki konduktorskie nie mogą mieć formy naprz. blach czy też upokarzających cech kroju, lecz powinny odpowiadać powadze reprezentanta kolei...

Warunki te musiał układać konduktor, który za wszelką cenę postanowił zaimponować swej narzeczonej.

Mruk.

Z WIDOKÓW KRESOWYCH



Próba nowego mostu na rzece Mereczance.

Numer świąteczny „Expressu Kolejowego" ukaże się dnia 15-go b. m.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

— **Inspekcja przebudowy węzła warszawskiego.** W dniu 6 kwietnia r. b. p. minister Romocki przeprowadził inspekcję prac, prowadzonych przy przebudowie Węzła warszawskiego.

— **Podwyższenie mnożnej** Stosowaną do tychczas przy obliczaniu należności **ubocznych** pracowników kolejowych jako to: djet, ryczałtów, dodatków nocnych i innych należności ustalonych w punktach (z wyjątkiem dodatków godzinowo-kilometrowych dla drużyn konduktorskich i parowozowych) **mnożną** p. Minister Komunikacji inż. Paweł Romocki podwyższył **z 41 do 43 groszy** począwszy od 1 kwietnia 1927 r. (Rozp. M. K. 26-III-27 r. nr. 1|6944|2|27).

— **Urlopy wypoczynkowe w 1927 r.** W myśl rozporządzenia Min. Kom. z urlopów wypoczynkowych mogą korzystać prac. kol. o ile stosunki służbowe na to pozwolą według wymiarów następujących:

Pracownicy etatowi, mający ponad 1 rok do 3 lat służby 2 tygodnie, mający ponad 3 lata do 10 lat służby 3 tygodnie, mający ponad 10 lat służby 4 tygodni.

Pracownicy nieetatowi (stali i niestali) po przesłużeniu bez przerwy 1 roku przez 8 dni, po przesłużeniu bez przerwy 3 lat—15 dni.

Pracownicy nieetatowi stali, pracujący umysłowo w biurach i prac. młodociani poniżej 18 lat po przesłużeniu bez przerwy 1 roku przez 15 dni.

Pracownicy kontraktowi mają być traktowani indywidualnie według przyjętych obopólnie zobowiązań kontraktowych.

Pierwszeństwo przysługuje tym, którzy w roku ubiegłym z urlopów nie korzystali. (Rozp. M. K. 21-II-27 nr. 1|3931|2|27).

— **Prawo do djet** przysługuje słuchaczom i aspirantom, delegowanym na kursa oraz na praktykę do innych stacji jak to wyjaśniło Dyrekcjom Min. Kom. okólnikiem z dnia 14-III-27 r. nr. 1/2873/2/27.

— **Leczenie emerytów chorych umysłowo** w szpitalach i zakładach dla obłąkanych uskutecznia się za opłatą 25% taksy szpitalnej na warunkach jak i dla pracowników służby czynnej, o ile emeryt uznany został za chorego, wymagającego takiej kuracji i skierowany był do odnośnych zakładów przez lekarza rejonowego, względnie rządową komisją lekarską, lub też, po umieszczeniu go w rządowym zakładzie, rodzina skierowała prośbę do odnośnej władzy o wydanie orzeczenia o potrzebie umieszczenia go w danym zakładzie. Orzeczenie takie uprawnia rodzinę do leczenia chorego i utrzymywania na koszt państwa. (Ok. M.K. 12-III-27 r. nr. 213/2/.

— **Nowe przepisy o rachunkowości** wpływów niezwiązanych z przewozami tudzież rozchodów kolei żelaznych, uzgodnione z Min. Skarbu i Najw. Izbą Kontroli Państwa, zatwierdzone przez p. Ministra czerwcu 1926, będą wprowadzone w życie z dniem 1 maja 1927 r.

— **Zorganizowanie Działu Likwidacji Poborów**, zgodnie z regulaminem Dyrekcji kolei państwowych, poleciło Min. Kom. Dyrekcjom załatwić do dnia 1 czerwca 1927 r.

— **Sprawy zakupu materjałów dla kolei** potrzebnych p. Minister Komunikacji przekazał z Departamentu Administracyjnego do Departamentu Mechanicznego i Zasobów. Dział ten prowadzić będzie Dr. Nitkowski.

— **Czy słuszne?** Dowiadujemy się, że ogółowi pracowników, którzy pracując na kolei, uzupełnili swoje studja i zostali dyplomowani po 1-X-1923 r. odmówiono w przyznaniu dodatku za studja wyższe, ponieważ ustawa rzekomo przyznaje ten dodatek tylko tym, którzy mieli ukończone studja przed 1-X-1923 r.

Biorąc pod uwagę, że studja na uczelniach polskich przerywane były przez działania wojenne, a uczący się stawali, jako obrońcy w szeregach armji, przyjdziemy do wniosku, że do 1-X-23 r. nie mogły być wydane dyplomy przez uczelnie Odrodzonej Polski, a zatem ustawa uprzywilejowała dyplomy rosyjskie, niemieckie i inne, a swoie uczelnie upośledziła.

Zważywszy na okoliczność, że rząd wydaje wielkie sumy na urządzanie rozmaitych kursów dokształcających personel urzędnicy, zapytujemy czy słusznem z punku widzenia logiki jest upośledzanie tych pracowników, którzy sami, bez pomocy rządu, a dla dobra służby i państwa uzupełnili swoją wiedzę i zdobyli dyplomy chociażby i po 1-X-23 r.

Czy słuszne?

— **Wykolejenie się pociągu.** Dnia 5 b. m. o godz. 19.16 na szlaku linji wąskotorowej Nowogródek—Nowojelnia w pobliżu Nowojelni wykoleił się podczas biegu pociągu wagon osobowy, wskutek pęknięcia maźnicy. Pasażerowie nie ponieśli najmniejszych obrażeń. Normalny ruch po uprzątnięciu toru podjęty został w trzy godziny po wypadku. (Pat).

— **Ile kosztuje przejazd koleją P. Prezydenta Rzplitej.** Min. Kom. zarządziło za pociągi nadzwyczajne P. Prezydenta Rzeczypospolitej w składzie normalnym, nie przewyższającym 7 wagonów 4 osiowych oraz za pociągi nadzwyczajne P. Prezesa Rady Ministrów w takim że składzie ustalać opłatę w wysokości 7 zł. za pociągo-kilometr, kasując jednocześnie 50% ulgi dotąd od tych opłat obliczane według rozdz. VIIA taryfy osobowej.

— **Rząd a wystawa komunikacyjna na tegorocznych Targach Wschodnich.** W planowanej przez prezydjum m. Lwowa i Targów Wsch. wystawie komunikacyjnej, na tegorocznych Targach Wsch. we Lwowie (w czasie od 4—15 września) rząd w osobach wice-premjera p. Bartla oraz ministrów: komunikacji p. Romockiego i przemysłu i handlu p. Kwiatkowskiego przyrzekł jaknajdalej idące poparcie. Protektorat nad wystawą objął P. Prezydent R. M. i Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski.

Wystawa obejmować będzie wszystkie elementy komunikacji jak: kolejnictwo, komunikację lądową, morską i rzeczną, komunikację lotniczą, telegraficzną, telefoniczną, radjową i pocztową. Na poszczególne działy złożą się tabele statystyczne, wykresy, plany, mapy i zdjęcia fotograficzne, objaśniające stan całej komunikacji w Polsce oraz program jej rozbudowy na najbliższą przyszłość.

— **Lotnictwo a koleje.** W połowie b. m. spodziewana jest zmiana w rozkładzie lotów polskich towarzystw żeglugi powietrznej w ten sposób, że nastąpi uzgodnienie komunikacji powietrznej z rozkładem jazdy kolejami na wszystkich ważniejszych punktach łączności. Nowy rozkład uwzględni nadto bezpośrednie połączenia z zagranicznemi linjami lotniczemi.

Projekt nowego rozkładu lotów znajduje się w Ministerstwie Komunikacji, które ma go rozpatrzyć i ewentualnie zatwierdzić.

— **Ogólno-Polski Zjazd Księgowych.** Przedłużono termin nadsyłania odpowiedzi na kwestjonarjusz do 15 kwietnia. Komitet prosi o niezwlekanie z odpowiedzią. Jednocześnie Komitet prosi o wpłacenie składek zjazdowych i deklarowanie udziałów.

Adres Komitetu: Warszawa, Marszałkowska 74. Związek Księgowych w Polsce (dawn. Związek Buchalterów w Warszawie). (PAT).

— **Wycieczka do Czechosłowacji.** Przybyła tu z Warszawy, na zaproszenie zakładów Skody i innych, wycieczka związku elektrowni polskich w składzie 13 osób. (PAT).

— **„Podpis nadawczy" w liście przewozowym** według wyjaśnienia Min. Kom. może być zastąpiony drukiem lub pieczątką stemplową.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Dodatek ten zawierać będzie zbiór informacji, rad i wskazówek praktycznych z różnorodnych dziedzin życia jednostki i społeczeństw w kraju i ze świata. Wykłady popularne, odczyty i pogadanki z nauk społecznych i prawnych, językoznawstwa, nauk stosowanych jako to: medycyna, higjena, inżynierja, rolnictwo, agronomja, gospodarstwo domowe, handel i przemysł, Sztuk Pięknych, literatury, historji i geografji. Samokształcenie i Naukowa Organizacja Pracy. -- Humor i Satyra. Powieści. Nowele.

Jak winny wyglądać wnętrza naszych skromnych mieszkań?

Nie trudno jest urządzić mieszkanie, mając miljony i trochę gustu. O ile jednak słusznem jest, że każdy pokój, jako całość, powinien być utrzymany w pewnym stylu, to słusznem jest również, że kosztuje to przeważnie bardzo drogo. Zwłaszcza, jeśli ktoś lubuje się np. w epoce Ludwików, albo Biedermayera...

Pozostawiając to ludziom bogatym, albo namiętnym zbieraczom, można jednak i bardzo skromnemi środkami urządzić estetyczne wnętrze, utrzymując jeśli nie w pewnym jednolitym stylu, to przynajmniej w charakterze. Kryzys mieszkaniowy, przeludnienie, ciasnota zmusza tysiące młodych małżeństw, „zakładających" dom, do mieszkania w jednym lub dwóch pokojach. W takich warunkach, w których znajduje się przeważnie niezamożna inteligencja, można myśleć o zachowaniu estetyki i ozdobienia mieszkania tylko skromnemi środkami i własnym przemysłem.

Zadanie to spada przedewszystkiem na kobietę. Jej to ręka stwarza drobiazgi te i szczegóły, które składają się na to, aby w domu było zacisznie, miło i przyjemnie dla oka. Nie znaczy to, aby stoliki, półki i tualetki przeładowywać nikomu na nic niepotrzebnemi bibelotami, przeważnie bezwartościowemi. Przeciwnie należy kierować się zasadą, że obecność przedmiotów nieużytecznych może być usprawiedliwiona tylko ich wartością artystyczną, a w przeciwnym razie należy się ich pozbyć.

A przedmiotom użytku codziennego należy postarać się wartość tę nadać, o ile to tylko możliwe.

Wdzięcznym materjałem pod tym względem są firanki, story, serwety, poduszki, odgrywają bowiem dużą rolę w zdobnictwie mieszkania. Inwencja artystyczna kobiety ma tu duże pole do popisu. Motywy ludowe są nieprzebraną kopalnią z której można czerpać dowoli, fantazjując, dostosowując wzory do różnych możliwości, stylizując nawet, co będzie jednak lepsze od ślepego przejmowania fabrykatów niemieckich. Z chwilą, gdy tak zwane motywy ludowe użyte zostają do wyrobów fabrycznych, banalizują się i przykrzą bardzo szybko, jak to się stało poniekąd z szarotkami i ostami zakopiańskiemi. Natomiast indywidualne zastosowanie i pewne zmodyfikowanie motywów dekoracyjnych, przy zachowaniu ich zasadniczej kompozycji, zawsze jest wskazane. Prześliczne hafty górali szczawnickich i z okolic Krościenka dają takie bagactwo wzorów, że można je zastosować i do obrusów i do firanek i do sukienek. Doskonałym materjałem do wszystkich tego rodzaju haftów jest zwykłe płótno szare, albo białe samodziałowe. Bardzo ładnie wyglądają firanki z takiego płótna z haftem góralskim. Jeśli w tym samym pokoju pokryć stół obrusem, haftowanym w podobny sposób, na ścianach rozwiesić parę makat, na otomanie rozrzucić poduszki—wszystko na tych samych motywach oparte, przypuśćmy szczawnickich—pokój odrazu będzie miał swój charakter i odróżni się od tysiąca banalnych wnętrz. A ileż odmian tych motywów ma bogata pod tym względem Małopolska! Szczawnica, Krynica, Żabie, Kołomyja, Jaremcze i tysiące innych miejscowości, gdzie wszędzie inne są wzory a wszędzie piękne.

Płótno jest może najodpowiedniejszym i najpraktyczniejszym materjałem, ale z równym powodzeniem motywy te można zastosować na jedwabiu i na innych materjałach.

Powie kto może, że kobieta współczesna zamało ma czasu na zajmowanie się haftem i robótkami. Nie chodzi tu jednak o wykonanie, które po wybraniu i obmyśleniu wzoru powierzyć można komu innemu. Chodzi o to, aby sprawę ozdobienia wnętrza traktować jako rzecz bardzo ważną, bo otoczenie, w którem człowiek większą część życia spędza, wywiera nań wpływ niewątpliwy, powinno więc być estetyczne, a w miarę możności artystyczne. W znacznej mierze zależy to od inwencji i dobrej woli kobiety. Ona to powinna wybrać i dostosować wzory i projekty, jeśli nie zawsze nawet może być siłą wykonawczą.

U. N.

„Czy potrzebny jest kolejarzom własny bank kolejowy".

Specjalna ankieta „Expressu Kolejowego".

Szanowny Panie Redaktorze!

W Nr 2/3 „Expressu Kolejowego" została rozpisana ankieta w sprawie „Banku Kolejowego".

Pozwoli pan Redaktor, że jako siła nie fachowa utrudniam go swymi spostrzeżeniami i podzielę się myślą o Banku.

Na wstępie myślę tylko o samej nazwie. Nazwa „Bank Kolejowy" może

trochę za ogólnikowe określenie zadania. Słowo „Kolejowy" dla niektórych jednostek jak z kolejnictwa, tak i z po za—będzie nasuwało myśl taką jaką nasuwają słowa przy Bankach: „Rolny", „Przemysłu i Handlu" i t. p.

Proponowałbym według mego zdania nadać nazwę „Banku Kolejarzy" ażeby tem samem podkreślić cel i zadania tej instytucji.

Czy „Bank Kolejarzy" jest potrzebnym, odpowiedzi na to dawać nie potrzeba, gdyż każdy z kolejarzy odczuwa to aż za dobrze.

Obecne ciężkie położenie ekonomiczne doprowadziło nas kolejarzy do życia — jeżeli się tak wyrażę — na kredyt.

Ulżeniem tej ciężkiej doli może być tani kredyt.

Tani kredyt może dać tylko własna instytucja finansowa. Tą instytucją jest własny Bank.

„Bank Kolejarzy" ma bardzo zaszczytną rolę i świetne zadanie do spełnienia w przyszłości.

Z chwilą założenia Banku, nie czekając jego rozwoju zacznie on już nieść olbrzymią pomoc swym członkom kolejarzom, jak to przez tani kredyt, jak to przez udzielaną gwarancję, jak to nawet przez oszczędność, tak nikłą w dzisiejszych czasach.

„Bank Kolejarzy" z chwilą powstania — będzie miał za obowiązek nawoływania do drobnej oszczędności — przez wpłacenie udziałów, oraz obowiązek pomocy swym członkom przez udzielenie taniego kredytu.

Wiemy wszyscy dobrze co znaczą kooperatywy.

Kooperatyw kolejowych różnego charakteru mamy dużo, lecz na pierwsze miejsce wysuwają się kooperatywy mieszkaniowe.

Jak zaszczytną rolę może odegrać Bank w tych kooperatywach mówić nie trzeba.

Dróg do założenia i uruchomienia Banku jest mnóstwo — lecz uruchomienie „Banku Kolejarzy" w Całej Polsce będzie dość trudnym i potrzebuje dużo czasu.

Trudnym będzie dla tego, że na nasze nieszczęście istnieją u nas jeszcze dzielnice i ta dzielnicowość wzbudza niewiarę jednych do drugich.

Przy zapoczątkowaniu Banku uważałbym , że trzeba ograniczyć się narazie do minimum.

Zakładać Bank i jego Oddziały tam, gdzie się wzajemnie znamy. Niewątpliwy rozwój instytucji pozwoli jej rozszerzyć się stopniowo na całej sieci kolejnictwa Polskiego.

„Bank Kolejarzy" ze względu na swój charakter i swe zadania musi być stworzony tylko z udziałów, wpłacenie, których już wyda kolejarzom owoc w postaci oszczędności.

Wysokość, ilość i sposób wpłacenia udziałów należy do rzeczy późniejszych.

J. Br.

NA ARENIE POLITYCZNEJ.

(Przegląd wydarzeń z ubiegego tygodnia).

W POLSCE.

Secesjoniści z antypaństwowej Niezależnej Partji Chłopskiej, posłowie Adolf Ben, Włodzimierz Szakun i Antoni Szapiel zgłosili w dniu 1 kwietnia do kancelarji sejmowej utworzenie nowego klubu pod nazwą: „Radykalna Partja Włościańska Ziem Białoruskich". Też nowotwór polityczny.

*

NA ZWROTNICY.

Bażanty.

„Dojeżdżając po minięciu granicy bolszewickiej do jakiejś większej stacji polskiej — pisze pewien podróżnik angielski — już z daleka zauważyliśmy na peronie niewielkie stado bażantów. Lady Chic jednak spojrzawszy przez lornetkę, oświadczyła z rozczarowaniem, że to nie bażanty lecz ludzie. Istotnie po przybyciu na stację okazało się, iż byliśmy w błędzie. To personal kolejowy zgromadził się na powitanie pociągu zagranicznego. Osobliwy zaś kształt tych ludzi, których mieliśmy za bażanty, pochodził stąd, że personal otrzymał świeże umundurowanie skarbowe, szyte nie na miarę. lecz hurtem. Był to istotnie ubiór dziwaczny, gdyż mundur z przodu za wcześnie się kończył, a ztyłu zapóźno zaczynał..."

Tyle podróżnik angielski, który miał szczęście trafić na moment świeżości mundurów. Ponieważ jednak umundurowanie kolejarza w czasie swej służby przeżywa wiele faz dziwnych, dobrze jest na tę oprawę spojrzeć z innego jeszcze punktu widzenia.

Otóż roztropny kolejarz, któremu przysługuje pełne umundurowanie, nigdy nie zadowoli się tym kształtem munduru, jaki otrzyma i nie będzie go nosić bez dokonania odpowiednich przeróbek. I inaczej nie może być, albowiem jak cała Polska nie uszyto jeszcze umundurowania, któreby pasowało na kogokolwiek z kolejarzy.

Najzwyklejsza przeróbka polega na tem, że mundur odwraca się tyłem do przodu, zaszywa dawniejszy przód a rozpruwa tył, przenosząc na to miejsce guziki. Anglik, o którym mowa wyżej, nazwałby to odwróceniem bażanta.

Przy tej manipulacji nowoumundurowany kolejarz zyskuje piękny kształt z tyłu, a z przodu miejsce na brzuch, który po podwyżce poborów napewno mu urośnie. Wprawdzie przy tak zreformowanej figurze kieszenie górne wypadają na plecach i trudno do nich trafić, ale nie należy na ten drobiazg zwracać uwagi. I tak w stosunku do poborów kolejarze mają zadużo kieszeni.

Następnie mundur kolejowy ma tę właściwość, że zwolna przystosowuje się do osoby swego właściciela i układa się na nim dość wdzięcznie. Szkoda tylko, że zanim to całkowicie nastąpi, mundur wogóle przestaje się nadawać do użytku.

Opowiadają, że jeden z prezesów dyrekcji podczas inspekcji jednej ze stacji w swoim okręgu natrafił na zawiadowcę, którego umundurowanie nosiło wszelkie cechy starożytności. Całość wyglądała malowniczo, jak każda ruina i każdy zabytek. W promieniach wiosennego słońca ubiór zawiadowcy stacji lśnił pełnemi blaski na łokciach, kolanach i innych wypukłościach, a nogawki spodni udawały z powodzeniem korkociągi. Niemniej jednak zawiadowca trzymał się na swych korkociągach z godnością a odpowiedzi jego rzeczowe a bystre zadowoliły prezesa dyrekcji. Zwiedzając stację zajrzał prezes i do mieszkania zawiadowcy, gdzie stwierdził wprawdzie brak śladów zamożności ale zato czystość idealną.

Prezes — chociaż to prezes, ale miał serce — rozczulił się, zasięgnął jeszcze informacji o wyłatanym zawiadowcy, a że były one dobre, polecił wydać mu nowe umundurowanie a nadto 300 złotych zapomogi bezzwrotnej.

Zawiadowca jednak prezentu nie przyjął, a natomiast kropnął raport:

— Umundurowania nie przyjmę, bo termin jeszcze „nie wyszedł" a o zapomogę nie proszę, bom nie dziad, a zawiadowca stacji.

Prezes pokiwał głową i pomyślał sobie:

— A jednak mają rację te związki, które domagają się *powiększenia* poborów i *zmniejszenia* czasu używalności umundurowania kolejowego.

Melancholik.

Dnia 2 b. m. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych odbyły się narady zwołanego przez p. min. Składkowskiego zjazdu wojewodów z całego państwa. W ciągu kilkogodzinowych obrad poszczególni wojewodowie wygłosili szereg referatów, w których omawiano szereg aktualnych zagadnień w dziedzinie prac administracji państwowej.

*

Na jednym z posiedzeń w ub. tygodniu rząd uchwalił projekt dekretu P. Prezydenta, w sprawie przyznania 40 miljonów złotych na rozbudowę miast,

Dotychczas każde miasto korzystało z kredytów budowlanych w stosunku procentowym do wpływów z podatku od lokali, pobieranego w danem mieście.

Obecnie w ten sposób rozdzielone będzie 80 proc. kredytów budowlanych, zaś 20 proc. użyte będzie na rozbudowę tych miast, które mają nadmierny przyrost ludności jak Warszawa i Łódź, miast zniszczonych jak Brześć n/Bugiem, wreszcie ośrodek portowy Gdynia. Pozatem rozporządzenie przewiduje, że z kredytów budowlanych mogą korzystać tylko właściciele domów z małemi mieszkaniami.

*

Ministerstwo reform rolnych przygotowało projekt dekretu P. Prezydenta w sprawie wynagrodzenia właścicieli za ziemie zajęte pod osadnictwo, głównie wojskowe w 1920 i 1921 r.

Ziemie te oszacowane będą według zasad przewidzianych w ustawie o reformie rolnej, a samo wynagrodzenie wypłacone będzie częściowo w listach Państwowej Renty Rolnej, a częściowo w dziesięcioletnich skryptach dłużnych skarbu państwa.

Sprawa ta wymagała załatwienia, od chwili jej powstania t. j. od lat 6.

Francja o Polsce.

Generał francuski o Polsce. W wielkiej sali Lyceum Louis-le-Grand w Paryżu odbył się doroczny obchód, zorganizowany przez komitet propagandy szkolnej Stowarzyszenia Przyjaciół Polski. Przewodniczył generał Gouraud, który wygłosił dłuższe przemówienie, podkreślając mocno stanowisko międzynarodowe Polski oraz świetną organizację Armji Polskiej, o której zaletach mógł się na własne oczy przekonać, w czasie odbytych przed laty manewrach, na których był obecny. Generał był sam świadkiem, jak pewien sceptyzm niektórych zagranicznych wyższych oficerów, zamienił się w szczery zachwyt, po przekonaniu się o niewątpliwych wysokich zaletach żołnierza polskiego. Zakończył generał swe przemówienie wyrażeniem przekonania, że ścisłe współdziałanie Francji z Polską zapewni pokój w Europie.

Przemawiali jeszcze prof. Nouvel, prezes Komitetu propagandy szkolnej, Stowarzyszenia Przyjaciół Polski, który dzielił się wrażeniami z niedawnej swej podróży do Polski, i p. Jan Starzewski, pierwszy sekretarz Ambasady, który dziękował Komitetowi za świetną organizację tej imponującej manifestacji.

Po przemówieniach, nastąpiła część koncertowa, w której brali udział chór i orkiestra Lyceum pod batutą p. Vernier, śpiewaczka p. Janina de Witt, pianista, p. Ryszard Byk, wiolonczelista p. Wojtkiewicz, deklamator p. Dux i balet polski Stowarzyszenia Miłośników sceny w Paryżu, pod kierownictwem baletmistrza p. Kroczyńskiego.

Emigracja do Francji. W Douai, odbył się w sali Ratusza doroczny zjazd Związku robotników polskich we Francji, pod przewodnictwem zasłużonego działacza na wychodźstwie p. Stefano Royera. Uczestniczyło w zjeździe około 50 delegatów z różnych części Francji. Władze polskie reprezentowali radca emigracyjny Lisiewicz i konsul Mikucki, którzy zabierali głos w czasie obrad. Depesze powitalne nadesłali konsulowie polscy we Francji. Obecni byli również przedstawiciele prasy polskiej w Paryżu i na prowincji. Wielu mówców zabierało głos w różnych sprawach, tyczących się wychodźtwa.

Zjazd postanowił wysłać depesz z wyrażeniem lojalności i hołdu do Prezydenta Mościckiego i prezydenta Doumergue'a.

Sprowadzenie rodzin robotników polskich do Francji. Wobec ukazania się w prasie francuskiej wiadomości o wznowieniu sprowadzania do Francji robotników polskich, wstrzymanego czasowo z powodu kryzysu bezrobocia, dyrektor T-wa Emigracyjnego p. Jan Duhamel, udzielił następujących wyjaśnień:

Zakaz sprowadzania robotników polskich do Francji nie został bynajmniej cofnięty. Jedyny wyjątek został zrobiony dla robotników rolnych i to w ilości bardzo nieznacznej. Wiadomość, która ukazała się w prasie dotyczy zupełnie czego innego.

Towarzystwo Immigracyjne rozesłało okólnik, zachęcający robotników do sprowadzania pozostających w kraju żon i dzieci. Uważa ono środek ten za najlepszy sposób obrony robotników przeciwko możliwym skutkom bezrobocia.

Posiadanie na miejscu rodziny jest swego rodzaju zabezpieczeniem się przed ewentualnem zwolnieniem, a sprowadzenie z kraju rodziny leży bezwzględnie w interesie robotników. Z rozpoczęciem sezonu budowlanego powstaną nowe osady i domostwa, gdzie robotnicy będą mogli w doskonałych warunkach umieścić swe rodziny. (PAT).

ZAGRANICĄ.

„Berliner Tageblatt", donosząc z Kowna o konferencji Waldemarasa z przedstawicielami angielskich firm drzewnych w sprawie spławu drzewa na Niemnie, twierdzi, że jest to pierwsza oznaka zbliżenia polsko-litewskiego, które rozpoczyna się od zbliżenia na polu gospodarczem, przyczem wszelkie punkty polityczne zostały pominięte. Zapowiedź otwarcia spławu na Niemnie musi wywołać zadowolenie w Kłajpedzie, która przez zamknięcie Niemna odcięta była od najważniejszych źródeł swego istnienia gospodarczego.

*

Prof. Marceli Handelsman w drodze powrotnej z Warszawy do Paryża zatrzymał się w Wiedniu w celu omówienia z tutejszymi historykami spraw organizacyjnych zjazdu historyków, który ma się odbyć w Warszawie w lecie rb.

*

Komisja przygotowawcza konferencji rozbrojeniowej w Genewie przyjęła na posiedzeniu odbytem w dniu 3 b. m. wieczorem w pierwszem czytaniu wnioski delegata Belgji de Brouckera, domagające się ścisłego rozgraniczenia lotnictwa cywilnego od lotnictwa wojskowego. W ten sposób zakończono obrady nad sprawą ograniczenia sił powietrznych. W czwartek rozpoczyna się dyskusja nad rozbrojeniem w dziedzinie marynarki.

*

Rząd francuski złożył St. Zjednoczonym memorandum, będące odpowiedzią na zaproszenie Coolidge wzięcia udziału w konferencji w sprawie rozbrojenia na morzu. W memorandum tem Francja ponownie powtarza, iż jest rzeczą niemożliwą myśleć o udziale Francji w tego rodzaju konferencji nawet za pośrednictwem obserwatora, Francja bowiem nie mogłaby dopuścić do osłabiania autorytetu Ligi Narodów, zajmującej się już problematem rozbrojenia, w którym zbrojenia morskie, lądowe i powietrzne są nierozdzielne, ani też na naruszanie zasady obecnej równości mocarstw.

*

Odezwa ogłoszona w Paryżu przez zarząd Socjalistycznej Międzynarodówki Robotniczej, wzywa robotników wszystkich krajów do uroczystego obchodu święta robotniczego w dniu 1-go maja oraz przeciwko knowaniom faszystowskim i wreszcie — do domagania się niezależności Chin.

*

Żydowska agencja telegraficzna donosi z Kowna, że na ostatniem posiedzeniu sejmu litewskiego zgłoszony został wniosek, wzywający rząd do zniesienia sądów polowych, które dotychczas czynne są w kraju. Wniosek został odrzucony większością głosów. Wówczas socjaliści, Polacy, Niemcy i Żydzi opuścili demonstracyjnie salę posiedzeń, ostro protestując przeciwko reakcyjnej większości litewskiej.

*

Pisma budapesztańskie omawiają żywo podróż prezesa węgierskiej rady ministrów hr. Bethlena do Rzymu, przyczem stwierdzają jednomyślnie, iż celem podróży tej były dwie sprawy konkretne, a mianowicie sprawa dostępu Węgier do morza oraz zawarcie traktatu przyjaźni i arbitrażowego, co według ostatnich wiadomości zostało już załatwione.

*

Wychodzące w Pradze „Rude Pravo" z dnia 4 b. m. zamieszcza napastliwą i oszczerczą korespondencję z Warszawy, podpisaną przez posła komunistycznego Sochackiego a zwróconą przeciwko Polsce i obecnemu rządowi. Tytuł tej korespondencji brzmi „Nowe gwałty faszysty Piłsudskiego".

Anegdotki kolejarskie.

Przesyłka uciekła.

Zawiadowca stacji N raportuje: „W czasie postoju pociągu towarowego Nr... z wagonu Nr... zbiegła do lasu przesyłka Nr..., za którą pobiegli konwojent i zwrotniczy ale takowej nie dognali i nie znaleźli, chociaż zdaleka było słychać śmiech przesyłki w ciemności. Rodzaj przesyłki: „warjat do szpitala".

Egzamin dróżnika.

Egzaminują kandydata na dróżnika z przytomności umysłu. I tak mu powiadają:

— Znaleźliście się na torze daleko od swojego posterunku. Nie macie ani latarki ani chorągiewki. Jest zmrok. Zauważcie, że jest pęknięta szyna. Nadbiega pociąg. Katastrofa niechybna. Co zrobicie?

— Rozpalę ogień na torze.

— Nie zdążycie.

— Pobiegnę naprzeciw pociągu i kamieniem rozbiję szkło parowozu, to się zatrzyma.

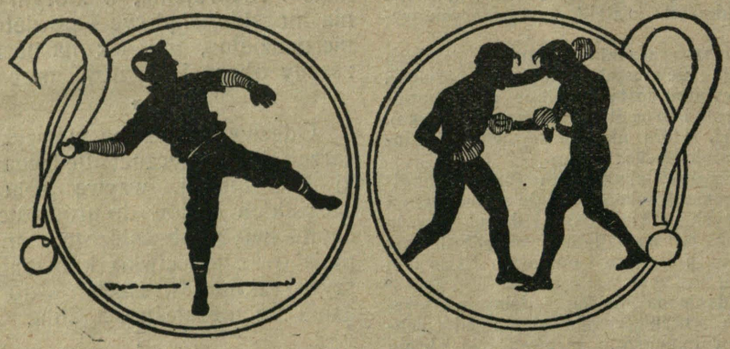
— Nic nie zrobicie. Ziemia zmarźnięta. Kamieni niema. Jest listopad— uważacie—listopad.

— To zdejmę but i butem szkło rozbiję.

— Nie macie na sobie butów.

Co takiego! — wrzasnął kandydat na dróżnika — to niech szlak trafi waszą kolej, jeśli ja w listopadzie mam bez butów chodzić.

Komisja egzaminacyjna skwapliwie uznała, że kandydat jest umysłowo przytomny.



Dział rozrywek umysłowych.

pod redakcją REXA.

Szarada do nagrody.

O, Lecha pokolenie!
Nim w waśni ciągłej trwać,
Winniście się jednoczyć
Pod hasłem „Polska brać"!

Przyznacie, że gdzie *cała*
Nie pytaj tam o ład,
Gdzie zaś jest *druga trzecia*
Tam niema pustych zwad.

Przy *całej* ciągłe spory
I ludzie jacyś źli,
Nikt, ręcze, *pierwsze trzecie*
Dobrego słowa ci.

Więc miejcie to w pamięci,
Że siła wielka tam,
Gdzie *cała* nie istnieje
Wśród szarych życia ram.

Niech *druga trzecia* tedy
Zakwitnie pośród nas,
Jednoczmy się więc, bracia,
Polacy wszystkich klas!

Rex.

Z pomiędzy nadesłanych rozwiązań trzy wylosowanych zostanie do nagrody książkowej, o ubieganie się której mają prawo li tylko prenumeratorowie „Expressu Kolejowego".

Rozwiązania zadań należy nadsyłać w terminie dwutygodniowym, zaznaczając na kopertach „Dział rozrywek umysłowych".

Jako nagrody wylosowanych zostanie 3 egz. Kalendarza-Poradnika obywat. i służb. Kolejowca Polskiego na r. 1927.

OJ, TE MODNISIE!

Satyra.



Karmin krasi jej ustęczka,
Buziak zdobi puder, róż,
Bez pomocy ołóweczka
Piękność nasza ani rusz.

Piękne włosy — cud przyrody
Dziś nie zdobią główek pań,
Na ołtarzu krzyku — mody
Większość z nich złożyła dań.

W sukniach dzisiaj zaniechano
Wszelkich zmarszczek, falban, fałd,
Suknia wąska, po kolano
Uplastycznia wdzięczny kształt.

Ją dekolte nie rumieni,
Bez różnicy gdzie ma iść
Już maluczko a zamieni
Suknię na... figowy liść.

Zima sroga — więc w futerkach
Tulą w kołnierz karczki swe,
A nożęta... w pantofelkach
Mróz przez ażur szczypie, tnie.

W braku zbytu „milusińskich",
W bezczynności bocian śpi,
A z jej pieszczot macierzyńskich
Dziś korzysta rodzaj psi.

Wreszcie by mieć doskonały
Obraz modniś naszych dni —
Dodam, że ich legjon cały
Papierosy stale ćmi.

Rex.

Typy kolejowe



Odjazd!

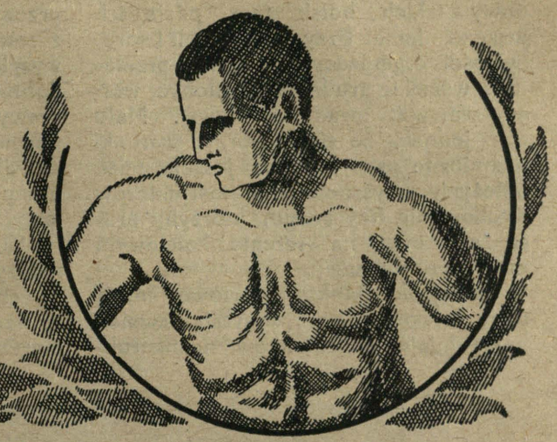
Z trąbką w garści, zmarszczony, chorągiewką wieje.
— Wio maluśki—zawoła, aż pociąg się śmieje.



Palacz.

Niby murzyn, spocony wciąż w nadludzkim trudzie,
— Łopatą zgarnia węgle—sam podobny rudzie.

KOLEJARZ SPORTOWIEC



„KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawierać będzie przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

Uwagi na czasie.

Hasła wychowania fizycznego i sportu, propagowane obecnie tak wydatnie przez czynniki rządowe i społeczne obchodzić muszą również żywo i sferę kolejarzy.

Wszak kolejarze to druga armja cywilna, której sprawne działanie uzależnione jest od tężyzny fizycznej i duchowej poszczególnych jednostek, które się na nią składają.

Służba kolejarza już i tak ciężka w czasie pokoju wymaga od niego tembardziej podczas wojny napięcia wszystkich sił fizycznych i duchowych, zdrowia i silnych nerwów.

Czyż zadaniom tym kolejarz mógłby sprostać, jeżeliby nie dbał o własny rozwój fizyczny? Z wszelką pewnością nie.

Nietylko jednak wzgląd na dobro służby w decydujących momentach dziejowych przemawia za tem, aby kolejarze usprawniali swoje ciało, aby pracowali nad podniesieniem swej tężyzny fizycznej.

Kolejarz stanowi przecież cząstkę składową społeczeństwa, nie może więc stać zdala od tego ruchu, który dziś ogarniać zaczyna najszersze warstwy społeczne, nie może być tylko odbiorcą wrażeń sportowych, tylko widzem.

Kolejarz musi wziąć czynny udział w pracach sportowych, musi wykazać, że podobnie jak i w innych dziedzinach pracy społecznej potrafi również i w tej dziedzinie znaleźć ujście dla swej energji twórczej.

Nie potrzeba układać specjalnych programów sportowych dla kolejarza—każda dziedzina sportu może być dla niego dostępna, w każdym dziale może on z pożytkiem pracować.

Bardzo wydatną pomoc w tym względzie znajdą czynni sportowcy-kolejarze w swojej własnej organizacji w „Ogniskach kolejowych".

Ogniska te prowadziły dotąd (za małymi wyjątkami) pracę wyłącznie tylko kulturalno-społeczną, natomiast na stronę wychowawczo - sportową mniejszą zwracały uwagę.

Jeżeli coś nawet tu i ówdzie w tym kierunku się robiło to były to zawsze poczynania oderwane, nie było w nich większego rozmachu.

Trzeba jednak zerwać z półśrodkami — trzeba kwestję wychowania fizycznego i sportowego ująć tak szeroko jak ją ujmuje nasz wielki duchowy przewodnik pierwszy marszałek Polski Józef Piłsudski — trzeba sport uczynić masowym.

Nie powinien się znaleźć ani jeden kolejarz, któryby nie pracował sportowo — „Ognisko" kolejowe winno zogniskować cały ruch sportowy na terenie kolejarskim — winno skupić starych i młodych i zaprządz ich do wspólnej pracy nad podniesieniem kultury fizycznej kolejarza.

Ażeby jednak ruch sportowy wśród kolejarzy mógł stać się masowym, muszą być stworzone odpowiednie warunki.

Jednym z najważniejszych to uświadomienie ogółu o ważności pracy wychowawczo-sportowej.

Żadna organizacja społeczna nie rozporządza w tej mierze tak znakomitymi środkami pomocniczymi jak kolejarze.

Wszak przy każdem niemal Ognisku kolejowem istnieje kino, które jest doskonałym środkiem propagandy sportowej.

Wplatanie w filmy rozrywkowe filmów sportowych, poprzedzanych krótkiemi prelekcjami, a wreszcie żywa, ustna propaganda wychowania fizycznego i sportu w kołach najbliższych znajomych oto skuteczne sposoby propagandy, które z czasem mogą przynieść pożądane rezultaty.

Ważną rolę może również odegrać pismo „Express Kolejowy", które w zrozumieniu ważności zagadnienia poświęcać będzie wiele miejsca na omawianie spraw wychowania fizycznego i sportowego kolejarza, informując go jednocześnie o szerszym ruchu sportowym w Polsce i zagranicą.

Stały dział sportowy w „Ekspresie" winien również odzwierciedlać życie sportowe wszystkich Ognisk kolejowych, to też pożądany jest jaknajściślejszy kontakt prowincjonalnych kół z redakcją pisma.

Nie ulega wątpliwości, że niejeden kolejarz słysząc od czasu do czasu o wyczynach sportowych swoich kolegów i czytając raz jeden, drugi, trzeci o aktualnych zagadnieniach wychowania fizycznego i sportu zainteresuje się w końcu tą sprawą i zachęci do czynnej pracy sportowej.

Dalszą troską sfer kierowniczych musi być stworzenie odpowiednich warunków technicznych, umożliwiających prowadzenie racjonalnej pracy sportowei.

Własna sala gimnastyczna na zimę, a boisko sportowe na lato oto urządzenia techniczne, od których w dużej mierze uzależniony jest rozwój fizyczny kolejarza.

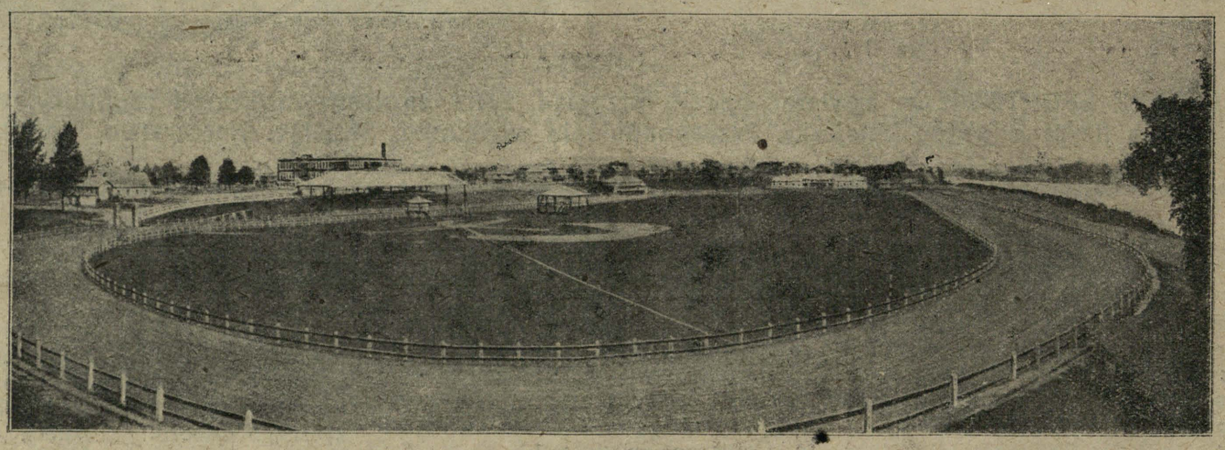
Kolejowe kluby sportowe zwłaszcza prowincjonalne mają przed sobą

wdzięczne zadanie zainicjonowania budowy takich boisk tam, gdzie ich jeszcze niema. Przy dobrej woli i sprężystości organizacyjnej łatwo przełamać wszelkie trudności i zdobyć własny warsztat pracy sportowej. Mało tego jednak, że się stworzy warunki techniczne pracy, trzeba jeszcze mieć należycie wyszkolonych instruktorów wychowania fizycznego, którzyby pracę sportową na terenie kolejowym mogli poprowadzić.

Kolejowe kluby sportowe mogą temu łatwo zaradzić, wysyłając swoich najzdolniejszych członków na instruktorskie kursy sportowe, organizowane przez ośrodki wychowania fizycznego z ramienia M. S. Wojsk, względnie wysyłając swoich kandydatów na podobne kursy do Poznania lub Warszawy. Oczywiście, pociąga to za sobą pewne koszta, jednak jest to warunek nieodłączny dla należytego postawienia pracy wychowania fizycznego w Kolejowych klubach sportowych.

W przewidywaniu rozrostu pracy należy zawczasu o tem pomyśleć jeżeli się chce sprawę wychowania fizycznego szerszych mas kolejarzy pchnąć z martwego punktu.

Gdy ogół kolejarzy będzie uświadomiony o ważności i zadaniach wychowania fizycznego i sportu, gdy Kolejowe Kluby Sportowe zrzeszą wszystkich kolejarzy zdolnych do ćwiczeń fizycznych bez względu na te, czy inne przekonania ich polityczne i społeczne, gdy energiczne zarządy tych klubów zapewnią swym członkom odpowiednie warunki techniczne i wyszkolą własne kadry instruktorskie, będą mogli kolejarze z dumą o sobie powiedzieć, że ideję powszechnego wychowania fizycznego u siebie zrealizowali. *T. K.*



Idealny park sportowy, utrzymany przez Eudiccot Johason Corporation.

KRONIKA SPORTOWA

MIEJSCOWA

Kolejowy Klub Sportowy „Ognisko".

Kolejowy Klub Sportowy „Ognisko" do niedawna jeszcze mało znany w szerszych kołach sportowych m. Wilna, zalicza się obecnie do poważniejszych zespołów piłkarskich na gruncie wileńskim.

W roku ubiegłym pierwsza drużyna Klubu należała do klasy B i brała udział w ciężkich rozgrywkach o mistrzostwo tej klasy.

Dzięki wytrwałej pracy swych członków wywalczył sobie Klub czołowe miejsce w klasie B. okręgu wileńskiego i jako mistrz tej klasy zaliczony został w r. 1927 do a klasowych zespołów Wilna.

W najbliższych dniach rozpoczną się mistrzostwa piłkarskie Wilna, w których po raz pierwszy weźmie udział „Ognisko".

Wprawdzie jako młoda drużyna nie ma „Ognisko" poważniejszych szans w mistrzostwie, jednak przy dalszej systematycznej pracy i ambicji swych członków może tak żmudnie zapracowany tytuł A klasowej drużyny i nadal zachować.

Kalendarzyk rozgrywek piłkarskich „Ogniska" o mistrzostwo Okr. Wileńskiego.

„Ognisko" rozegra w bieżącym sezonie następujące spotkania o mistrzostwo klasy a. okręgu Wileńskiego:

9-IV Makabi — Ognisko — sędzia p. Frank.

23-IV Ognisko — Pogoń — sędzia kpt. Gostyński.

3-V 1 p. p. Leg.—Ognisko—sędzia p. Wirokiro.

8-V Ognisko—Wilja—sędzia będzie wyznaczony później.

15-V Ognisko—Kresowja — sędzia będzie wyznaczony później.

21-V Ognisko — Makabi — sędzia będzie wyznaczony później.

29-V Pogoń—Ognisko— sędzia będzie wyznaczony później.

5-VI Ognisko—1 p, p. Leg. — sędzia będzie wyznaczony później.

12-VI Wilja—Ognisko — sędzia będzie wyznaczony później.

19-VI Kresowja — Ognisko—sędzia będzie wyznaczony później.

Drużyny uwidocznione na pierwszem miejscu są gospodarzami i zajmują się organizacją zawodów.

Brzozowski Władysław z Ogniska kolejowego brał udział w pierwszym biegu na przełaj o mistrzostwo Wilna i zajął przy bardzo silnej konkurencji 4 miejsce, przychodząc do mety w bardzo dobrej formie.

Ognisko I — Pogoń komb. 11:2. W celach treningowych rozegrała pierwsza drużyna Ogniska 60 minutowy mecz z kombinowanym zespołem Pogoni (zestawionym z graczy 2-ej i 3-ej drużyny tego klubu) i zwyciężyła gładko w stosunku 11:2. Atak Ogniska wykazał na tym meczu bardzo dużą dyspozycję strzałową.

Sekcja lekkoatletyczna „Ogniska" nie należy jeszcze do Wileńskiego Okręgu Lekkiej Atletyki. Członkowie Zarządu Ogniska winni o tem pomyśleć, aby lekkoatletów Klubu zgłosić jaknajprędzej do Wil. O. Z. L. A., gdyż w przeciwnym razie nie będą oni mogli uczestniczyć w imprezach lekkoatletycznych, organizowanych przez Wil. Okr. Związek Lekkoatletyczny.

Wszelkich informacji udziela sekretarz Wil. O. Z. L. A. por. Herhold (Wilno, Pańska 21) sekretarz Związku

Akademja bokserska w Wilnie. W dniu 3-IV b. r. odbyła się w Wilnie akademja bokserska zorganizowana przez Ośrodek wychowania fizycznego Wilno. Na program tej akademji złożyły się walki miejscowych bokserów (3 pary) z kursów boksu A. Z. S-u i Ośrodka w. f., oraz produkcje gości warszawskich p.p. Junoszy i Rana, którzy dali lekcję pokazową zaprawy i walki boksu.

Akademję poprzedził odczyt p. W. Junoszy.

Katowicki Klub Sportowy w Wilnie. Znana drużyna kolejowa z Katowic K. K. S. ma gościć w Wilnie podczas Świąt Wielkiej nocy.

Pierwszego dnia zmierzą się goście z Wilją, drugiego zaś z Makabi.

POLSKA.

Mecz szermierczy Warszawa — Poznań. W meczu szermierczym Warszawa — Poznań wystąpili w barwach A. Z. S-u warszawskiego dwaj wilnianie: kpt. Dobrowolski i por. Lubicz-Nycz instruktor ośrodku wych. fizyczn. „Wilno". Pierwszy zajął 1, a drugi — drugie miejsce. Wilno słusznie może być z tego dumne.

Masowe zawody bokserskie w Warszawie. W zawodach bokserskich dla początkujących, zorganizowanych w Warszawie z inicjatywy p. W. Junoszy brało udział 72 uczestników.

Trener lekkoatletyczny P.Z.L.A. Polski Zw. Lekkoatletyczny zakontraktował na rok 1927 znanego lekkoatletę szwedzkiego p. Norlinga jako trenera. Trener ten ma objeżdżać stopniowo poszczególne okręgi, celem przeprowadzenia tam treningów. Między innemi p. Norling zawita również w pierwszych dniach maja do Wilna. Pomysł bardzo szczęśliwy.

II Polski Kongres Sportowy. W dniach 9 i 10 kwietnia obradować będzie w Warszawie II Polski Kongres Sportowy, nad którym protektorat objął Prezydent Rzeczypospolitej Dr. Ignacy Mościcki. W skład prezydjum honorowego kongresu weszli: prezes Rady Ministrów i minister spraw wojskowych marszałek Józef Piłsudski, wicepremjer dr. Bartel, minister oświaty Dobrucki, minister komunikacji inż. Romocki, minister spraw wewnętrznych gen. Sławoj Składkowski, minister spraw zagranicznych August Zaleski, ks. Kazimierz Lubomirski oraz wicemarszałek Sejmu Osiecki.

Na kongresie wygłoszony zostanie szereg referatów z różnych dziedzin wychowania fizycznego i sportu.

Jednocześnie z Kongresem odbędzie się Wystawa Sportowa, która ma zobrazować stan i rozwój sportu w Polsce.

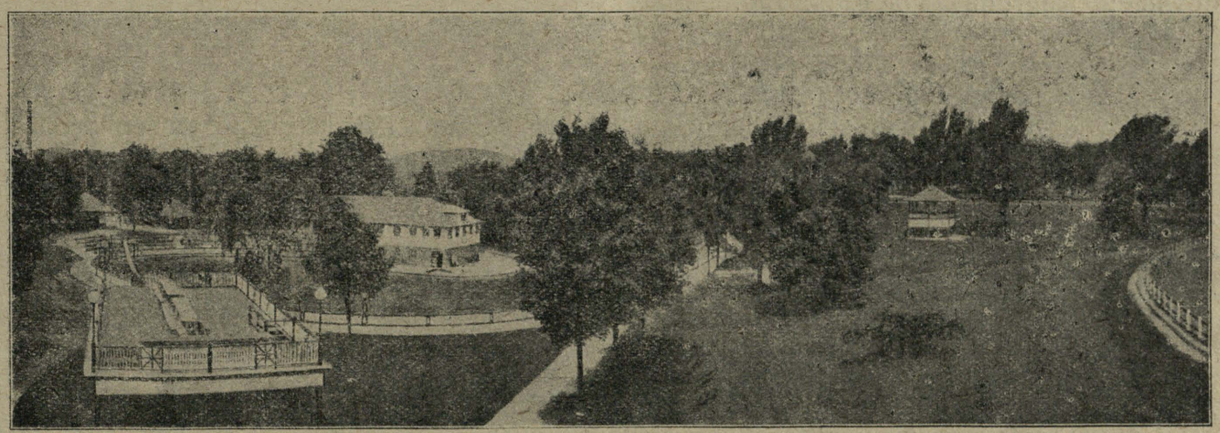
Rozłam w polskiem piłkarstwie trwa. Próby pogodzenia Polskiej Ligi Piłki Nożnej z P. Z. P. N-em nie doprowadziły jak dotąd do pożądanego rezultatu. Obecnie ujął inicjatywę w swoje ręce Związek Związków Sportowych, który wyłonił specjalną komisję celem zbadania i ostatecznego załatwienia sprawy.

Kolejowy K. S. — Pogoń (Katowice 4:2 (1:2).

Mistrzostwa bokserskie Polski. Do mistrzostw bokserskich Polski, które się odbyły przed kilkudniami w Katowicach stanęło 33 zawodników, reprezentujących Łódź, Lwów, Poznań, Warszawę i Górny Śląsk. Najsilniejszym okazał się Górny Śląsk (3 mistrzostwa), potem Łódź (2 mistrzostwa) i w końcu Poznań (2 mistrzostwa). Warszawa tym razem niedopisała.

Pierwsze wyniki w mistrzostwach piłkarskich Ligi. Pierwsze mistrzostwa rozegrane przez drużyny ligowe dały następujące wyniki:

Warszawianka—Legja 4:1, T.K.S. (Toruń)—Polonja 4:3, Wisła — Jutrzenka 4:0, I. F. C. (Katowice) — Ruch 7:0, Czarni—Warta 3:0, Pogoń (Lwów)—Hasmonea 7:1.



Idealny park sportowy utrzymywany przez Eudicott Johnson Corporation.

ZAGRANICA.

Piłka nożna wyeliminowana z programy olimpijskiego. Podobno piłka nożna skreślona zostanie z programu olimpijady, która ma się odbyć w r. 1928 w Antwerpji.

Jest to wynikiem trudności, jakie się wyłaniają przy regulowaniu zasad amatorstwa.

Mecz piłkarski Francja — Portugalja przyniósł klęskę Francji w stosunku 4:0.

Mistrzostwo narciarskie Austrji zdobyli Polacy. Świetne zwycięstwa odnieśli: Czech, Loteczkowa i Mietelski.

KAŻDĄ ILOŚĆ KOŚCI kupujemy po najwyższej cenie
Fabryka Przetworów Kostnych „APEM„
Sp. z og. odp. Wilno, ul. Legjonowa Nr. 5.
Przedstawiciele poszukiwani.

Popierajcie Ligę Morską i Rzeczną oraz Ligę Obrony Powietrznej Państwa!

PP i 27202
1927/4.

Pierwszy Konkurs „Expressu Kolejowego".

Pragnąc aby „Express Kolejowy" stał się pismem odpowiadającem wszelkim życzeniom tych sfer, dla których głównie jest przeznaczonem, ogłaszamy niniejszym **plebiscyt, połączony z konkursem, na dwa zasadnicze pytania:**

1. **Co się Wam w Expressie Kolejowym podoba?**
2. **Jakie należy wprowadzić ulepszenia?**

Za najtrafniejsze odpowiedzi, które staną się dla nas obowiązującym wskaźnikiem jak mamy nadal „Express Kolejowy" redagować

wyznaczamy 9 nagród na łączną sumę 500 złotych,

a mianowicie: Nagroda I — zł. **150**,
„ II — „ **100**,
„ III i IV po „ **50** oraz
5 nagród po „ **30**.

Każdy czytelnik „Expressu Kolejowego", który zaprenumeruje pismo nasze przed Świętami Wielkanocnemi w r. b. może wziąć udział w tym pierwszym konkursie-plebiscycie.

Nagrody powyższe Redakcja rozlosuje między uczestnikami konkursu, którzy nadeszlą najbardziej rzeczowe, najzwięźlej wyrażone odpowiedzi na pytania powyższe. Losowanie nagród odbędzie się przez rejenta i komitet specjalnie do tego zaproszony przez Redakcję z pośród uczestników konkursu.

Do kopert adresowanych do naszej redakcji Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2, opatrzonych napisem I Konkurs-plebiscyt „Expressu Kolejowego", zawierających krótkie odpowiedzi na nasze 2 powyższe zapytania dołączyć należy imię, nazwisko i stanowisko, adres, oraz dowód opłacenia prenumeraty „Expressu Kolejowego" conajmniej za jeden kwartał r. b.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie, urzędy pocztowe oraz księgarnie kolejowe „Ruch" na stacjach P. K. P.

Dla wygody Szanownych Czytelników zamieszczamy poniżej kwit abonamentów, tych wszystkich, którym chodzenie na pocztę sprawia z jakichbądź powodów trudności. Prosimy jeden kwit odpowiednio wypełniony odesłać na pocztę, a listowy zgłosi się po przedpłatę przy najbliższej sposobności.

KWIT NA ZAMÓWIENIE CZASOPISMA

Niżejpodpisany zamawia:

Tytuł pisma	Miejsce wydania	Czas przedpłaty	Cena prenumeraty
„EXPRESS KOLEJOWY" Tygodnik Ilustrowany	Wilno		Miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50, półrocznie zł. 9 gr. 00, rocznie zł. 18 gr. 00, łącznie ze wszystkiemi dodatkami miesięcznemi.

Imię, nazwisko i dokładny adres zamawiającego

Pokwitowanie urzędu pocztowego: Z odebrania powyższej sumy kwitujemy dnia 192

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do Redakcji nie zwraca się, o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawo czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, $^1/_2$ str. zł. 160, $^1/_4$ str.—zł. 80, $^1/_8$ str.—zł. 45, $^1/_{16}$ str.—zł. 25, $^1/_{32}$ str. —zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „RUCH" Tatarska 6.

БИБЛИОТЕКА АН УРСР

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS OLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

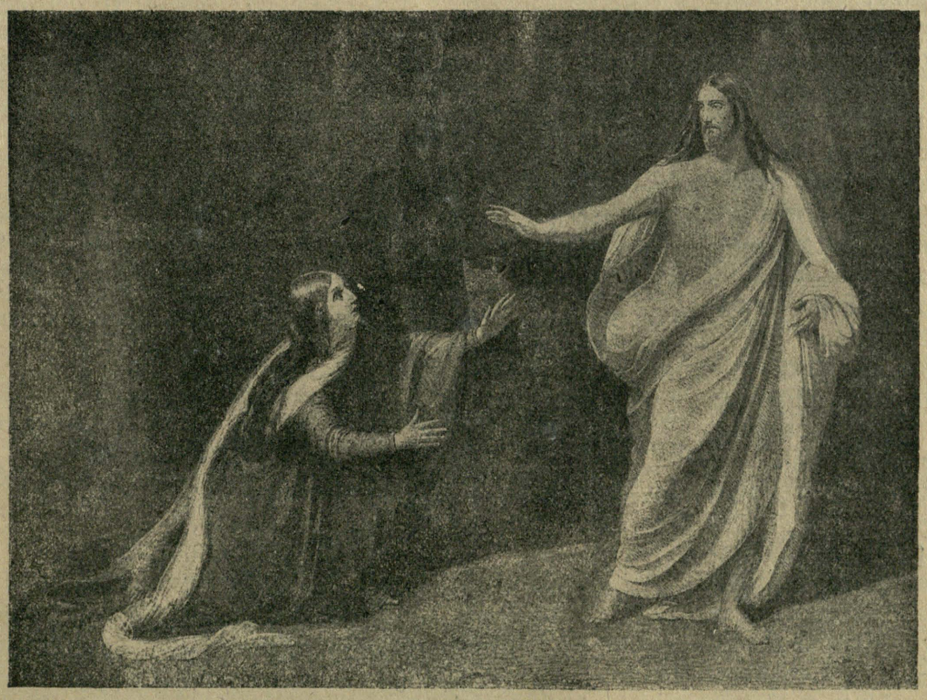
Rok I || Niedziela 17 kwietnia 1927 r. || Administracja: W. Pohulanka 6 m. 8 || Nr 5.

UWAGA! I-szy Konkurs-plebiscyt Czytelników z nagrodami na str. 16-tej.

Alleluja!

Alleluja, Alleluja! zwiastuny spiżowe
Głoszą światu Zmartwychwstanie Syna Człowieczego,
Alleluja! tryumf Światła nad mroki grobowe.
Tryumf Prawdy, wyzwolenia rodzaju ludzkiego.

A L L E L U J A!



A L L E L U J A!

Pan Jezus po zmartwychwstaniu ukazuje się Marji Magdalenie.

W Ewangelji św. według słów Św. Jana tak jest opisana ta chwila: „A Marja stała u grobu zewnątrz, płacząc. Gdy tedy płakała, nachyliła się i wejrzała w grób. I ujrzała dwóch aniołów w bieli siedzących, jednego u głowy, a drugiego u nóg, kędy położone było ciało Jezusowe. Rzekli jej oni: Niewiasto, czemu płaczesz? Rzekła im: Iż wzięto Pana naszego, a niewiem, kędy Go położono. A to rzekłszy, obróciła się nazad i ujrzała Jezusa stojącego, a nie wiedziała, iż Jezus był. Rzekł jej Jezus: Niewiasto, czemu płacesz? Kogo szukasz? Ona mniemając, żeby był ogrodnik, rzekła Mu: Panie, jeśliś Go ty wziął, powiedz mi, gdzieś Go położył, a ja Go wezmę. Rzekł jej Jezus: Marja! Obróciwszy się ona rzekła Mu: Rabboni (co się wykłada: Mistrzu). Rzekł jej Jezus: Nie tykaj się mnie, bom jeszcze nie wstąpił do Ojca mego. Ale idź do braci moich, a powiedz im: Wstępuję do Ojca mojego i Ojca waszego: Boga mojego i Boga waszego".

Alleluja! powstał z martwych Zbawiciel ludzkości!
Wzniósł się w hołdzie dym kadzideł wraz z pieśnią dziękczynną.
Alleluja! powstał z martwych Mistrz, Siewca Miłości!
Biją dzwony uroczyście w noc rezurekcyjną.

Noc ta Wielka, noc zwycięstwa nad fałszem, obłudą,
Niech zapali w sercach naszych odnowienia zorze.
Niech ochroni nas przed mocą szatanów, ułudą.
Niech odmieni ten łez padoł na Królestwo Boże!
Alleluja! Alleluja!

Wacław Król.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 III

WESOŁEGO ALLELUJA!

Wszystkim Czytelnikom i Przyjaciołom pisma naszego składamy w dniu Święta Zmartwychwstania najserdeczniejsze życzenia „Wesołego Alleluja“

REDAKCJA.

Redakcja w dążeniu do stworzenia funduszu dla zredukowanych kolejarzy polskich przyjmuje na ten cel ofiary od osób, składających je zamiast życzeń i wizyt świątecznych.

W dniu Święta Zwycięstwa Dobra nad Złem.

W dniu 17 kwietnia r. b. uroczyście obchodzić będzie świat cały chrześcijański dzień Święta wiosennego Zmartwychwstania Pańskiego.

Dzień Święta Chrześcijaństwa, którego Polska była zawsze przedmurzem! Dzień Zwycięstwa Dobra nad Złem! Dzień Święta Prawdy i Miłości!

Ojczyzna nasza, jak długa i szeroka, w dniu tym podniosłym czcić będzie wdzięcznie Zbawiciela Świata z Mocarnej bowiem Woli Boskiej Jego, z bohaterskiego czynu ofiarnego Narodu Polskiego i jego dzielnych Wodzów Rzeczpospolita Polska znowu z grobu powstała jako państwo wolne, wielkie, niepodległe, by spełnić swoje posłannictwo dziejowe.

Rocznica dziewiąta dnia tego mija w Odrodzonej Polsce, ósma zaś na Wileńszczyźnie, wyzwolonej z pod jarzma bolszewickiego czynem orężnym naszego żołnierza.

W rocznicę tę każdy obywatel wierny Rzeczypospolitej winien uprzytomnić sobie symboliczne znaczenie Święta Zmartwychwstania, Święta Odrodzenia, Święta Zwycięstwa Dobra nad złem, Święta Prawdy i Miłości.

W dowód zrozumienia znaczenia dnia tego dla Polski, każdy obywatel kraju winien ślubować Ojczyźnie iż będzie spełniać dobrze obowiązki obywatelskie, będzie dążyć do zjednoczenia wszystkich sił twórczych narodu w Pracy dla dobra przyszłości lepszej Państwa.

Ojczyzna potrzebuje tego!!

Spełnijmy więc ten szczytny obowiązek! Dążmy do ugruntowania mocarstwowego bytu Polski,do odbudowy społem życia państwowego, drogą wytrwałej pracy i miłości braterskiej!

Ufni w swe siły twórcze, w moce ożywcze ducha polskiego, zdążajmy świadomie ku lepszej przyszłości dziejowej Narodu z wiarą niezłomną w zwycięstwo Polski w „wyścigu pracy“ w walce narodów o lepszy byt, o szczęsną dolę, o lepszą przyszłość ludzkości!

Jerzy Kamiński.

Odpowiedzi na I konkurs Expressu Kolejowego.

Wielmożny Panie Redaktorze!

Przesyłam swoją odpowiedź na I konkurs „Expressu Kolejowego“.

I. Co mi się podoba w „Expressie Kolejowym“. — Najwięcej podoba mi się umieszczanie rzeczy aktualnych świadczących o rozwoju Kolejnictwa Polskiego, które nietylko fachowca ale każdego Polaka interesują i cieszyć powinny.

II. Jakie należy wprowadzić ulepszenia?

Na to pytanie pozwolę sobie zabrać głos z punktu wymagań grafiki współczesnej.

Przedewszystkiem chodzi o nagłówek frontowy, który powinien być więcej artystycznie i graficznie opracowany.

Następnie chodziłoby o większą oszczędność przy ułożeniu kolumny, t. j. unikać pustych miejsc przy podawanych ilustracjach. Jak również odpowiedni artykuł ilustrować daną kliszą możliwie na tej samej stronie.

Ozdoby drukarskie powinny być koniecznie zharmonizowane ze stylem czcionek.

Zresztą są to tak małe ulepszenia, które z pewnością ze wzrostem tak pięknie zapowiadającego się pisma zostaną wprowadzone.

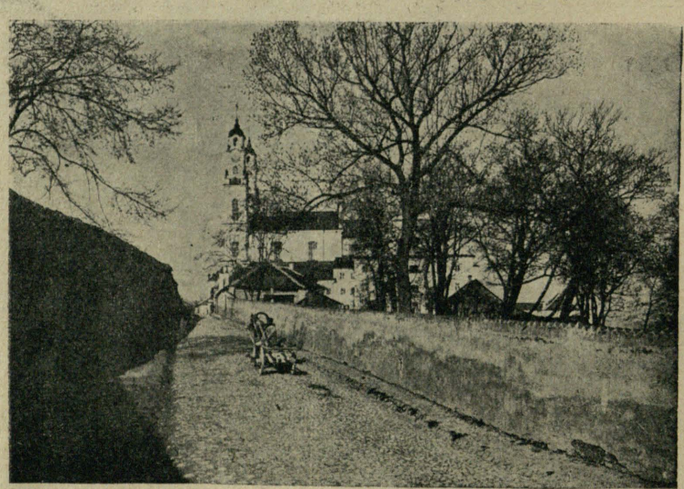
Życzę więc Szanownemu Panu Redaktorowi, jak całemu zespołowi jaknajwiększego wzrostu i popularności tygodnika.

Łączę wyrazy szacunku i poważania — *Bogucki Jan,*

Warszawa, Aleje Jerozolimskie nr 15 m. 5.

Za wskazówki serdecznie dziękujemy i do nich się zastosujemy. — Red.

Z WIDOKÓW KRESOWYCH.



Wilno. Kościół Wniebowstąpienia (Misjonarzy) przy ul. Subocz.

WYWIADY „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

„O warunkach życia i pracy kolejarzy polskich".

Nasza specjalna ankieta*).

Rozmowa z reprezentantami Polskiego Związku Kolejowców (P.Z.K.) w Wilnie p.p. Żebrykiem i Cieszewskim.

Zarząd i biura Okręgu Polskiego Związku Kolejowców w Wilnie gospodaruje się w kilku przyzwoicie urządzonych pokojach na piętrze własnego związkowego domu przy ul. Wiwulskiego 4.

Znajdujemy się w gabinecie p. Prezesa Zarządu Okręgowego Bolesława Żebryka.

Następuje zapoznanie się, oraz ujawnienie celu wizyty. P. Żebryk na wywiad się zgadza. Ankieta „Expressu Kolejowego" nie jest mu nieznaną. Z zainteresowaniem odnosi się również do naszej ankiety obecny w gabinecie członek Zarządu Centralnego Związku p. Witold Cieszewski.

Rzucamy więc pierwsze niemalże stereotypowe już pytanie w ogłoszonej ankiecie.

— *Co p. Prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy kolejarzy na Kresach?*

— Niewątpliwie, że warunki te u nas szczególnie są ciężkie. Brak mieszkań, środowisk kulturalnych, są to aż zbyt znane bolączki naszego życia. Za najważniejszą sprawę uważam jednak marne wogóle uposażenie kolejarzy — niższe o połowę w stosunku do r. ub. Specjalnie nas kolejowców pracujących na Kresach obchodzi sprawa dodatku kresowego. Niech wolno mi przypomnieć, że dodatek ten mimo to, że w swoim czasie przewidziany został w ustawie uposażeniowej, dotychczas nie został opracowany. Ostatnio poruszaliśmy tę sprawę łącznie z innymi zrzeszeniami urzędniczemi w r. 1926.

Od tego momentu rozmowa prowadzona jest w ten sposób, że na nasze pytania padają uzgodnione odpowiedzi obydwóch wileńskich leaderów P. Z. K.

Nawiązując do pierwszego pytania w ankiecie — wtrąca p. Cieszewski — musimy zwrócić uwagę na niezwykle ciężkie warunki pracy w warsztatach kolejowych.

Warsztaty np. w Nowej Wilejce, zarząd sanitarny Dyrekcji określił mianem **trupiarni.**

— *Aż tak, a więc kto temu winien zdaniem panów?*

— Właściwie—przyczyna tego stanu tkwi w braku urządzeń technicznych.

Odpowiedź wydaje nam się niepełną. Pytamy więc ponownie w formie konkretnej:

— *Czy kwestja ta była poruszana i o ile załatwienie jej zależało od administracji miejscowej?*

— Niemożność załatwienia tej kwestji tłumaczona była brakiem kredytów.

— *?*

Zamało wogóle robi się inwestycyj w stosunku do olbrzymich potrzeb, wynikających z powszechnego zniszczenia objektów kolejowych na naszym terenie pracy.

— *Co wobec tego mogą Panowie powiedzieć o wynikach pracy kolejarzy na Kresach?*

— Jednakowy, a znacznie szczuplejszy efekt eksploatacyjny wymaga u nas większego napięcia i większego wysiłku ze strony pracownika — niż w okręgach zachodnich, gdzie są znacznie lepiej rozwinięte urządzenia techniczne, a przepisy dostosowane do możności ich wykonania.

Pozostaje skromne życzenie z naszej strony — finalizuje odpowiedź po dłuższej przerwie p. Prezes Żebryk— aby wszystkie czynniki administracyjne respektowały więcej wszelkie przepisy, a nie odwoływały się do nich w miarę uznania, w szczególności wówczas, kiedy to jest dogodniejsze.

Przechodzimy do drugiego pytania w ankiecie:

— *Jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej prowadzonej wśród kolejarzy przez Instytucje, Związki zawodowe i Zrzeszenia kolejowe?*

— Jeśli chodzi o inicjatywę, to ona może się przejawiać dwoma drogami: przez prasę zawodową oraz stały kierunek pracy codziennej związków. Zadaniem związków winien być określony kierunek w pracy zawodowej, niezależnie od przypadkowych konjunktur ogólnych.

— *Myślicie panowie o...?*

— O ile o nas chodzi na dobro swoje zapisujemy nieprzerwany ciąg, nie widocznych dla szerszego ogółu, ale nie mniej ważkich realnych zdobyczy.

— *Pod postacią?*

— Znacznego—choćby— złagodzenia zbyt czerstwej poprzednio praktyki emerytowania i wogóle zwalniania pracowników, powściągnięcie nieuzasadnionych tranzlokacyj i t. d.

— *A ogólnie jeśli mowa o różnych związkach i zrzeszeniach?*

— Na ogólne dobro zapisać by należało pewne zdemokratyzowanie się stosunku pracowników starszych do młodszych, a na zło demagogję i przelicytowywanie się w obietnicach, nie mówiąc już o niepomiernie radykalistycznych grawitacjach — mówi p. Ciszewski.

— *Jaką pan widzi granicę pomiędzy demokratyzacją wzajemnych stosunków pracowników a radykalistycznemi grawitacjami?*

— Granicą tą jest linja, która oddziela pracę czysto zawodową od pracy partyjno-politycznej, szczególnie tej, która jest oparta o walkę klas i przesłanki międzynarodowe.

Międzynarodówki — podkreśla p. Żebryk.

Po tej odpowiedzi, niezależnie od celu ankiety p. Ciszewski rozwija niejako program P. Z. K.

Taki był finał ciekawej dyskusji, którą spowodowało drugie pytanie ankiety.

Idziemy dalej.

— *Jakie drogi prowadzą do istot-*

*) Obacz wywiady w nr. nr. 1 i — 4 „Expressu Kolejowego".

Z WIDOKÓW KRESOWYCH



WILNO. Widok ogólny z brzegu Wilji na kościół Św. Rafała i most Zielony.

nej i skutecznej poprawy bytu kolejarzy?

— Istotna poprawa bytu pracowników kolejowych nieda się pomyśleć bez podniesienia uposażenia do poziomu obecnych kosztów utrzymania przy jednoczesnem zahamowaniu dalszego wzrostu drożyzny.

— *Słusznie.*

— Rzecz się jednak na tem nie kończy.

— *Gdyż?*

— Jednocześnie konieczne jest wprowadzenie jednolitej pragmatyki dla wszystkich pracowników kolejowych, znowelizowanie ustawy emerytalnej, reorganizacja postępowania dyscyplinarnego, ustalenie t. zw. czasowo — choć długoletnich pracowników, rozciągnięcie dodatku mieszkaniowego na pracowników nieetatowych, ześrodkowanie naprawy taborów w warsztatach kolejowych.

— *A sprawa realizacji przedsiębiorstwa kolejowego?*

— Nadziei — na wydatną poprawę bytu pracowników przez realizowanie przedsiębiorstwa kolejowego nie podzielamy.

— *Dlaczego?*

— Dlatego, iż znamy smutne przykłady w niezliczonych kolejowych przedsiębiorstwach pomocniczych, jak tartaki, warsztaty budowlane i t. p.

— *Wniosek stąd?*

— Sądzimy, że wyniki eksploatacji zależne są nie od firmy, a od jakości administracji.

— *Jak to dosłownie rozumieć?*

— Wzór rosyjskich dróg prywatnych nie może być brany w rachubę, bo te nie były skrępowane koniecznościami państwowemi, a ponadto rentowały najczęściej kosztem skarbu.

— *I co więcej?*

— Zapowiedzi o podniesieniu dodatków ubocznych do pensyj nie bierzemy również poważnie w rachubę, ponieważ, jak dotąd jedyny wyraz tej poprawy widzimy we wznowieniu zgnilizny remuneracyjnej, której jedynym wynikiem jest ogólne rozgoryczenie pracowników i żal wyrażany przez nich, że bieda nie pozwala im zrzekać się upokarzających datków.

— *Czem więc wytłumaczyć to rozgoryczenie?*

— Tą okolicznością, że z pośród kilkudziesięciu woźnych Dyrekcji Wileńskiej dostało je 3-ch i to niczem się nie wyróżniających, że w eksploatacji nie dostali ich zawiadowcy stacji i kierownicy ruchu, a więc ci, którzy przy najwyższej odpowiedzialności i najcięższej pracy, najmizerniejsze mają warunki bytu, że z pośród referentów i wogóle pracowników centrali remuneracje ominęły najpracowitszych i obarczonych rodzinami... —

— *Że?*

— Że wreszcie te 20-złotowe datki z którymi poważni skądinąd pracownicy zmuszeni są kryć się przed kolegami, wyczuwane są przez wszystkich, jako obelga rzucona ich nędzy.

— *Któż tu znów winien?*

P. Witold Ciszewski wypowiedziawszy za siebie i za kolegę jednym tchem ostatnie zdanie, rozłożył ręce — i odparł:

— To wszystko!

Rezygnujemy z dalszych pytań ad punkt 3 i prosimy naszych interlokutorów o wypowiedzenie się się na ostatnie zasadnicze pytanie w ankiecie!

— *Jaka ma być rola pisma przeznaczonego dla kolejarzy?*

— Życzenie jedno, żeby to pismo potrafiło być pismem naprawdę kolejowem i tylko kolejowem.

— Bez aluzji? To wszystko?

— Wszystko!

Rozmowę zakończyliśmy w nastroju wesołym.

B. W. Ś.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Co to jest rząd?

Djalogi p. wicepremjera Bartla z delegacjami pracowników państwowych w sprawie poprawy bytu są zawsze przez sfery pracownicze słuchane z najgłębszą uwagą. Przedstawiciel obecnego rządu w tonie i treści daleko odbiega od swoich przeciwników. Jest szczery, śmiały i jasno formułuje swoje stanowisko. Zdobywa się też niekiedy na oryginalną argumentację.

W ostatniem swojem oświadczeniu na walnem zjeździe delegatów S. U. P. p. Wicepremjer tak zdefinjował pojęcie rządu (cytujemy według „Poczty“)

...„Zastrzegam się przeciw temu, że panowie są jedną, a rząd drugą stroną. Rząd, to też urzędnicy, również źle płatni, to 12 ludzi, stojących tylko na szczycie hierarchji urzędniczej. Mamy tylko większy zakres działania“.

Dowiadujemy się, że po takiem oświadczeniu Stow. Urzędn. Państwowych chce swe petycje adresować „Do kolegów z Rządu“.

O źródła podwyżki poborów.

„Życie Urzędnicze“ w poszukiwaniu źródeł pokrycia ewentualnej podwyżki poborów pracowników państwowych zwraca uwagę na będącą w opracowaniu ustawę o podatku majątkowym. Ustawa ta

...w związku z całokształtem zamierzonej reformy podatkowej, umożliwiłaby poprawę bytu pracowników państwowych.

Jak się jednak okazuje, komisja skarbowa Sejmu uchwaliła

...zmniejszenie kontyngentu jednorazowego podatku majątkowego do 407 miljonów zł., uniemożliwiając w ten sposób rządowi jakąkolwiek poprawę bytu urzędniczego.

Nietrudno się domyśleć, które to stronnictwa sejmowe za wszelką cenę starają się zmniejszyć albo znieść całkiem podatek majątkowy, a tem samem utrudnić poprawę bytu pracowników państwowych.

Znowu nadmiar pracowników.

„Kolejarz - Związkowiec“ zamieszcza odpowiedź MK na szereg postulatów wysuniętych przez ZZK. Między innemi dowiadujemy się, że

...Wobec nadmiaru pracowników stałych dziennie płatnych w niektórych gałęziach służby, wpływającego ujemnie na prawidłowość gospodarki kolejowej, Ministerstwo Komunikacji jest zmuszone jeszcze przez pewien przeciąg czasu utrzymać w mocy zakaz zaliczenia pracowników niestałych w poczet pracowników stałych, w celu wyzbycia się tego nadmiaru w drodze naturalnego ubytku.

A stosunkowo niedawno słyszeliśmy, że na kolejach już niema nadmiaru pracowników. Coś się więc w tym względzie zmieniło.

Pracownik w kotle.

W Poznańskim — pisze „Kolejarz-Związkowiec“ — istnieje przepis, że

...niewolno pracownikowi wchodzić do kotła, kiedy jest tam jeszcze gorąco. Mimo to, zachodzą liczne wypadki, że kiedy pracownik nie chce wejść do gorącego kotła, grozi mu się karą, redukcją i t. p. Ze strachu o utratę chleba, wchodzi więc człowiek do kotła i wykonuje w nim pracę, a kiedy z niego wyjdzie, już jest poprostu kandydatem do trupiarni.

Pismo przytacza dalej wypadek, że taki smażony w gorącym kotle pracownik zachorował na gardło i zaniemówił. Okropnie!!

Liczmy się ze słowami.

W zapale polemicznym na zebraniach kolejarskich padają nieraz słowa mogące pociągnąć niemiłe skutki dla nieostrożnego mówcy, jak świadczy poniższy fakt, zanotowany przez „Kolejarza-Związkowca“:

Na zebraniu kolejarzy w Sosnowcu... jeden z uczestników, niejaki

Frank... do obecnego na zebraniu Sekretarza Gen. Z. Z. K. kol. Grylowskiego zawołał: „Wyście mnie okradli".

Kol. Grylowski skierował sprawę do sadu, który... zasądził Franka za obrazę czci i potwarz na 7 dni aresztu.

A więc... liczmy się ze słowami!

Między konduktorami.

PZK zorganizował t. zw. Zrzeszenie konduktorskie przy swoim związku. Z tego powodu „Konduktor" w artykule pod wymownym tytułem „Małpie zwiarciadło" wyraża swoje niezadowolenie. Zupełnie naturalnem jest i zrozumiałem niezadowolenie organizacji zawodowej i apolitycznej, gdy fachowcy zamiast ją popierać i przy niej się skupiać, gromadzą się przy związku innym, ponadto zależnym partyjnie. Niemniej jednak reagowanie na ten objaw musi mieć formy poprawne. Tymczasem „Konduktor" tak osobliwie rzecz całą ujmuje:

...PZK raczył powołać do życia „Zrzeszenie Konduktorskie", któremu przyświeca swą godną osobą p. Krajewski b. prezes Zarządu Gł. Z. Z. K., wyrzucony zeń, wobec czego jął intrygować w celu zadośćuczynienia swym ministerjalnym ambicjom...

Konduktorzy, strzeżcie się być prezesami w swoim związku zawodowym, bo przy pierwszej sposobności wasz własny organ potraktuje was jak wyżej.

Co robi Państwowa Rada Kolejowa?

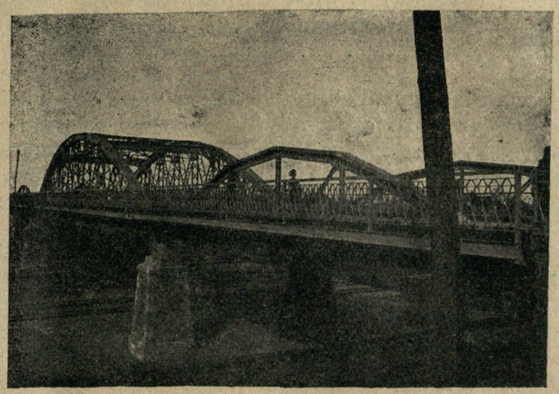
P. Stanisław Jaskułowski w „Kolejarzu-Związkowcu" opisuje to, co robi, czego nie robi i co robić powinna Państwowa Rada Kolejowa. A więc w drugiej kadencji:

...odbyły się dotychczas dwa posiednia plenarne. Z ważniejszych tematów obrad należy podkreślić: sprawozdania z przewozów i pracy taboru kolejowego, kolejowy program inwestycyjny, sprawę koncesji dla kapitału zagranicznego i in.

Jednakże—zdaniem autora — Rada i w drugiej swojej kadencji zbyt mało uwagi poświęca zasadniczym ustrojowym zagadnieniom kolejnictwa.

Jak wiele słuszności jest w tym zarzucie trudno narazie powiedzieć, nie posiadając odnośnych protokółów z posiedzeń Rady, jednak z powyższego wyliczenia tylko tematów obrad widzimy, że Państwowa Rada Kolejowa zajęta była rozpatrywaniem najaktualniejszych spraw kolejowych wagi pierwszorzędnej, być może nawet że i sprawy ustrojowe kolejnictwa były przedmiotem obrad Rady tylko ze względów taktycznych nie zostały jeszcze ogłoszone. *Mruk.*

Z WIDOKÓW KRESOWYCH.



Wiadukt kolejowy w Wilnie.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

— **Jak ma wyglądać kolej po reorganizacji?** W dniu 8 b. m. p. Minister Komunikacji inż. Romocki przyjął przedstawicieli związków kolejowych zrzeszonych w t. zw. bloku komunikacyjnym, a mianowicie przedstawicieli Związku zawodowego kolejowego, Związku zawodowego maszynistów i Związku urzędników kolejowych z posłem Kuryłowiczem na czele.

Głównym celem posłuchania był zamiar poinformowania się ze strony związków o stanie prac około przekształcenia P. K. P. na przedsiębiorstwo i związanej z tem kwestji personalnej. Na zapytanie przedstawicieli związków p. Minister Romocki oświadczył, że przygotował w tej materji projekt rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej. Projekt jednak nie wyszedł jeszcze poza obręb Ministerstwa Komunikacji. Projekt ten przewiduje utworzenie przedsiębiorstwa państwowego dla eksploatacji kolei polskich. Natomiast sprawa stworzenia spółki prywatnej z możliwoćcią udziału kapitału zagranicznego jest dziś nieaktualna, jakkolwiek projekt liczy się z możliwością przejścia w przyszłości na ten sposób eksploatacji. Projekt opiera się na zasadzie nieukrucania praw personelu, zatrudnionego obecnie na polskich kolejach państwowych.

W dalszym ciągu p. Minister oświadczył, że Ministerstwo Komunikacji opracowuje, w związku z tą reorganizacją, przepisy, dotyczące praw i obowiązków personelu, uposażenia, uprawnień emerytalnych oraz ubezpieczenia na wypadek choroby i wypadków. Odnośne projekty zamierza p. Minister po gruntownem zapoznaniu się z niemi, przesłać kolejowym związkom zawodowym, celem wypowiedzenia opinji.

Wkońcu poinformował p. Minister związki o sposobie załatwienia szeregu postulatów, wysuniętych w ostatnim czasie przez nie, a dotyczących spraw bieżących. (PAT).

— **Pierwsze jaskółki poprawy bytu pracowników kolejowych.** Na posiedzeniu swem w dniu 8 b. m. Rada Ministrów zatwierdziła wniosek Ministra Komunikacji w sprawie zwiększenia dodatku dla drużyn parowozowych za czas, spędzony w służbie na parowozie, oraz dla palaczy, obsługujących wagony z samodzielnem ogrzewaniem. Rada Ministrów postanowiła wprowadzić do obowiązującego w tej mierze rozporządzenia niektóre zmiany, zmierzające do podwyższenia mnożnej, stosowane dotychczas przy obliczaniu tych dodatków o 2 grosze. Jednocześnie Rada Ministrów powzięła analogiczną uchwałę odnośnie do drużyn konduktorskich, których dodatki za czas spędzony w służbie na pociągu podniesione być mają z 41 gr. na 43 grosze. (PAT).

— **Przewóz towarów na kolejach.** Przeciętna dzienna ilość wagonów, przewiezionych przez nasze koleje w lutym b. r. w porównaniu ze styczniem wzrosła z 14.558 wagonów do 15.878. Jeszcze większa różnica zaznacza się pomiędzy lutym b. r. i ubiegłym, w którym przewieziono 11.122. Z ogólnej sumy 15.878 przewiezionych w lutym naladowano na naszych kolejach 13.607, z tego 10.170 do przewozu w kraju, a 3.437 do wywozu zagranicę. W obrębie w m. Gdańska ładowano przeciętnie dziennie 589 wagonów. Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych 750, tranzyt przez Polskę wynosił 1.132.

— **Cywilne lotnictwo.** W przeciwstawieniu do przewidzianych budżetem na rok 1926 na cele lotnictwa cywilnego 3 milj. 900 tys. zł. budżet, obecnie uchwalony, przyznaje Mini-

sterstwu Komunikacji na ten cel 6 milj. 590 tys. zł. z czego przypada na same subwencje dla przedsiębiorstw lotniczych za wykonane loty 5 milj. 4.0 tys. zł. (Pat).

Ceny biletów kolejowych w Polsce w porównaniu z zagranicą. Ceny biletów kolejowych w Polsce wydają się dość wysokie, w porównaniu jednak z zagranicą są niesłychanie niskie. Przejazd na przestrzeni 100-kilometrowej 1-szą klasą kosztuje: w Norwegji 47,85 zł., Szwecji 43,12 zł., Danji 31,48 zł., Anglji 28,19 zł., Szwajcarji 25,75 zł., w Holandji 23,32 zł., w Niemczech 21,83 zł., w Czechosłowacji 17,49 zł., w Polsce zaś 12,50 zł. Bitet II-ej klasy na tej przestrzeni: Anglja 22,68 zł., Szwecja 21,96., Danja 19,82 zł., Szwajcarja 18,02 zł., Holandja 17,59 zł., Niemcy 15,90 zł., Polska zaś 7,50 zł. Bilet III klasy: Anglja 16.96 zł., Szwecja 14,37 zł., Norwegja 14,07 zł., Szwajcarja 12,86 zł., Holandja 11,66 zł., Danja 11,66 zł., Niemcy 10,60 zł., Polska 5 zł.

Polska zatem pod względem ceny biletów kolejowych stoi na 9-tem miejscu w Europie. Ministerstwo komunikacji ceny biletów kolejowych utrzymuje na tak niskim poziomie w celu przyczynienia się do ożywiania życia gospodarczego w kraju.

Wzrost produkcji górnośląskiej. Według tymczasowych obliczeń górnośląski przemysł hutniczy wyprodukował w marcu bież. roku przeszło 70.000 ton płynnego żelaza i stali, co wskazuje na dalszy wzrost produkcji górnośląskiej; w grudniu 1925 roku bowiem odnośna produkcja wszystkich hut górnośląskich wynosiła 24.000 ton, w maju — 28.000 ton, w lipcu 45.000 ton, a w grudniu ub. roku 59 000 ton.

Produkcja i zbyt węgla na Górnym Śląsku. Wydobycie węgla na Górnym Śląsku było w marcu o 323 tys. ton mniejsze, aniżeli w lutym b. r. (luty 2.467,223 ton, marzec—2.143,034 ton). Zbyt na rynku krajowym, łącznie z własnem zużyciem, jakoteż eksport uległ pogorszeniu (luty 2.333,168 ton, marzec 1.958,731 t.). Z ogólnego zbytu w marcu wywieziono zagranicę 694,808 ton, co w porównaniu z lutym stanowi spadek o 75.000 ton, na rynku wewnętrznym zbyt spadł w marcu o 304,000 ton, osiągając cyfrę 1.263,923 ton.

W związku z mniejszym zbytem wewnętrznym i zewnętrznym, zmniejszyło się zapotrzebowanie na węglarki i wagony; podczas, gdy bowiem w lutym wyniosło ono przeciętnie dziennie 9,218 wagonów, to w marcu tylko 5,708, czyli przeciętnie dziennie mniej o 3,510 wagonów. Zapotrzebowanie na wagony pokryte było w marcu prawie zupełnie.

— **Produkcja stali na G. Śląsku.** Produkcja stali surowej w zjednoczonych hutach Królewskich i Laury osiągnęła w marcu b. r. 33.600 tonn. W ten sposób huty te nietylko przekroczyły swą produkcję przedwojenną, lecz wogóle osiągnęły w tym miesiącu cyfrę rekordową za cały 56-cio letni okres swego istnienia. Huty te rozwijają od paru miesięcy nadzwyczajną ekspansję eksportową, chcąc przez to sobie, jak i całemu przemysłowi górnośląskiemu zapewnić odpowiednią kwotę eksportową w międzynarodowym kartelu stalowym. Jednocześnie huty Królewska i Laura kierowały ekspansję swych przedsiębiorstw również i na kraje zamorskie, jak np. do Indji, Afryki południowej, południowej Ameryki, a głównie do Japonji, bijąc na tych wszystkich egzotycznych rynkach głównych producentów wyrobów hutniczych, t. j. Anglję, Niemcy, Francję i Belgję. (Pat).

Ruch emigracyjny z Polski w roku 1926. Ogółem wyjechało z Polski w r. ub. 166.593 osób. Z tego do krajów Europy — 117.136 i poza europejskich — 49.457. Wśród krajów europejskich na pierwszem miejscu stoi Francja (68.534), następnie Niemcy (43.391), Belgja (1.958) i t. d. Drogą emigracji zamorskiej najwięcej osób wyjechało do Kanady (15.795). (6.839), Brazylji (2.471).

Statystyka strejku angielskiego. Teraz dopiero zdołano dokładnie ustalić rozmiar, straconego naskutek strejku węglowego, czasu. Ogółem nie pracowało 2.748.000 robotników przez 59 dni przeciętnie, co stanowi w sumie 162.780.000 dni straconych dla produkcji krajowej. Cyfry te rozdzielić należy pomiędzy strejk powszechny, a strejk wyłącznie węglowy — pierwszy kosztował 15 milj. dni pracy, drugi zaś resztę, to jest 147.780.000. *(k).*

Eksport naszego węgla w marcu b. r. Eksport naszego węgla w marcu b. r. spadł w porównaniu z lutym o 60 tysięcy ton i wyniósł ogółem około 820.000 ton. Spadek eksportu zaznaczył się głównie do Austrji i na Węgry.

Z ogólnego eksportu drogą morską wysłano 381.500 ton, z czego przez Gdańsk — 323.000 ton, przez Gdynię—49.500 i przez Tczew—9.000.

Są widoki, że w najbliższych miesiącach (kwiecień, maj) eksport naszego węgla wzrośnie, szczególnie do Włoch, gdzie są zamówienia ze strony przedsiębiorstw przemysłowych, następnie do Francji — dostawy na koleje oraz do Algieru i Maroka, dokąd już od pewnego czasu idą pierwsze próbne wagony i węglarki.

— **Wzrost bezrobocia na Górn. Śląsku.** W okresie od 23 do 30 marca r. b. na terenie Woj. Sląskiego liczba bezrobotnych wzrosła o 480 osób i wynosi obecnie 49.173. (Pat).

— **Połączenie tramwajowe Sosnowca z Dąbrową i Częstochową.** Towarzystwo budowy Tramwajów Elektrycznych rozpoczyna w tym tygodniu roboty przy układaniu szyn pod linję tramwajową, mającą połączyć miejscowości Zagłębia Dąbrowskiego. Narazie połączony będzie tylko Sosnowiec z Dąbrową przez Będzin. Ruch będzie podjęty jesienią r. b. W następnym roku uzyskają połączenia tramwajowe okoliczne miejscowości, a w przyszłości linja pobiegnie do Częstochowy. (Pat).

— **Na lotnictwo sanitarne.** Prezydjum Kasy Oszczędności miasta Krakowa złożyło na ręce wojewody Darowskiego kwotę tysiąca złotych na cele lotnicwa sanitarnego. (Pat).

— **Żegluga polska** wykazuje bardzo znaczny rozwój; rozpoczyna budowę własnego gmachu administracyjnego w Gdyni i występuje z wnioskiem na Komitet Ekonomiczny w sprawie rozszerzenia swoich funkcji oraz w sprawie tonażu okrętowego. (Pat).

— **Wypadki.** W dniu 7 b. m. na torze kolejowym pomiędzy st Wołkowysk - miasto a Wołkowysk - centralny znaleziono trupa nieznajomego mężczyzny lat około 45 przejechanego przez pociąg. Przy trupie żadnych dokumentów nie znaleziono.

— Dnia 11 b. m. o godz. 5.10 na st. Rogów zatrzymany został pociąg towarowy, celem przepuszczenia pociągu osobowego.

Wskutek nieuwagi maszynisty pociąg towarowy, stojący na bocznym torze, najechał na zaporę, wskutek czego wykoleił się parowóz i cztery próżne wagony towarowe. Z obsługi kolejowej nikt nie poniósł szwanku. Szkody materjalne minimalne.

— Dnia 11 b. m. o godz. 5.15 na szlaku Dębica — Rozwadów, wskutek pęknięcia szyny wykoleił się parowóz pociągu osobowego, co na szczęście nie pociągnęło za sobą żadnych następstw.

— **Okradzenie kasy kolejowej w Łapach.** W nocy z dnia 12/13 b. m. niewykryci sprawcy rozbili kasę stacyjną w Łapach i skradli z niej 90.000 zł.

— Na stacji Brno w Czechosłowacji nastąpiło zderzenie dwóch pociągów podmiejskich. 5 osób zostało zabitych, a 120 odniosło rany. Kilkanaście wagonów uległo zniszczeniu.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Dodatek ten zawierać będzie zbiór informacji, rad i wskazówek praktycznych z różnorodnych dziedzin życia jednostki i społeczeństw w kraju i ze świata. Wykłady popularne, odczyty i pogadanki z nauk społecznych i prawnych, językoznawstwa, nauk stosowanych jako to: medycyna. higjena, inżynierja, rolnictwo, agronomja, gospodarstwo domowe, handel i przemysł, Sztuk Pięknych, literatury, historji i geografji. Samokształcenie i Naukowa Organizacja Pracy. -- Humor i Satyra. Powieści. Nowele.

Alleluja!

Biją dzwony świąteczne...

W całej Polsce biją dzwony na Alleluja.

Słońce złoci najwyższe szczyty gór polskich i kładzie złote blaski na modre fale Bałtyku.

Na ulicach miast gwarno i wesoło.

Pękają bazie wiosenne. Budzi się nowe życie.

Cała Polska po ciężkiej zimie nędzy, drożyzny, redukcji



i bezrobocia, rozprzęża swe ramiona, wciąga do płuc życiodajne aromaty wiosny—oddycha.

Alleluja, Alleluja!

Chrystus zmartwychwstał!..

Po Pońskich Piłatach, po Ananaszach i Kaifaszach, których nam nigdy w Europie nie zabraknie—po Golgocie niewoli, walk, intryg i własnego partyjnictwa—budzimy się do nowego życia zmartwychwstajemy.

Tak! Zmartwychwstajemy i zawsze będziemy zmartwychwstawali—dążąc do zgody i jedności braterskiej!

Przeminą nasze troski, nasze cierpienia, skargi i lamenty—rozwieje je wiatr wiosenny.

Deszcze kwietniowe zmyją wszystkie plamy, Polska pokryje się zieloną runią traw i zbóż.

Uśmiech wiosny okrasi nasze stroskane oblicza.

Dość obłudy i fałszu! Dość bezsiły i bezwoli!

Nowe życie jest po stokroć potężniejsze, aniżeli stary zimowy grzech. Jest to prawo odwieczne tak w życiu przyrody, jak w dziejach narodu walczącego o lepsze jutro.

Alleluja, Alleluja!

J. W.

BOLESŁAW WIT ŚWIĘCICKI.

ZMARTWYCHWSTANIE

(SONET-AKROSTYK)

JUŻ OPADŁY HAŃBIĄCE OKOWY —
ÓCZ NIE CIEMIĄ KRWAWE ŁZY ROZPACZY,
ZJEDNOCZONY SZCZĘSNY LUD TUŁACZY
ERY NOWEJ ŚWIĘCI DZIEŃ GODOWY.
FAL BAŁTYKU LECI POWIEW ZDROWY
PO NAD ZIEMIĘ, GDZIE RZESZE DZIAŁACZY,
I WÓDZ DZIELNY KRAŃCE PAŃSTWA ZNACZY,
ŁAMIĄC JARZMO NIEWOLI WIEKOWEJ...
SMUTNYCH DZIEJÓW ODWRÓCONA KARTA:
UDZIAŁ POLSKI W WIELKIEJ WOJNIE ŚWIATA
DAŁ ŚWIADECTWO SIŁY — HARTU DUCHA.
SAMI WOLNI! ŚWIAT TERAZ NAS SŁUCHA!
KIEDYŚ POZNA, ŻE MA W NAS PRZYJACIELA - BRATA
I OKRZYKNIE: *ZMARTWYCHWSTAŁA, SPARTA!*

ROK 1919.

SOBIESKI POD WIEDNIEM. Obraz Jana Matejki.



W roku 1883-cim przypadała dwuchsetna rocznica słynnej odsieczy wiedeńskiej. Obchodzono ją uroczyście, a znakomity malarz polski Jan Matejko wymalował wtedy ogromny obraz, na którym przedstawił tę chwilę, gdy zaraz po zwycięztwie na pobojowisku król Jan Sobieski, siedząc na koniu, otoczony rycerstwem polskiem i obcem, wręcza księdzu polskiemu Janowi Denhofowi kanonikowi warszawskiemu, list do Ojca Świętego Innocentego Jedenastego z wiadomością o odniesionem zwycięztwie nad Turkami. Na lewo od księdza rycerz w stalowej koszulce trzyma pochyloną przed królem chorągiew. Jest to słynna zielona chorągiew turecka, zwana chorągwią Proroka czyli Mahometa. Zdobyli ją Polacy na Turkach, a posłowie wyprawieni do Rzymu mieli ją wraz z owym listem złożyć w darze od króla papieżowi. Nieco dalej w lewo chorąży na koniu, tyłem do nas zwrócony, trzyma również chorągiew. Po prawej stronie obrazu widać siedzącego na koniu niemieckiego księcia Karola Lotaryńskiego. Za królem wojsko i chorągwie. W głębi oddział husarzy polskich, Na lewo namiot turecki z zatkniętym półksiężycem, znakiem wiary mahometańskiej. Matejko obraz swój ofiarował w darze narodowi, z tem, żeby naród od siebie w dwuchsetną rocznicę zwycięstwa złożył obraz w darze papieżowi. Obraz ten do dziś dnia przechowuje się w Watykanie.

Samomówiący telefon.

Najnowszy wynalazek.

Dr. Kurtt Still, współpracownik T.A. „Telegraphiegeselschaft", pracując od wielu lat nad udoskonaleniem telefonu, znalazł wreszcie sposób utrwalenia rozmowy telefonicznej.

Telefon zaopatrzony w taki wynalazek, powtarza dosłownie całą mowę stronie zainteresowanej. Wynalazek ten sprowadzi nowy przewrót w dziedzinie porozumiewania się telefonicznego. Udoskonalenia telefoniczne znoszące nieomal odległości, przy zastosowaniu nowego udogodnienia, pozwolą konkurować z telegrafem, który obsługiwać będzie wówczas, jedynie miejscowości nie włączone do sieci telefonicznej.

Na wypadek zaś, gdyby niefortunne rozporządzenie wprowadzenia liczników telefonicznych miało się utrzymać w mocy, to wyżej wspomniany wynalazek może się przyczynić do zignorowania kagańcowego rozporządzenia, zaprowadzając dla prywatnych mieszkań po jednym telefonie zainstalowanym u dozorów domów, którzy za minimalną miesięczną opłatą będą mogli obsługiwać lokatorów danego domu. Taki przewrót może zajść w dziedzinie prywatnego życia. Nieocenione usługi jakie ten wynalazek odda wojskowości w czasie pokoju, a więcej jeszcze podczas operacyj wojenych, da się dopiero ocenić po praktycznem wprowadzeniu go w życie, lecz tem niemniej można śmiało twierdzić, w tej dziedzinie odda on największe usługi.

Wynalazek D-ra Still'a polega na połączeniu właściwości telefonicznych z gramofonowemi. Porównanie to o tyle odbiega od rzeczywistości, że gramofon choć przewyższa pamięciowo swego poprzednika, może jednak recytować jedynie słowa zgóry mu nadane i stale się powtarzające Od samomówiącego telefonu mamy inne wymagania.

Przyśpieszone tętno życia obecnego, wymaga od telefonu żywotnej współpracy w gorączkowem przerzucaniu się od przedmiotu do przedmiotu w zakresie wszechrzeczy.

Telefon odpowiada dopiero wtedy swemu przeznaczeniu, gdy nie wymagając obecności drugiej strony, powtórzy jej dosłownie to wszystko, co było mu przekazanem. Taki telefon stanie się w dziedzinie handlu, przemysłu, polityki, administracji panstwowej i prawodawstwa — nieocenionym towarzyszem, powtarzając stronie zainteresowanej to, co w czasie jej nieobecności zostało utrwalone, jako nakaz czy życzenie i dla tego jeszcze, że utrwalenie czyjegoś głosu może się okazać dokumentem i świadkiem rozmowy, odbywającej się dotąd „we cztery oczy".

Nowy ten wynalazek polega na przetwarzaniu dźwięków akustycznych na drgania elektromagnetyczne, utrwalone na twardym stalowym drucie, a następnie ponownej przemianie utrwalonych już drgań na dźwięki akustyczne.

Przyrząd ten polega na dodaniu niedużej skrzyneczki do znanego nam telefonu. Drewniana taka skrzyneczka kryje w sobie cewki ze stalowym drutem i elektromagnetycznemi zwojami.

Telefon taki odgrywać będzie rolę „rozmówcy", skrzyneczka natomiast — rolę „sekretarza".

Prąd na skutek mówienia do mikrofonu, przechodzi z ostatniego do elaktromagnetycznych cewek, umieszczonych w skrzyneczce i w stosunku do napięcia głosu, pobudzającego mikrofon, jak również posłuszny prawom fizyki, wzmacnia lub osłabia drgania elektromagnetyczne, które utrwalają się na stalowym drucie, przechodzącym z jednej cewki na drugą, w sąsiedztwie biegunów dwóch małych elektromagnesów.

NA ZWROTNICY.

O tem, jak się bieda kolejarza czepiła.

Przyszła Bieda do kolejarza i nuż się wdzięczyć a mizdrzyć a szczerzyć zęby do niego.

— Kocham cię — mówi.

On na to:

— A ja nie.

— Nic to! — rzecze Bieda — ja nawykła kochać bez wzajemności. A kocham cię, boś dzielny polski kolejarz, pracowity i Ojczyznę miłujący. Wszyscy cię chwalą. To jak cię nie kochać.

Ale kolejarz w te czasy nie był skory do czułości więc burknął:

— Idź, skądś przyszła, bo cię stłukę!

— A bij, bij, mój kochanku, a wszystko jedno nie opuszczę cię do śmierci.

Kolejarz — że to człek słowa dotrzymujący — sprał babę jak się zowie. Bieda nic tylko oczy miłośnie wywraca i szepce ckliwo a namiętnie:

— Jakiś ty silny i mocny. I miałażbym cię nie kochać.

Więc kolejarzowi zrobiło się markotno. Powiedział sobie:

— Co robić? — i wdał się z Biedą na fest. A tak się z nią pokumał, że mu świat cały sobą zasłoniła. Bieda tu, Bieda tam, wszędzie Bieda.

Aż miał tego wreszcie dosyć i postanowił się Biedy pozbyć. Ale jak pozbyć się baby, która jest kochająca i mocno się przyczepiła?

Poradzili mu, żeby poszedł do związku.

Poszedł do jednego.

— Tak i tak — mówi — mam kłopot z Biedą.

— To dobrze — odpowiadają — macie tu deklarację. Podpiszcie. Będą wam składkę potrącali. A przyjdzie czas to zrobimy wam interwencję.

Podpisał, zapłacił i czeka.

Bieda tymczasem usadowiła się u niego na stałe. Więc rozzłościł się i mówi do związku:

— Co to jest? Podpisałem, płacę i czekam a wy odemnie Biedy nie zabieracie.

W związku ogromnie się zdziwili.

— To wy, towarzyszu — powiadają — jesteście kolejarz i chcecie żyć bez Biedy. To nie może być. My — powiadają — jesteśmy lewicowcy i kochamy tych, których Bieda pokochała. Z inszymi się nie zadajemy. Krótko mówiąc: niech żyje Bieda! Precz z burżujami!

Kolejarz zraził się więc do tego związku i poszedł do drugiego.

Podpisał deklarację, zapłacił i czekał, kiedy od niego Biedę zabiorą. A gdy się nie doczekał, pyta, co będzie.

A oni na to:

— Widzicie, my jesteśmy prawicowcy. Kiedyśmy rządzili Polską, to było dobrze, musiało być dobrze! Ale przyszedł taki jeden kiepski maj i lewica odebrała nam rządy. To teraz chodzi o to, żeby pokazać całej Polsce, że przy rządach lewicowych jest źle. Dlatego wam biedy nie zabierzemy. Żyjcie z nią dalej, narzekajcie głośno, bijcie ją tak, żeby na cały świat grzmiało! Niech wszyscy wiedzą, że wy się z biedą borykacie, ze Was Bieda gnębi!..

Poznał tedy kolejarz i ten związek i udał się do trzeciego związku, co to nie jest ani prawicowy ani lewicowy choć czasem przylepia się do prawicy a czasem do lewicy.

Przyjął go sam prezes zarządu głównego. Gdy kolejarz podpisał deklarację i jął narzekać na Biedę, prezes mu przerwał:

— Wszystko to głupstwo. Dla mnie ważniejsze to, żeście należeli do tamtych związków i nic one na waszą Biedę nie pomogły. My to musimy w

Ponieważ drut jest twardy w przeciwieństwie do membrany fabrykowanej z miękkiego żelaza, więc drgania elektromagnetyczne pozostawiają na nim niedostrzegalne ślady, które okazują się elektromagnetycznem pismem.

Drut przesuwając się z jednej cewki na drugą w czasie mówienia, wchłania w siebie wszystko, co było powiedziane, a gdy zachodzi potrzeba powtórzenia tego pisma dzwiękami akustycznemi, to przesuwa się namagnetyzowany drut w odwrotnym kierunku, z tą różnicą, że zamiast z mikrofonem, łączy go się z tubą słuchową.

Magnetyczne nierówności drutu, drogą indukcji, wywołują w cewkach tuby elektromagnetyczne drgania, odpowiadające falom, jakie w czasie mówienia, drut magnetyzowały. Takie drgania są powtarzaniem dzwięków akustycznych. Ponieważ odtwarzanie tych dzwięków nie polega na znanym nam w gramofonach zasadach, lecz na przegrupowaniach molekularnych, więc głos wychodzi czysty, pozbawiony wszelkich zgrzytów i szmerów.

Nasuwa się teraz pytanie, co się robi z magnietycznie nasiąkniętym drutem: wyrzuca go się czy też przechowuje?

Jeżeli zależy nam na przechowaniu elektromagnetycznego dyktanda, do drut taki odkładamy do archiwum w przeciwnym razie odświeża go się, przepuszczając przez „oczyszczający" elektromagnes.

Proces ten niema w sobie nic trudnego, gdyż drut odwijając się z jednej cewki na drugą, przechodzi obok oczyszczającego elektromagnesu i dostarcza aparatowi czysty produkt chłonny dla fal elektromagnetycznych.

Przewidziane są w tym wynalazku wszelkie ulepszenia i tak np. gdy część mowy okaże się niepotrzebą czy mylną, to opuszcza się w tem miejscu klawisz i podnosi dopiero tam, gdzie tekst mowy jest już skorygowany.

Nawet wypowiadanie bardzo długich mów nie staje na przeszkodzie temu wynalazkowi, gdyż długość drutu obliczona na 10 klm. pomieścić może 12,000 zgłosek, równających się 25-ciu stronicom po 32 wiersze druku maszynowego.

Tempo mowy daje się bardzo łatwo regulować, a po skończonej rozmowie, zamyka się aparat oddzielnym klawiszem i kładzie się tubę na widełkach. Wskazówka umieszczona na zewnątrz skrzyneczki, zwraca naszą uwagę na świeżo przyjęte dyktando.

Po zmianie położenia tej wskazówki poznaje się następnego dnia, czy w czasie naszej nieobecności ktoś do nas telefonował. Aby dowiedzieć się o treści zamkniętej w skrzyneczce tajemnicy, przesuwa się łącznik na stronę „sekretarz" i przepuszcza w kierunku odwrotnym naelektromagnetyzowaną cewką tak długo, aż wskazówka wskaże wczorajszą granicę przyjętych dyktand. Wtedy zakłada się telefon na uszy, porusza się pedał prawy i słyszy się powtarzanie dyktanda, które wprost ze słuchu można przepisywać na maszynie.

Po naciśnięciu lewego pedała, wstrzymuje się czynność aparatu, regulując w ten sposób dyktando w stosunku do przenoszenia go na papier. Jest jeszcze i to udogodnienie w przesuwaniu prawego pedału, że aparat powtarza zawsze ostatnie powiedziane słowo. Po skończeniu przepisywania, przepuszcza się jeszcze raz mowę i koreguje tekst już napisany.

Nie da się jeszcze teraz przewidzieć błogosławionych skutków tego wynalazku, to jednak jest pewnem, że gdy minister spraw zagranicznych, czy inny, połączy się o północy z Paryżem czy Londynem — to pan ambasador wstawszy rano, wysłucha autentycznego rozporządzenia swego zwierzchnika.

A. B. Piaskowski.

Czytajcie, rozpowszechniajcie „Express Kolejowy".

---

naszym organie wykrzyczeć. A tymczasem sfotografujemy was razem z Biedą.

Niebawem na szpaltach organu związkowego ukazała się fotografja kolejarza z Biedą, a pod nią napis:

„Tak wygląda kolejarz i jego nieodłączna towarzyszka Bieda z powodu należenia nie do naszego związku".

— A co będzie dalej? — pyta kolejarz.

— Nic dalej nie będzie. Mało wam tego, żeśmy waszą fotografję zamieścili?

— Ale Bieda...

— Głupstwo Bieda, nie zwracajcie na nią uwagi. Agitujcie za naszym związkiem, to wam ulży.

Wypisało się tedy strapione kolejarzysko ze związków i udało się po radę do swej władzy przełożonej.

A władza rzekła mu prosto z mostu:

— Żyjecie z Biedą nielegalnie. Tak nie można. Weźcie z nią ślub na wieki. Przynajmniej będziecie na nią dodatek drożyźniany otrzymywać.

I zawarł kolejarz polski ślub wieczysty z Biedą...

Melancholik.

NA ARENIE POLITYCZNEJ.

(Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia).

Propozycja francuska w sprawie ograniczenia wydatków wojskowych nie uzyskała jednomyślności i została odrzucona przez komisję przygotowawczą konferencji rozbrojeniowej. Odrzucenie propozycji spowodowane zostało przez opozycyjne stanowisko Anglji, Japonji i Włoch.

*

W Paryżu ukonstytuował się komitet, mający na celu powołanie do życia międzynarodowej akademji dyplo-



Rociąg pośpieszny, idący z Paryża do Amsterdamu w Holandji, zatrzymał się na nasypie, zalanym przez powódź wskutek wylewu rzeki Uazy we Francji. Powódź spowodowały długotrwałe i obfite deszcze.

matycznej, w skład której wchodziłoby 150 wybitnych przedstawicieli dyplomacji wszystkich krajów.

*

Dnia 9 b. m. Prezydent Rzeczypospolitej podpisał dekret, rozwiązujący Radę miejską m. st. Warszawy.

Jak być oszczędnie zdrową i piękną.

Prof. Dudlej Sargent z Uniwersytetu Harvarda, zaleca wszystkim kobietom, pragnącym szczerze zachować zdrowie i urodę, sport pod każdą możliwą postacią. Atoli, co jest rzeczą najważniejszą nie ten modny sport w towarzystwie innych, pociągający za sobą koszty, stratę czasu, sprzyjający flirtowaniu, lecz wykonywanie wszelkich możliwych zajęć domowych.

Każda kobieta, w imię tego sportu domowego, winna wykonywać wszystkie prace domowe.

Prof. Sargent dowodzi, iż wszystkie te kobiety, sprawujące same czynności domowe, są zdrowe i silne. A wszystko to składa się na to, że ciało staje się smukłem, giętkiem, ogólne zaś zadowolenie sprzyja urodzie.

I tak np. wycieranie podłóg w pozycji klęczącej wzmacnia klatkę piersiową i kręgosłup, zamiatanie szczotką stanowi idealny środek wygimnastykowania ramion i łopatek. A któraby z pań zapragnęła w domu zagrać partję tennisa, niechaj tylko na jedną godzinę weźmie się do prania.

Wszystkie te środki „upiększające" nie tylko nic nie kosztują, ale jeszcze wytwarzają oszczędność z powodu odrzucania cudzej pomocy.

I uczonemu temu trzeba przyznać zupełnie słuszność: dosyć przypatrzeć się wszystkim tym silnie zbudowanym, zdrowym służącym, będącym zawsze przy dobrym apetycie, wykonywującym pracę domową zręcznie i silnie.

(Hygjena życia codziennego).

SZCZĘŚCIE.

(Bajka).

Matkom poświęcam.

— Było to dawno, bardzo dawno— ale i dzisiaj się zdarza również.

... Za górami, za lasami—hen—daleko, na zielonej łące, gdzie krople rosy i deszczu świeciły się brylantowemi błyskami a motyle barwne pieściły się z kielichami kwiatów — rósł skromnie żółty tulipan. Skromny był i cichy, potulny... A w jego żółtym kielichu zawarte wówczas było szczęście ludzkie. Wieść o tem szeroko toczyła się i głośno: — tajemnicę tę zdradził skowronek-plotkarz.

I już tłumy szły ku tej łące zielonej—starzy i młodzi, zdrowi i ułomni; szli królowie z licznemi orszakami a ułomni o kulach. Hultaje, wydrwigrosze i zmęczeni, spracowani wyciągali do kwiatka swe dłonie szorstkie. Rozmaitemi sposobami usiłowali zdobyć ukryty skarb Szczęście: kto siłą, kto—podstępem, kto—zaklęciem. Tłumy przychodziły—tłumy odchodziły: Szczęścia zdobyć nie mogły...

Razu pewnego przez łąkę tą, gdzie skromnie rósł żółty kwiatek, szła biedna kobieta. Blada, wycięczona—szła, prowadząc za rączkę swego synusia, dojrzała nagle ten kielich, o którym tyle szłyszała. Przez myśl jej nie przeszło nawet zajrzeć do kielicha—chciała mu tylko przyjrzeć się, bo przez całe swe życie nie widziała, a o nim przecie tak często myślała w chwilach udręki i rozpaczy. Więc ostrożnie—ostrożnie, z tłumionym oddechem zbliżała się—i wtem synuś jej, obaczywszy kwiatek, z okrzykiem radości i śmiechem podbiegł do niego — i — o cud — kielich skromnego tulipana rozwarł się sam powoli, oddając im swój skarb ukryty...

I czego nie mogły dokonać ani siła, ani przebiegłość, ani zaklęcia — uczynił dziecięcy śmiech niewinny i beztroski... *J. Zaleski.*

Mody wiosenne.

Według wskazówek żurnali paryskich z nadchodzącą wiosną utrzyma się nadal styl sportowy. Spódniczki przeważnie plisowane. Żakiety luźne z przeważającą linją prostą. Przy kostjumach praktyczną i godną polecenia jest moda kombinowania dwuch kolorów, a często i dwuch rodzai materji. Żakiety są przeważnie głęboko wycięte z przodu, lub wcale bez zapięcia, zczepione u góry patkami. Nakrycie głowy przystosowujemy kolorem i krojem do kostjumu. Zachowujemy przeważnie kapelusze o wydłużanych równych główkach z wąskiem rondkiem dookoła twarzy. Rondko fantazyjnie zagina się.

Z kolorów nadal pozostaje modnym twarzowy i praktyczny kolor granatowy — wszelkie odmiany ztonowanego koloru zielonego i czerwonego.

UFAJ, CÓRKO!

Pięknym pałacem Marji z Magdali owładnęła złowroga, ponura cisza, jak w pustyni, gdy poprzez przeleci wszystko niszczący samum — sama bowiem mieszkanka tego Edenu wróciła z uczty u Gamaliela smutna niezwykle i zamyślona posępnie.

Służba, wyczytawszy smutek z twarzy pani, przesuwała się po komnatach, jak cienie. Muzykantów i tancerek, wczoraj sprowadzonych z Numidji, nie wpuszczono wcale poza bramę dziedzińca. A codzienny gość i pochlebca, młody poeta Apoksyomenides, co tej nocy ułożył nowy pean ku czci swej chlebodawczyni, wrócił do domu niewysłuchany.

I nic nie mąciło tej ciszy zaczarowanego pałacu.

Tylko gdzieś, w oddali, samotne palmy szeptały żałośnie, niby fagoty, gdy zcicha basują swym głuchym pomrukiem, a poprzez jezioro Genezaret z poszumem wiatru, od Świątyni, płynęły cicho, niby stłumiony szept, słowa modlitwy: „Oto... idzie... król..."

Zerwała się na to echo ze swego łoża purpurowego nawpół leżąca Semiramis z Magdali — niby struś spłoszona.

— „Kto to ten z Nazaretu?... Ten syn cieśli?"...

Z jakąś niechęcią się stroiła na tę ucztę,—a gdy przestąpiła próg mieszkania Gamaliela i namaszczono jej włosy, poczuła w sercu cierń dotkliwy — niepokój dziwny.

Otoczona rozbawioną i płochą młodzieżą, nie zauważyła obcej twarzy Młodzieńca — aż mówić zaczął.

Nikt jeszcze tak prosto a pociągająco nie mówił. Słowa płynęły, jak woda w krynicy w oazie, a głos dźwięczny, jak struny kinnoru; twarz spokojna, poważna, jak lazurowa toń jeziora, gdy jej wiatr nie muska; a te oczy... Te oczy ogniste, ciemne — patrzały nawet teraz przez kotary, zasłaniające jej łoże.

A nauka dziwna, niesłyszana...

— „Królestwo moje nie jest z tego świata"...

On — królem żydowskim?...

To prorok wielki, jakich ongi miał nasz naród? ale „Ja i Ojciec — jedno jesteśmy"?—chyba szaleniec—mieni się „Synem Bożym"—„módlcie się za nieprzyjacioły wasze". Może mamy bratać się z poganami my, lud wybrany?...

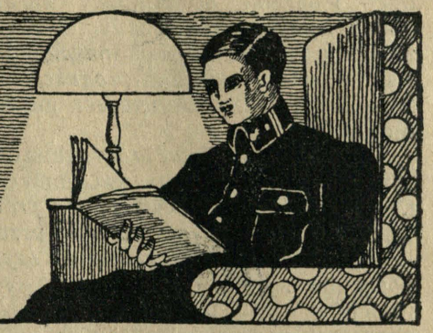
Dlaczego to kapłani z taką niechęcią spoglądali na Niego?... — podobno nazwał ich „grobami pobielanymi" — po uczcie obradowali nad czemś szeptem; może Go ostrzedz — taki młody jeszcze ..

W tem promyk południowego słońca przerwał jej rozmyślanie: wkradłszy się przez okno, spoczął czworoboczną ognistą plamą na przeciwległej ścianie, a przeniósłszy oczy, świecące jak djamenty, ujrzała ogniste zgłoski drgające: „Thalita, kumi—Dziewczyno powstań".

Lęk niezmierny ścisnął jej serce, zatamował oddech — ona padłszy na kolana wyszeptała: „Pan mój i Bóg mój" — a skądś, z wysoka, z poza murów usłyszała ten głos u uczty — „Ufaj, córko"!...

J. Zaleski.

ENCYKLOPEDJA WIEDZY KOLEJOWEJ (VADEMECUM KOLEJARZA)



Zawierać będzie wszelkie naukowe i służbowe informacje i wskazówki praktyczne, fachowe z różnorodnych dziedzin Kolejnictwa i Gospodarki Kolejowej.

Budownictwo ogólne i kolejowe*).

Wyciąg z dzieła „Budownictwa" inż. E. Dąbrowski. Wydanie drugie 1926 r.

I. Materjały budowlane.

1. Kamienie naturalne czerpiemy zazwyczaj z odpowiednich złóż skalnych. Materjał kamienny ma cechy właściwe skale, z której go otrzymujemy, pod względem budowlanym nas interesują następujące cechy: a) *zdolność materjału przeciwdziałać siłom mechanicznym* szczególniej: ściskaniu, co określamy wyrazem: *wytrzymałością*, czyli *mocą materjału* na ściskanie; unikamy innych obciążeń materjału kamiennego, jak: rozciąganie, zginanie, ścięcie, a to z tego względu, że materjał kamienny wogóle na te obciążenia słabo reaguje ma moc niewielką. Wytrzymałość mechaniczna kamieni zależy od: składu mineralogicznego i struktury złożenia minerałów: wielkości minerałów, twardości ich, kierunku łupliwości, oraz od sposobu w jaki składniki względem siebie są złożone i jakim materjałem z sobą połączone. Kamienie o strukturze ziemistej dobrze scementowanej materjałem trwałym, będą najbardziej wytrzymałe na ściskanie.

Stopień wilgoci gra również rolę: kamienie bezpośrednio po wydobyciu z kamieniołomu, zwykle są mniej wytrzymałe od wyschniętych na powietrzu,

b) *Zdolność materjału być odpornym na działanie czynników atmosferycznych*, jak zmiany temperatury, oraz chemicznych, jak wpływy atmosferyczne i inne, nazywamy *trwałością materjału*. Rozkładanie ciał pod wpływem czynników atmosferycznych wogóle nazywamy *wietrzeniem skał* (kamieni).

c) *Twardość*, czyli opór, jaki kamień stawia przy rysowaniu lub pocieraniu go innem ciałem, określa stopień łatwości obrabiania kamienia, oraz stopień zużycia się w czasie, wskutek tarcia i uderzenia, jak to ma miejsce na brukach ulic i dróg kołowych.

d) *Porowatość* określamy stopniem nasycenia kamienia wodą. Od stopnia porowatości zależą t. zw. *właściwości hygjeniczne:* zdolność przepuszczania powietrza, przewodnictwo ciepła i higroskopijność. Kamienie porowate są bardziej odpowiedniemi na budynki mieszkalne niż kamienie o strukturze ścisłej, jak granit, bazalt, parfir i t. p.

e) *Ogniotrwałość* — zdolność kamienia opierać się działaniom ognia i wysokiej temperatury wogóle, bez topienia się i pękania.

Wreszcie przy wyborze materjału kamiennego zwracamy uwagę na:

a) *Właściwości estetyczne*, jak: barwa, połysk, mające znaczenie w budowlach monumentalnych i tam, gdzie pierwiastek estetyczny odegrywa znaczną rolę i

b) *Względy ekonomiczne* tyczące się: *łatwości wydobywania, obróbki i przewozu*, stanowiące o cenie materjału.

Najbardziej stosowanemi w Budownictwie są następujące *kamienie naturalne:*

Granit, najlepsza ze skał ogniowych, wyróżniająca się niepospolitą wytrzymałością (460—2200 klg. cm.^{2}), dającą się dokładnie obrabiać i polerować, przyczem lepsze gatunki przez wieki całe wytrzymują wpływy czynników atmosferycznych (nie wietrzeją).

Granit stosuje się do fundamentów i murów cokołowych, na kolumny, stopnie schodowe, gzemsy, obramowania okien i drzwi, wreszcie jako płyty do licowania murów i t. p. Granit jest dobrym materjałem przy robotach wodnych, przy budowie przyczółków i filarów mostowych, do murów oporowych, bulwarków i t. p.; przy budowie dróg używa się jako szaber, a w miastach do brukowania ulic. Do murów zewnętrznych domów mieszkalnych nie jest odpowiedni, ponieważ jest dobrym przewodnikiem ciepła przy tem mało porowaty, (porowatość: 0,45—1,2%), wskutek czego lokale są chłodne i wilgotne. Jako odmiany granitu notujemy:

Sienit jest odmianą granitu w którym kwarcu albo bardzo mało, albo wcale niema i wskutek tego kamień jest naogół mniej wytrzymałym niż granit, pozatem ma też same właściwości i zastosowanie co i granit.

Dioryt, obrabia się nader trudno, po wypolerowaniu daje połysk trwały i piękny, stosuje się na nadgrobki. Używa się również do robót wodnych i dróg w postaci szabru, lub kamieni łamanych.

Wężowiec, kamień twardy, trudno wietrzejący, daje piękne barwy i wskutek tego stosuje się na wyroby ozdobne: świeczniki, wazy, kolumny, gzemsy, płyty do posadzek i licowania muru i t. p. Bezpośrednio po wydobyciu z kamieniołomu jest tak miękki, że daje się łatwo obrabiać nożem lub piłą.

(C. d. n.).

*) Początek tego artykułów obacz Nr 3 „Expressu Kolejowego" str. 17.

Eksploatacja kolei*).

JERZY KAMIŃSKI.

Współczesna nauka uznaje, że *zasadniczym czynnikiem wytwórczości jest praca*, której należy podporządkować pozostałe czynniki produkcji: naturę i kapitał, — głosi, że z pośród czterech czynników, określających sprawność przemysłową i handlową: *mechanicznego, fizjologicznego, psychologicznego i społeczno-ekonomicznego* najważniejszym jest *czynnik psychologiczny.*

Umiejętność przewidywania po-

trzeb i dążenie do poprawy warunków przemysłowych oraz życzliwe zrozumienie punktu widzenia innych ludzi, jest o wiele więcej „*produkcyjne*", aniżeli sam kapitał i praca mechaniczna *).

Racjonalny podział pracy, głoszony przez Taylora i jego zwolenników, t. zw. *naukowa* **) *organizacja pracy* wzmacnia siłę prodykcyjną pracy przez:

1) *rozłożenie najzawilszych czynności* na szereg czynności prostych i ruchów prawie automatycznych, wyeliminowanie ruchów zbędnych,

2) *przystosowanie różnorodnych czynności* do osobistych kwalifikacji i zdolności pracowników;

3) *rozwój naturalnych zdolności* fizycznych i umysłowych pracowników przedsiębiorstw;

4) *oszczędność czasu*, uzyskaną skutkiem wyeliminowania czynności zbędnych i zamianą automatycznych maszynami i dostosowaniem do pracy właściwych, dogodniejszych i najodpowiedniejszych narzędzi;

5) *dozorowanie pracy i szkolenie* pracowników, oparte na ich zdolnościach przyrodzonych, fizycznych i psychicznych;

6) *badanie naukowe zagadnień pracy i wytwórczości* oraz zastosowanie uproszczonych metod pracy.

Pomyślny rozwój gospodarki kolei zależy przedewszystkiem od zastosowania współczesnych zasad *wytwórczości*, czyli *produkcji* przedsiębiorstw przemysłowych; z zasad tych najważniejsze są: *celowa, naukowa organizacja wytwórczości, uproszczenie pracy, jej mechanizacja, ulepszenie narzędzi pracy i zwiększenie wydajności pracy personelu przedsiębiorstwa.*

Poddając analizie główne techniczne czynności gospodarki kolejowej, charakteryzujące sprawność kolei, widzimy, że poza organizacją właściwej administracji kolei i jej działów, jako to: racjonalnego podziału pracy i kompetencji, wyszczególnienia, oszacowania, następczości rodzajów pracy, (regulaminy i instrukcje) oraz właściwego zastosowania rozmaitych przemysłowych i handlowych operacyj, *pomyślność gospodarki kolejowej zawisła jest w pierwszym rzędzie od:*

a) *ilości i jakości dokonanych przewozów* osób, towarów, które to dane świadczą zarazem o ogromie pracy i sprawności kolei;

b) *wielkości wydatków eksploatacyjnych*, które łącznie z wynikami przewozów, dowodzą o celowości gospodarki kolejowej;

c) *okresu czasu eksploatacji kolei*, co łącznie z powyższymi czynnikami obrazuje wynik intensywności pracy kolei; wreszcie od *rachunkowości kolei: handlowej i kalkulacji technicznej oraz statystyki*, które o ile są należycie prowadzone, dają możność wysnuć prawidłowe wnioski o stanie gospodarki, to jest:

1) o opłacalności przedsiębiorstwa kolei w stosunku do całego kapitału zakładowego czyli stanu majątkowego i kapitału obrotowego;

2) o celowości wszystkich wprowadzonych ulepszeń;

3) o korzyściach, osiągniętych z dokonanych doświadczeń podczas eksploatacji. (D. c. n.).

*) Obacz Karol Meyers. Umysł i praca. Czynniki psychologiczne w przemyśle i handlu przekład z angielskiego M. Lisowskiej z przedmową prof. L. Zarzeckiego. Warszawa 1925 r.

**) umiejętna.

Gospodarka wagonowa.

I. MROCZKOWSKI.

Należyte wyposażenie kolei żelaznych w środki przewozowe, daje dopiero możność przystąpienia do eksploatacji t. j. do wykonywania zgłaszanych przewozów.

Temi środkami są parowozy i wagony, które stanowią tabor kolejowy.

Wobec tego, że koleje uważane są za przedsiębiorstwo obliczone na zysk, zatem największem dążeniem przy eksploatacji jest jaknajlepsze wykorzystanie taboru przez stosowanie racjonalnej gospodarki, jak parowozowej, tak i wagonowej.

Zadaniem więc organów powołanych jest prowadzić taką gospodarkę wagonową i parowozową, ażeby można było przewieźć największą ilość ładunków w najkrótszym czasie, przy użyciu jaknajmniejszej ilości wagonów i parowozów.

Powyższe rezultaty można osiągnąć przez należyte wykorzystanie parowozów oraz najszybszy obrót wagonów, całkowite wykorzystanie ich pojemności względnie ładowności i sprowadzenie próżnego przebiegu do koniecznego minimum.

Całkowitym obrotem wagonu nazywamy potrzebny okres czasu, w ciągu którego wagon od jednego naładunku może być użyty po opróżnieniu pod ponowny naładunek.

Zmniejszenie wskazanego okresu czasu, potrzebnego na manipulacje związane z obrotem wagonu, wymaga w szczególności, ażeby:

a) wagony przeznaczone do załadowania względnie rozładowania były w najkrótszym czasie podstawione na właściwe tory,

b) załadowane wagony były bez zatrzymania włączane do składu właściwych pociągów,

c) żądane próżne wagony były terminowo dysponowane i odsyłane pod naładunek.

d) Specjalizacja pociągów (np. tow. posp. dalekobieżne, zbiorowe, drobnicowe itp.) była stosowana jak najszerzej oraz pociągi dalekobieżne były formowane na jak najdalsze odległości.

f) Postoje pociągów na stacjach pośrednich były zmniejszane do faktycznych potrzeb,

g) postoje wagonów na stacjach zmiany pociągów były skracane do minimum, zaś wszelkie formalności zdawczo-odbiorcze szybko i sprawnie załatwiane.

h) Wagony przed wysłaniem w drogę, jak również i przed podstawieniem ich pod naładunek były należycie zbadane co do zdolności ich do ruchu, oraz prawidłowości załadunku na otwartym taborze, tak, by nie zagrażało to bezpieczeństwu ruchu.

i) Poprawienie nieprawidłowego naładunku względnie wymagany przeładunek był dokonywany możliwie w dniu przybycia wagonu.

Wykorzystanie całkowitej pojemności względnie ładowności wagonów winno być przestrzegane nie tylko przy ładunkach całowagonowych lecz i w miarę możności także przy ładowaniu drobnicy, pod którą wydziela się wagony najniższej ładowności; przyczem, obowiązujące normy 3 tonny dla drobnicy zwyczajnej i 2 tonny dla pośpiesznej trzeba uważać za minimalne.

Ażeby jednak uniknąć zbędnego przeładowania (segregacji) drobnicy w drodze, wskazanem jest przedewszystkiem grupować oddzielnie przesyłki według jednej stacji przeznaczenia (formowanie bezpośrednich wagonów zbiorowych), a następnie już do różnych stacji, położonych jednak na jednym odcinku (formowanie odcinkowych wagonów zbiorowych).

Sprowadzenie przebiegu próżnych do minimum, można osiągnąć drogą:

a) wysyłania próżnego taboru zasadniczo tylko w kierunku jego próżnego biegu,

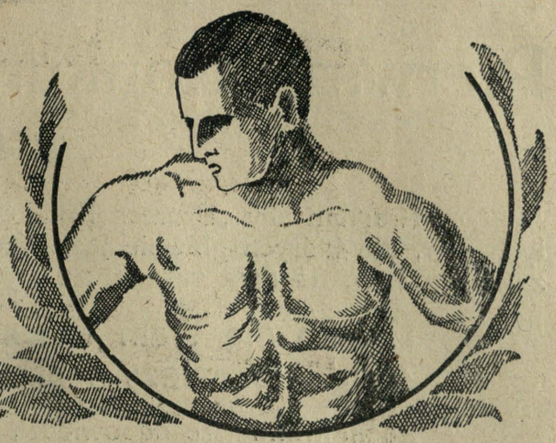
b) unikania skrzyżowanego próżnego przebiegu danego rodzaju wagonów (np. krytych),

c) jaknajszerszego wykorzystania pod naładunek wagonów w kierunku ich automatycznego próżnego biegu (np. węglarek przy zwrocie do kopalń, wagonów powracających na koleje macierzyste itp.),

d) wykorzystania wagonów z pod wyładunku pod miejscowy naładunek.

(D. c. n.).

KOLEJARZ SPORTOWIEC



„KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawierać będzie przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

II Polski Kongres Sportowy.

Zwołany do Warszawy przez Polski Związek Związków Sportowych II Kongres sportowy był potężną manifestacją znaczenia sportu w dobie dzisiejszej.

Głowa państwa, prezydent Rzeczypospolitej i ministrowie na otwarciu zjazdu, a jako uczestnicy, wybitni działacze i teoretycy wychowania fizycznego i sportu, oraz liczne delegacje ze wszystkich części Polski, oto wyraz zainteresowania, jakim się cieszył ten drugi z koleji w Odrodzonej Polsce wielki sejm sportowy Rzyczypospolitej.

Obrady podczas Kongresu sportowego toczyły się pod znakiem konkretnych postulatów sportu polskiego i przyniosły obfity plon w postaci całego szeregu uchwał i wniosków, obchodzących żywo całą Polskę.

Oto najważniejsze z nich:

1) Kongres stojąc niezłomnie na stanowisku czystego amatorstwa w sporcie tak jak je określił międzynarodowy Komitet Olimpijski i Kongres Olimpijski w Pradze w r. 1925 *uznał sport zawodowy za objaw społecznie szkodliwy* i wezwał Związek Polskich Związków Sportowych oraz Polskie Związki Sportowe do dalszego bronienia sportu polskiego przed zalewem profesjonalizmu i pseudoamatorstwa.

2) Kongres uznał, że rekord sportowy jest wyrazem dobrowolnego wysiłku. *Zdolność i chęć do wysiłku powinna być krzewiona w naszej młodzieży.* Sport zawodniczy dla młodzieży fizycznie dojrzałej da wyniki korzystne dla zdrowia i charakteru, jeżeli oprze się na uprzedniem troskliwem wychowaniu fizycznem i umiejętnej zaprawie przygotowawczej. Kontrola lekarska jest niezbędna w stosunku do wszelkich zawodów i wszystkich zawodników.

3) *Kongres uznał za niezbędne wprowadzenie odznaki sportowej*, aby dać możność odznaczenia się również tym sportowcom, którzy nie są w stanie zdobywać mistrzostwa i rekordy i aby przeciwdziałać jednostronności.

Odznaka ma wprowadzić odrębne normy dla kobiet i dla różnych stopni wieku. Normy odznaki będą poddawane co jakiś czas rewizji, a przepisy tej odznaki będą obowiązywać w szkole, armji i stowarzyszeniach.

4) *Kongres zwrócił uwagę władz i społeczeństwa na potrzebę opieki nad ruchem sportowym na wsi* i wyraził opinję, że ruch ten powinien w ustawie o w. f. doznać jak najszerszego uwzględnienia. Kluby i związki sportowe wezwano do popierania tych organizacji, które zajmują się organizacją życia sportowego na wsi. W szczególności są to koła młodzieży wiejskiej, straże ogniowe, Związek Strzelecki, stowarzyszenia p. w. i t. d.

5) *Kongres* uważając rozwój sportu wśród kobiet za jeden z głównych postulatów wychowania fizycznego, *polecił związkom i klubom sportowym poparcie organizacyjne i techniczne ruchu sportowego kobiet.*

Uznano za pożądane, aby Polskie Związki Sportowe rozwinęły akcję w kierunku wciągnięcia większej liczby konkurencji dostępnych dla kobiet do programu olimpjad i mistrzostw międzynarodowych.

6) *Kongres uchwalił zwrócić uwagę najszerszych kół sportowych i całego społeczeństwa na znaczenie IX Olimpjady* i wezwać je do jaknajwiększego wysiłku celem należytego przygotowania udziału naszego w tych igrzyskach i zgromadzenia odpowiednich funduszów.

7) *Kongres wyraził nadzieję, że uchwały 1-go kongresu w sprawie sportu w szkole zostaną obecnie zrealizowane* i przekazał cały szereg konkretnych wniosków Państwowemu Urzędowi W. F.

8) *Kongres polecił Zarządowi Z. Z. założenie odrębnego Związku przemysłu i handlu wyrobów sportowych*, oraz poparcie sfer przemysłowych o uzyskanie długoterminowego kredytu na rozbudowę tego działu przemysłu.

Wszystkie te uchwały posiadają zasadnicze i niezmiernie doniosłe znaczenie dla rozwoju życia sportowego w Polsce.

Realizacja ich będzie należała do Zarządu Związku Polskich Związków Sportowych i Państwowego Urzędu wychowania fizycznego. *T. K.*

Kronika sportowa.

Reprezentacyjny stadjon sportowy Kresów wschodnich. Po kilku konferencjach, które się odbyły w Województwie wileńskiem wniesiona została na Radę m. Wilna sprawa oddania przez miasto na cele sportowe góry Buffałowej.

Radni jednomyślnie uchwalili przeznaczyć wzmiankowany teren na reprezentacyjny stadjon sportowy m. Wilna, co stanowi pierwszy krok do dalszych prac. W najbliższym czasie ma być powołany do życia specjalny komitet z udziałem czynnika społecznego i sportowego celem zrealizowania budowy stadjonu.

Mistrzostwa Wil. Z. O. P. N. *Ognisko — Makabi 3:0, Pogoń — 1 p. p. Leg. 3:2, T. S. Wilja — Cresovia 3:1.*

Dalsze rozgrywki o mistrzostwo Ligi piłkarskiej przyniosły następujące rezultaty: *Polonja — Legja 2:2, T. K. S. — Warszawianka 4:2, I. F. C. (Katowice) — Turyści 4:1, Czarni — Pogoń 3:1*, wielka sensacja dnia, *Wisła — Ruch 2:0, Ł. K. S. — Warta 2:1.*

ЛНБ им. В. Стефаника
ПРОВЕРЕНО 19..

PPi 27202
1927/5.

Pierwszy Konkurs „Expressu Kolejowego“ z nagrodami.

Pragnąc aby „Express Kolejowy“ stał się pismem odpowiadającem wszelkim życzeniom tych sfer, dla których głównie jest przeznaczonem, ogłaszamy niniejszym **plebiscyt, połączony z konkursem, na dwa zasadnicze pytania:**

1. **Co się Wam w Expressie Kolejowym podoba?**
2. **Jakie należy wprowadzić ulepszenia?**

Za najtrafniejsze odpowiedzi, które staną się dla nas obowiązującym wskaźnikiem jak mamy nadal „Express Kolejowy“ redagować

wyznaczamy 9 nagród na łączną sumę 500 złotych,

a mianowicie: Nagroda I — zł. **150**,
„ II — „ **100**,
„ III i IV po „ **50** oraz
5 nagród po „ **30**.

Każdy czytelnik „Expressu Kolejowego“, który zaprenumeruje pismo nasze nadal po Świętach Wielkanocnych w r. b. może wziąć udział w tym pierwszym konkursie-plebiscycie.

Nagrody powyższe Redakcja rozlosuje między uczestnikami konkursu, którzy nadeszlą najbardziej rzeczowe, najzwięźlej wyrażone odpowiedzi na pytania powyższe. Losowanie nagród odbędzie się przez rejenta i komitet specjalnie do tego zaproszony przez Redakcję z pośród uczestników konkursu.

Do kopert adresowanych do naszej redakcji Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2, opatrzonych napisem I Konkurs-plebiscyt „Expressu Kolejowego“, zawierających krótkie odpowiedzi na nasze 2 powyższe zapytania dołączyć należy imię, nazwisko i stanowisko, adres, oraz dowód opłacenia prenumeraty „Expressu Kolejowego“ conajmniej za jeden kwartał r. b.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie, urzędy pocztowe oraz księgarnie kolejowe „Ruch“ na stacjach P. K. P.

Dla wygody Szanownych Czytelników zamieszczamy poniżej kwit abonamentów, tych wszystkich, którym chodzenie na pocztę sprawia z jakichbądź powodów trudności. Prosimy jeden kwit odpowiednio wypełniony odesłać na pocztę, a listowy zgłosi się po przedpłatę przy najbliższej sposobności.

KWIT NA ZAMÓWIENIE CZASOPISMA

Niżejpodpisany zamawia:

Tytuł pisma	Miejsce wydania	Czas przedpłaty	Cena prenumeraty
„EXPRESS KOLEJOWY“ Tygodnik Ilustrowany	Wilno		Miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50, półrocznie zł. 9 gr. 00, rocznie zł. 18 gr. 00, łącznie ze wszystkiemi dodatkami miesięcznemi.

Imię, nazwisko i dokładny adres zamawiającego

Pokwitowanie urzędu pocztowego: Z odebrania powyższej sumy kwitujemy dnia 192

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy“ Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH“ na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do Redakcji nie zwraca się, o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawo czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, $^1/_2$ str. zł. 160, $^1/_4$ str.—zł. 80, $^1/_8$ str.—zł. 45, $^1/_{16}$ str.—zł. 25, $^1/_{32}$ str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „RUCH“ Tatarska 6.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY
EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I || Niedziela 24 kwietnia 1927 r. || Administracja: W. Pohulanka 6 m. 8 || Nr 6.

UWAGA! I-szy Konkurs-plebiscyt Czytelników z nagrodami na str. 8.

OPTYMIZM OŻYWIA ENERGJĘ — PESYMIZM ZABIJA JĄ!

„Pozbycie się wszelkich nałogów i zgubnych namiętności zależy od twojej własnej woli. Stanem najbardziej godnym politowania jest — nie móc nic chcieć.

*Niema dnia, któryby nie dawał okazji do uczynienia czegoś dobrego, czegoś, co dotąd nigdy nie mogło być zrobione i czego w przyszłości już nie będzie można zrobić“**)*

Każdy świadomy swych obowiązków względem Ojczyzny i siebie samego obywatel Polski, a zwłaszcza każdy kolejarz i pocztowiec musi zasady te zrozumieć dobrze, wziąć je za swoją dewizę i stale w czyn żywy wcielać.

Zasady te stosować w życiu musi każdy obywatel kraju, który istotnie pragnie tego, by Polska doścignęła przodujące od wieków w „wyścigu pracy“ narody, zrównała się z niemi, wysunęła się naprzód i osiągnęła wreszcie *powodzenie* w toczącej się



Wspomnienie o wyzwoleniu Wilna z pod władzy okupantów i bolszewików oraz pamięć dnia uroczystego zjednoczenia z Macierzą przywodzi na myśl czyn orężny Komendanta, Wodza Polski Odrodzonej, Józefa Piłsudskiego, którego wola i wiara niezłomna w zwycięstwo idei Wolnej, Niepodległej Polski, doprowadziły do zwycięstwa Narodu Polskiego w pierwszym w wojnie światowej „wyścigu pracy“ narodów Europy. W chwilach najcięższych przejść życiowych optymizm ożywiał energję Dostojnego Wodza, którego dewizą było: **chcieć, to znaczy móc! Móc, to znaczy chcieć! Zwyciężyć i spocząć na laurach, to — klęska! Być zwyciężonymi nie ulec, to — zwycięstwo.**

Klucze m. Wilna (rys. prof. Ruszczyca) ofiarowane Naczelnikowi Państwa Józefowi Piłsudskiemu w pierwszą rocznicę przyłączenia Wileńszczyzny do Polski.

GDY DUCH CHCE—CIAŁO MUSI!

*Krzep się więc, a będziesz wszystkiem, czem byłeś i czem być możesz!“**)*

*„Czujność w czatowaniu na okoliczność, takt i odwaga w uchwyceniu sposobności, moc i krańcowa wytrzymałość — oto cnoty wojenne, prowadzące do powodzenia“***)*

*) Dewiza dr. med. Liebeault, twórcy t. zw. „ortopedji moralnej“, którą dr. Lévy udoskonalił na prawdziwą szkołę samokształcenia woli, mówi ob. M. Rościszewski w bardzo cennej książce p. t. „Jak posiąść energję“ Lwów 1922 r.

**) W. H. Burleigh ob. O. S. Marden — „Wola i powodzenie“ Warszawa 1922 r.

***) Auścin Phetys—tamże.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 III

zewsząd nas walce ekonomicznej i politycznej narodów i państw o lepszy byt, o lepsze jutro, o mocarstwowe stanowisko w rzędzie państw świata.

Sięgnijmy pamięcią w zamierzchłe i niedawne dzieje historji Narodu Polskiego, uprzytomnijmy sobie wszystkie etapy jego marszu ku lepszej przyszłości, przyczyny jego klęsk i zwycięstw w „wyścigu pracy,", w wyścigu energji i poświęcenia dla dobra własnego, rodaków i ludzkości świata.

Rozważmy dobrze wszystkie nasze zalety i wady narodowe! Zważmy wszystkie czyny bohaterskie, wzniosłe i szlachetne! Zliczmy błędy w ubiegłym okresie dziejów Polski przez obywateli, społeczeństwo, Naród cały popełnione! Zróbmy rachunek sumienia obywatelski! Wynieśmy mocne postanowienie udoskonalenia się i usunięcia wad i błędów naszych! Baczmy, by w rozgrywającym się obecnie *„wyścigu pracy"* wśród narodów świata Polska zwyciężyła i zajęła jedno z pierwszych miejsc słusznie należnych Jej, jako Ojczyznie Narodu z wielką przeszłością dziejową i wysoką tysiącletnią kulturą chrześcijańską.

Chciejmy mocno, pragnijmy, zdążajmy do tego zwycięstwa!

Idźmy nieugięcie, gotowi na poświęcenie, naprzód, w obranym kierunku, ku lepszej przyszłości Narodu, po dobrej Drodze Jedności i Zgody obywatelskiej!

Idźmy śmiało, łamiąc przeszkody, niezbaczając nigdy z tej raz już obranej drogi!

Nie ustawajmy nigdy w „wyścigu pracy"!

Krzepmy swego ducha, kształćmy energję i wolę!

Polska i Jej lud, oby się ostać wolnymi, muszą zwyciężyć w „wyścigu pracy" inne narody, inne państwa!

Pamiętajmy, że w żyłach każdego Polaka, nawet najwięcej ospałego i słabego duchem, tkwią moce, pulsuje rycerska krew bohatera - obywatela, skłonnego bez wahania się do oddania swego życia Ojczyźnie, gdy tego zajdzie potrzeba.

Pobudźmy do czynu te moce! Ożywmy tętno, przyśpieszmy bieg tej krwi rycerskiej!

Wzbudźmy w sobie i innych zapał do pracy twórczej, do czynu, do walki o lepszy byt własny, Narodu i Państwa!

A więc naprzód! Chwytajmy mocną dłonią każdą okazję do zwycięstwa tam nawet, gdzie inni widzą tylko niebezpieczeństwo porażki.

Bądźmy zdrowymi optymistami, **„optymizm bowiem ożywia energję — pesymizm zabija ją".**

Cieszmy się Wolnością Narodu Polskiego! Radujmy się zmartwychwstaniem Niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej!

Patrzmy na świat, dostrzegając nie tylko złe strony naszego życia, lecz przedewszystkiem jego dobre strony!

Starajmy się o to głównie, by złe usuwać a dobre wyróżniać i kształcić tak by wywierały na nas najsilniejsze, najtrwalsze wrażenie i powodowały szerokie naśladownictwo wśród społeczności naszej.

Przy ocenie naszego życia i pracy tak jednostek, jak i zbiorowego, społeczno-państwowego, wysuwajmy zawsze na pierwszy plan radości, cnoty i postępy obywateli w każdej dziedzinie bądź pracy, bądź życia polskiego mające miejsce.

Uważajmy los nasz, choć i ciężki, za znośny!

Uważajmy ludzi choć i złych, zgruntu za dobrych, tylko w niewoli wychowanych, złem otoczeniem, warunkami zdeformowanych, których, gdy napotka czułość serca, szlachetność czynu, znowóż na dobrych ludzi przeobrazić może.

Nie czekajmy nigdy na okoliczności sprzyjające dla jakiegobądź czynu szlachetnego, a stwarzajmy je sami, chwytając drobne zdarzenia i robiąc je wielkiemi, by wyzyskać je jaknajlepiej nie tylko na korzyść własną, lecz przedewszystkiem na korzyść Narodu i Państwa.

Bądźmy zawsze przygotowani do czynu, do skorzystania z nadarzających się sposobności jakie *czas* stwarza dla tych, którzy umieją cenić jego wielką wartość społeczną, potrafią wykorzystać należycie jego potęgę twórczą.

Każda okazja uczciwa winna być dla nas zawsze **wielką** okazją do osiągnięcia zamierzonego celu—*powodzenia* w „wyścigu pracy", w życiu, interesach i służbie.

Dążąc do osiągnięcia tego celu niezbaczajmy nigdy z uczciwej drogi współpracy, jedności i zgody obywatelskiej w imię Polski i Jej dobra.

Napoleon — genjalny wódz francuzów — powiedział: **„Silne i mocne postanowienie jest największą mądrością!"**

Zróbmy więc my, kolejarze i pocztowcy polscy, pierwsi silne i mocne postanowienie: **wyplenić chwasty niezgody i partyjnicwa, pasożytujące na niwie naszej pracy społecznej.**

Mamy w niedalekiej przeszłości za sobą, po wsze czasy pamiętny fakt pojednania braterskiego.

Ziemia Wileńska na której rozgrywała się krwawa tragedja ludów potężnym czynem żołnierza polskiego, z woli Wodza Narodu powstałym, 18 kwietnia 1919 r. uwolniona została od jarzma okupacji bolszewickiej, a następnie litewskiej.

18 kwietnia 1922 r. przedstawiciele ludu tej ziemi na Sejm orzekający do Wilna zwołani—jednomyślnie opowiedzieli się za wieczystem przyłączeniem do Najjaśniejszej Rzeczypospolitej. Rozpoczęła się od tej chwili na skołatanej niewolą i wojną ziemi praca o lepsze jutro.

W pierwszą rocznicę złączenia Ziemi Wileńskiej z Macierzą stołeczne miasto Wilno ofiarowało swemu wybawcy i w jednej osobie Naczelnikowi Państwa Marszałkowi Piłsudskiemu klucze symboliczne.

Czyście nie uczuli się dumnymi z tej racji kolejarze i pocztowcy polscy, którzy idąc śladami armji pierwsi wytworzyliście łączność każdej nowej piędzi wywalczonej z pod jarzma ziemi z Macierzą?

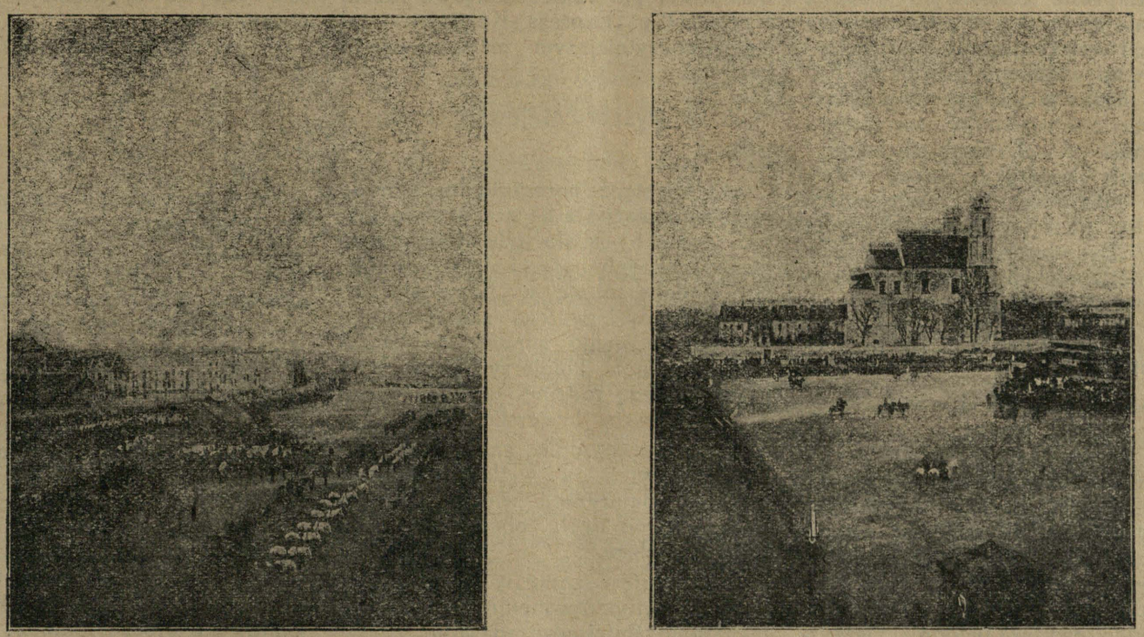
Na tem stanowisku trwać należy niezłomnie.

Trwajmy w postanowieniu usunięcia wszystkiego tego, co nas jeszcze rozdziela, wysuwając wszystko to, co nas zbliża, jednoczy i łączy!

Wszyscy razem i każdy z osobna jednoczmy nasze wysiłki w jedną całość, w jeden zbiorowy **Czyn** społeczny dla dobra własnego, naszych rodzin, Kolejnictwa, Poczty i Państwa!

Jerzy Kamiński.

JAK WILNO OBCHODZI ROCZNICĘ SWEGO WYZWOLENIA.



Widok placu Łukiskiego w czasie rewji wojsk.

Czytelnicy „Expressu Kolejowego" mają głos!

Dalszy ciąg odpowiedzi na nasz I-szy Konkurs.

3. P. Ludwik Skalski (Kraków) pisze:

„Uważam, że „Express Kolejowy" zdobędzie sobie szeroką popularność wśród ogółu obywateli i kolejarzy. Ma daleko więcej wiadomości niż inne pisma pokrewne. Wiadomości te są bardzo cenne dla każdego. interesującego się życiem kraju i kolejnictwa polskiego oraz bytem kolejarzy. Wiadomości miejscowe i zagraniczne dają zupełny obraz tego, co się dzieje w życiu kolejnictwa. „Składam „Expressowi Kolejowemu" serdeczne życzenia owocnej pracy. Ze swej strony będę w Krakowie i na linji popierał pierwszy w Polsce kolejowy tygodnik ilustrowany informacyjny, społeczno-fachowy „Express Kolejowy".

4. P. Jerzy Karski (Lwów) pisze:

„Podoba mi się wogóle cała treść „Expressu Kolejowego". Nareszcie mamy pismo, które nam w zupełności zastąpi inne tygodniki literackie. „Express Kolejowy" zawdzięczając doborowej treści, starannie opracowanej, natchnionej szlachetnemi ideami, ożywionej silnym duchem twórczym redakcji, wyróżnia się z pośród wszystkich pism dotąd wśród kolejarzy kolportowanych, jako pismo pierwszorzędnie redagowane, ideowe i praktyczne. Wiem, że pismo każde potrzebuje sporo czasu, zanim się wprowadzi, lecz niewątpliwie „Express Kolejowy" zdobędzie sobie z łatwością tylu prenumeratorów ilu jest kolejarzy i interesujących się kolejnictwem obywateli w Polsce. Wierzę w słuszność i moc idei „Expressu kolejowego", w siłę hypnotyczną artykułów wstępnych, w ich doniosłe znaczenie społeczne i fachowe, zwłaszcza dla nas kolejarzy polskich i naszego kolejnictwa.

Wierzę, że każdy świadomy swych obowiązków obywatelskich i służbowych kolejarz polski jak najchętniej poprze to nader pożyteczne wydawnictwo. Z łamów bowiem „Expressu Kolejowego płynie tyle ożywczej wiary w lepszą przyszłość Narodu, we własne siły twórcze nasze, że stwarza to naprawdę ufność w możliwość naszej jedności i zgody braterskiej, której Polska tak dzisiaj potrzebuje.

„Express Kolejowy podoba mi się dlatego, że wzbudza zainteresowanie się każdego czytelnika „wyścigiem pracy", sprawami kolejnictwa i zachęca, pobudza zapał do wzięcia udziału w „pracy twórczej dla dobra Kolejnictwa; Narodu i Państwa".

Sądzę, że na łamach „Expr. Kolej.„ pierwszego w Polsce tygodnika ilustrowanego kolejarzy, pisma nawskróś ideowego, pozazwiązkowego zupełnie słusznie mocno stojącego po stronie rządu pomajowego, powinni zabrać głos corychlej i nasi ministrowie, prezesi, dyrektorzy i naczelnicy służbowi, t. zw. „Administracja kolei", by dać się nam szeregowym kolejarzom poznać nie tylko ze strony urzędowej, nie zawsze dla administracji dodatniej, lecz z lepszej strony — współobywateli kraju, starszych naszych kolegów, którzy pragną szczerze iść z nami razem w „wyścigu pracy", zachęcają do niego przerzucając kładkę na łamach „Expressu Kolejowego" przez rów przepastny hierarchji służbowej, rozdzielającej niestety Administrację od kolejarzy na dwa obozy często sobie wrogie.

Redakcji cześć!

5. P. Wład. Michalak (Gdańsk) pisze:

Format i nagłówek „Expressu Kolejowego" doskonały. Rozmach iście amerykański. Dodatki: „Wieczory w rodzinie kolejarza", „Encyklopedja wiedzy kolejowej", „Kolejarz Sportowiec", „Jak być oszczędnie piękną i elegancką" doskonale pomyślane, zawierają dużo b. cennych wiadomości pożytecznych i praktycznych, ze znajomością rzeczy i smakiem dobranych. Wogóle układ i treść „Expressu Kolejowego" — bardzo dobre, zyskają mu szeroką poczytność wśród mas kolejarskich. Z radością witając ukazanie się „Expressu Kolejowego", pisma, którego brak dawał się kolejarzom dotkliwie odczuwać, staję w szeregach czynnych czytelników z wiarą, że w zamian „Express Kolejowy" będzie naszym przewodnikiem i doradcą życzliwym każdego kolejarza w Polsce.

(Jest to naszem gorącem życzeniem. — *Red.*).

6. P. Jan Kandziorka (Katowice) pisze:

W „Expresie Kolejowym" podoba mi się interesująca treść, opracowana starannie i wszechstronnie, urozmaicona ślicznemi widokami i rycinami. Kto porówna nasze pisma kolejowe, związkowe oraz inne tygodniki literackie, ten musi uznać, że „Express Kolejowy" może swoją bogatą b. cenną treścią zastąpić inne pisma w zupełności. W szeroką poczytność wśród ogółu kolejarzy „Expressu Kolejowego" wierzę niezłomnie. Redakcji naszego sympatycznego pisma życzę powodzenia.

7. P. Władysław Jastrzębski (Poznań) pisze:

Podoba mi się w „Expresie Kolejowym wszystko, a zwłaszcza zapał i wiara w lepszą naszą przyszłość, o ile zjednoczymy swoje wysiłki. Podoba mi się także rozmach wielki i szerokie ujęcie zagadnienia popularyzacji wiedzy o Polsce i kolejnictwie wśród ogółu kolejarzy. Stanowczo twierdzę, że „Express Kolejowy" pod względem bogactwa treści przewyższa tygodniki i wszystkie pisma związkowe kolejowe razem wzięte. Oby „Express Kolejowy" stał się najpoczytniejszym pismem wśród kolejarzy.

8. P. Ryszard Majewski (Radom) pisze:

„Cieszę się, że nareszcie dostałem do rąk tak poważne i bogate treścią pismo. Życzę by miało tylu prenumeratorów rocznych ilu jest kolejarzy w Polsce. Podoba mi się w „Expressie Kolejowym" myśl twórcza założenia pisma, poświęconego sprawie zjednoczenia wszystkich kolejarzy polskich w jedną większą rodzinę, w jeden wielki obóz jednością braterską przepojony.

Uważam tygodnik za zupełnie odpowiadający celowi wytkniętemu: zbliżenia i popularyzacji wiedzy o kolejnictwie wśród ogółu obywateli i kolejarzy w Polsce.

Życzę pierwszemu w Polsce kolejarskiemu ilustrowanemu tygodnikowi jaknajpomyślniejszego rozwoju.

WYWIADY „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

„O warunkach życia i pracy kolejarzy polskich".

Nasza specjalna ankieta*).

(Rozmowa z prezesem Zarządu Okręgowego Związku Kolejarzy — Zjednoczenia Zawodowego Polskiego p. Kazimierzem Trzebińskim).

Naczelnik Ajencji Celnej i Stacji Miejskiej Kolei Państwowych w Wilnie p. Kazimierz Trzebiński udziela nam ze swego honorowego stanowiska Prezesa Okręgowego Zarządu Związku Kolejarzy Z. Z. P. wywiadu na popularny temat naszej ankiety.

Zapoznajemy się i bez informującego o celu naszej wizyty wstępu rzucamy pierwsze pytanie:

— *Co p. Prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy kolejarzy na Kresach?*

— Zagadnienie to dość obszernie zostało już dotychczas omówione na łamach „Expressu Kolejowego", będąc jednak wciągniętym w rozmowę podkreślić muszę, że istotnie warunki życia i pracy kolejarzy na Kresach są o wiele cięższe niż gdzieindziej.

— *Prosimy o uzasadnienie tego twierdzenia...*

— Dobrze! Niech wolno mi zatem będzie zwrócić uwagę na geograficzne położenie Wileńszczyzny, która w znacznej mierze, żyje sokami innych dzielnic kraju. Z tego względu jest tutaj wszystko droższe i wszyscy pracownicy państwowi—w tem oczywiście kolejarze — winni pobierać specjalny dodatek do pensyj.

— *Jaka kategorja pracowników kolejowych jest zdaniem p. Prezesa najwięcej pokrzywdzona?*

— Niskie jest wogóle zaszeregowanie wszystkich niższych i średnich pracowników kolejowych.

— *W szczególności zaś...*

— Pokrzywdzeni są ruchowi i ekspedycyjni pracownicy wydziału eksploatacyjnego. Jeśli się weźmie pod uwagę obowiązki, jak również stopień wykwalifikowania fachowego i odpowiedzialność to trzeba zgodzić się, że uposażenie takich np. zawiadowców stacyj i ich pomocników jest niesłychanie krzywdzące. Trzeba sobie uprzytomnić, że ponad codziennymi obowiązkami, ciąży na tych ludziach konieczność stałego i systematycznego studjowania płynnych przepisów i taryf, wydawanych oddzielnie dla każdej bezpośredniej komunikacji z sąsiedniemi państwami, oraz cały szereg przepisów i taryf wyjątkowych stosowanych w ruchu krajowym.

— *Czem pan tłumaczy ten anormalny stan obciążenia pracą?*

— Po kilku redukcjach, jakie są ustawicznie praktykowane na kolejach od r. 1924 — na linji pozostała zbyt minimalna ilość pracowników, która ledwieże może wykonać pracę bieżącą i to w ciągu nie 8 a 12 ba nawet 14 godzin pracy na dobę, ,tak że studjowanie wszelkich niezbędnych dla pełniania obowiązków służbowych przepisów odbywa się kosztem czasu wypoczynkowego.

— *A zasada 8-io godzinnego dnia pracy?*

— Jest fikcją — z którą żaden linjowy kolejarz, zajmujący cokolwiek odpowiedzialniejsze stanowisko liczyć się nie może.

W toku dalszej rozmowy wyłania się drugie pytanie naszej ankiety.

— *Jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej prowadzonej wśród kolejarzy przez Instytucje, Związki Zawodowe i Zrzeszenia Kolejowe?*

— Wszystkie właściwie związki i zrzeszenia stale zmierzają w swej pracy do polepszenia warunków bytu i pracy ogółu kolejarzy, jednakże sposób działania jest różny.

— ?

— Mam tu na myśli zachowanie się bloku komunikacyjnego na wiecu w dn. 31-X-1926 r., kiedy to nastąpiło rozdwojenie wśród związków, a reprezentowane przeze mnie Z. Z. P., musiało z bloku wystąpić.

Smutnem jest—mówi wślad za tem po głębszym namyśle leader Z. Z. P., że o ogólnych wynikach pracy wszystkich związków kolejowych w znacznej mierze decydują względy uboczne.

— *Oczywiste ma p. Prezes politykę na względzie?*

— A więc tak! Choć...

— *Choć?*

— Jawnie się polityki w związkach nie uprawia — jednakże...

— *Jednakże?*

— Trudno zaprzeczyć, że wśród leaderów związkowych grają pewną rolę sympatje i animozje polityczne.

Następnie p. Prezes Trzebiński przechodzi do omówienia wyników pracy reprezentowanego przez siebie związku.

— Związek Kolejarzy Z. Z. P. — ustawicznie zabiega o polepszenie bytu kolejarzy, jak również o krzewienie oświaty, czego dowodem jest ostatnio przeprowadzona na terenie Okręgu Wileńskiego Związku reorganizacja, na którym to terenie Z. Z. P. — jako związek najstarszy w Polsce, datuje swą pracą dopiero od $1^1/_2$ roku.

— Ogniska—zdaniem Prezesa Trzebińskiego — spełniają duże zadania, jednakże w zupełności potrzebom szerszych mas inteligencji kolejowej nie odpowiadają.

Tak więc przechodzimy do trzeciego pytania ankiety:

— *Jakie drogi prowadzą do istotnej i skutecznej poprawy bytu kolejarzy?*

— Dobrze i racjonalnie prowadzone przedsiębiorstwo kolejowe.

— *A więc p. Prezes jest zwolennikiem przyszłej organizacji kolejnictwa?*

*) Obacz wywiady w nr. nr. 1, 4 i 5 „Expressu Kolejowego".

— Tak! Uważam, że zamierzenia w tym kierunku rządu mogą dać dodatnie rezultaty, chodzi mi tylko o to, żeby komercyjny charakter przyszłej organizacji kolejnictwa nie zawierał się jeno w tytule, gdyż przedsiębiorstwo jako takie nie może być zbytnio biurokratyczne. Obecny zaś system jest tak biurokratyczny, że wprost nie zostawia miejsca żadnej inicjatywie, a nawet żadnym talentom indywidualnym.

Jest więc b. ciekawem w jaki sposób kierownicze sfery kolejowe przejdą do nowej organizacji.

— *Potrącamy o remuneracje...*

— Remuneracje są fikcją, która moim zdaniem musi być zastąpiona racjonalnem premjowaniem wydajności pracy. Jednakże i tu zachodzi obawa na podstawie smutnego doświadczenia dotychczasowego premjowania iżby nie było ono dobrodziejstwem dla niektórych, z jednoczesnem upośledzeniem pozostałych kategorji pracowników.

— *Z czyjej winy tak nie jest?*

Z winy biurokratyzmu.

— *Tylko?*

Rozmówca nasz uśmiechnął się i dodał pośpiesznie:

— Chcę już panu redaktorowi dać odpowiedź na ostatnie pytanie w ankiecie.

— *Jaka więc zdaniem pana ma być rola pisma przeznaczonego dla kolejarzy?*

— Przedewszystkiem mam obawę...

— *Obawę?*

— Czy panowie wytrwacie pod względem materjalnym.

— *A więc odpowiedź swą kieruje p. Prezes wprzód na „Express Kolejowy"?*

— Tak! Najszczerszem mojem życzeniem jest abyście wytrwali, gdyż takie właśnie pismo jak „Express Kolejowy" — jest pismem nader potrzebnem i pożytecznem.

Sądzę,—mówi nam na zakończenie Prezes Trzebiński, — że będzie zobopólnym pożytkiem tak dla wydawnictwa, jak i rzesz kolejarskich, zjednanie pismu największej ilości współpracowników z pośród wielkiej rodziny kolejarskiej, z zachowaniem oczywiście fachowego kierownictwa.

— Postaramy się Panie Prezesie!

B. W. Ś.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Alleluja P. Z. K.

„Kolejowiec Polski" z powodu świąt Wielkiejnocy sięgnął do głębszych porównań. „Zanim—powiada—Pan umarł i zmartwychwstał, głosił, jako to raz na ziemię padło ziarno gorczyczne i mimo, że ziemia uboga była i jałowa, mimo skwaru słońca i srogości zimy, rozrosło się w potężne drzewo.

Jeżeli popatrzymy wstecz i rzucimy okiem na czas obecny, czyż nie uderzy nas w tym wypadku podobieństwo do nas" (to znaczy: do PZK).

Ale okazuje się, że z tą gorczycą PZK było gorzej, bo oto „nawet przygodni przyjaciele

... nie kwapili się, żeby rosnące drzewko podlewać i wspomóc bodaj garstką nawozu".

Ponieważ jednak „Kolejowiec Polski" stwierdza dalej, że „drzewko wyrosło już w silne i rozłożyste drzewo" przeto z pewną słusznością mniemać wolno, że przygodni przyjaciele namyślili się i już nie skąpią dla „PZK podlewania i nawozu".

Rząd a pracownicy.

Z okazji rozmowy, jaką miała delegacja Bloku komunikacyjnego z p. ministrem Romockim „Maszynista" poddaje krytyce oświadczenie p. ministra, że projekt pragmatyki zostanie opracowany przez sam rząd. Związki będą wprawdzie wezwane do wyrażenia swoich opinji i wniosków, które jednak dla rządu nie będą obowiązujące:

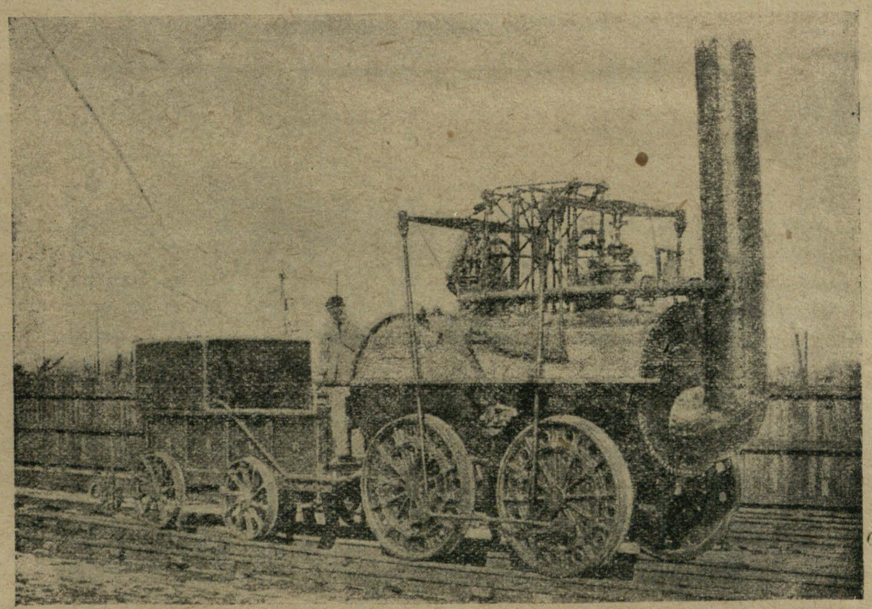
... „Związki nie mogą być wyższe ponad MK i rząd — powiedział p. minister. Ale — wywodzi „Maszynista" — związki nie mogą być także i tem, co chciałby z nich uczynić p. minister Romocki. Związki reprezentują pracowników, a w tym charakterze mogą i muszą mieć prawo do wyrażenia zgody na to, co rząd z pracownikami czyni... Uposażenia, pragmatyka, emerytura to wszystko są surogaty *umowy* pomiędzy pracodawcą a pracownikiem. *Forma* tej umowy jest inna tylko dlatego, że tutaj pracodawcą jest państwo... które... powinno obywatela uszanować i gdy zamierza wejść z nią w stosunki najmu pracy, powinno przestać uważać go za objekt dla swoich eksperymentów, lecz uznać w nim godność człowieka, to znaczy traktować z nim jak równy z równym...

Domek ciasny ale własny.

Brak mieszkań, dający się we znaki pracownikom państwowym niemal na całej przestrzeni Państwa Polskiego skłania organizacje pracownicze do szukania środków ratunku na tę bolączkę, utrudniającą i tak niewesołe życie parjasów losu.

W związku z tem „Konduktor" rozważa projekty budowy domów dla pracowników państwowych, nad któremi obradowała Centralna Komisja porozumiewawcza prac. państw. w dn. 7 kwietnia r. b. Projekty te idą w kierunku nie przysparzania pracownikom państwowym świeżych ciężarów, lecz spowodowania odmiany stosunków panujących. Mianowicie,

... „pracownik państwowy płaciłby tylko połowę obowiązującego go podatku od lokalu na rzecz miasta, a drugą połowę — wynoszącą 1% poborów miesięcznie — strącał by mu rząd przy wypłacie pensji, z tym jednakże warunkiem, że od siebie



Lokomotywa zbudowana przez I. Stephensona zwana „Locomotion Nr 1" służyła przy otwarciu drogi ze Stockton do Darlington 27 XI. 1825 r. i pełniła służbę przez szereg lat.

dokładałby on (Rząd) jeszcze 2%, przelewając cały kapitał na rzecz Funduszu budowlanego prac. państwow. Według obliczeń pobieżnych zrealizowanie projektu przynosiłoby rocznie 33 miljony zł. w gotówce na rzecz Funduszu.

Pracownik po uzyskaniu mieszkania w domku odrębnym, na budowę którego musiałby wpłacić sumę 3 do 5% kosztorysu t. zn. biorąc przeciętnie kilkaset złotych, resztę spłacałby ratami przez lat kilkadziesiąt, przyczem wysokość wpłat miesięcznych, strącanych mu automatycznie przy pensji, nie mogłaby być wyższą ponad 20% czynszu płaconego za takież mieszkanie w domu prywatnym".

Projekt bardzo ponętny. Warto by go wysunąć i mocno poprzeć zaraz po otrzymaniu przez państwo pożyczki amerykańskiej.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Prezydent Rrzeczypospolitej nadał złoty krzyż zasługi inspektorowi Ministerstwa Komunikacji inż. J. Śniechowskiemu za wybitną działalność jako organizatorowi statystyki przewozowej na Polskich Kolejach Państwowych.

Zasłużonemu uczonemu i działaczowi na niwie kolejnictwa — składamy na tem miejscu serdeczne gratulacje.

REDAKCJA.

— **Ruch na kolejach zwiększa się.** W lutym b. r. zwiększył się ruch P. K. P. w porównaniu z lutym 1926 roku o 1.756 wagonów średnio dziennie. Chociaż w lutym b. r. zmniejszyły się przewozy węglowe, jednakże zwiększyły się znacznie przewozy drzewa, przywóz rudy żelaznej i zboża z Rosji oraz tranzyt do Rumunji.

— **Zjazd Y. M. C. A.** Doroczny zjazd delegatów polskich Y. M. C. A. odbył się w Krakowie w dniach od 10 do 11 b. m. Obecni byli delegaci z Warszawy, Łodzi i 15 ognisk kolejowych Y. M. C. A., znajdujących się na obszarze Wileńskiej Dyrekcji P. K. P. Przy sposobności zjazdu odbyła się doniosła uroczystość miejscowego ogniska Y.M.C.A, a mianowicie odsłonięcie biustu fundatora gmachu Y. M. C. A. ś. p. Fenna oraz otwarcie pływalni.

— **Emigracja do Urugwaju.** Urząd Emigracyjny został zawiadomiony przez Poselstwo Polskie w Buenos Aires, że wskutek znacznego napływu emigrantów do Urugwaju niezmiernie trudno znaleźć tam pracę i wychodźcy polscy znajdują się z tego powodu w trudnych warunkach.

Urząd Emigracyjny ponownie zawiadamia, że wstrzymał wydawanie paszportów emigracyjnych (bezpłatnych) do Urugwaju dla wszystkich kategoryj emigrantów za wyjątkiem, 1) osób, które udowodnią, w sposób dostateczny, że posiadają większą gotówkę, (rodziny 300 dolarów amer. osoby pojedyńcze 150 dol. po opłaceniu kosztów podróży, które wynoszą 100 dol. od osoby), 2) osób jadących do swych rodzin. Ta ostatnia kategorja emigrantów przedstawić winna wezwanie (affidavity) pracodawców lub krewnych lub też oryginalne listy (z kopertą) od bliskich krewnych, wzywających daną osobę do przyjazdu i zapewniających jej utrzymanie.

Ostrzega się przeto zarówno rzemieślników, jak robotników rolnych i fabrycznych oraz inteligentów, aby nie rozpoczynali starań o wyjazd do Urugwaju, o ile nie posiadają wyżej wymienionej gotówki lub dokumentów.

— **Dane statystyczne o komunikacji lotniczej.** Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości następujące dane statystyczne o dokonanych lotach i przewozach na linjach cywilnej żeglugi powietrznej w marcu r. b.:

Ogółem dokonano lotów 275, czyli 10 lotów średnio dziennie.

Płatowce przeleciały 79.075 klm., a średni lot wynosił 287 klm. Aparaty przewiozły 510 podróżnych i 12.937 klgr. ładunków, oraz 183.810 gr. korespondencji pocztowej.

Ogólna waga dokonanych przewozów w klgr. wynosi 64.120.810 gr.

Przeciętnie regularność lotów na wszystkich linjach wyrażała się cyfra 87%.

— **Zjazd Lekarzy Słowiańskich.** Zjazdy w Białogrodzie 1926 r. i w Pradze (1926) opracowały i przyjęły statut Związku Lekarzy Słowiańskich i na wniosek delegatów polskich, uchwaliły zwołać I-szy Ogólny Zjazd Lekarzy Słowiańskich w Warszawie, który odbędzie się 26, 27, 28 i 29 maja r. b.

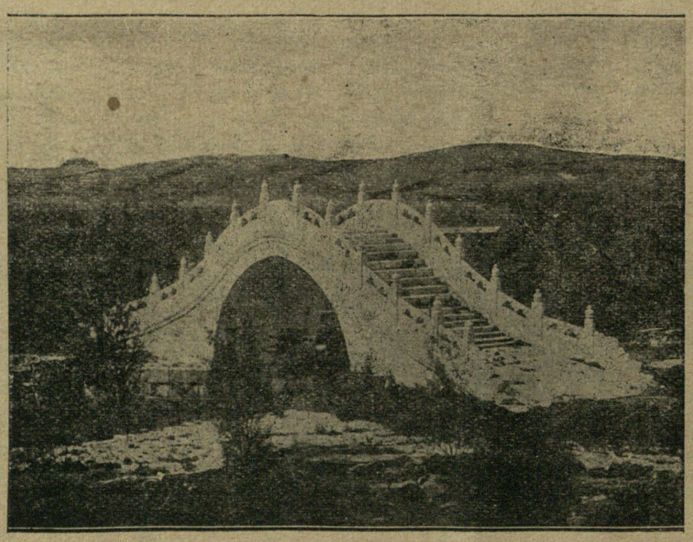
Na Zjeździe będą omawiane: 1) twardziel (scleroma) na ziemiach słowiańskich, 2) szczepienia ochronne i akcja zapobiegawcza przeciw szkarlatynie i leczenie surowicami, 3) najwłaściwsze formy i metody urządzeń sanitarnych na ziemiach słowiańskich.

Referentami i koreferentami będą uczeni wszystkich narodów słowiańskich. Po zjeździe projektowane są wycieczki mające na celu zapoznanie przybyłych uczestników z urządzeniami sanitarnemi, zdrojowiskami, stacjami klimatycznemi i t. d.

Celem Związku Lekarzy Słowiańskich i Zjazdu jest wspólne zbliżenie się narodów słowiańskich oraz popieranie zadań naukowych, kulturalnych i społecznych. (PAT).

— **Zjazd turystyczny w Warszawie.** Dnia 3-IV II Zjazd delegatów Polskich Towarzystw Turystycznych zakończył swe obrady. Konkretnym wynikiem obrad zjazdu jest założenie Związku Polskich Towarzystw Tury-

Z WIDOKÓW CHIŃSKICH.



W Chinach są wielkie pokłady gliny porcelanowej, z której pracowici Chińczycy wyrabiają misterne naczynia i przedmioty. Zbudowali oni z niej nawet taki oto most nad rzeką.

stycznych, którego statut został uchwalony. W myśl statutu, celem związku, do którego, poza założycielami: Polskiem Towarzystwem Tatrzańskiem, Polskim Związkiem Narciarskim i Polskim Związkiem Tatrzańskim w Krakowie, zgłosiły już w dniu 3 kwietnia swe przystąpienie: Akademickie Towarzystwo Krajoznawcze, Automobilklub Polski oraz Polski Turing Klub,—jest popieranie rozwoju turystyki w kraju i zagranicą oraz krajoznawstwa, za pośrednictwem należących do związku towarzystw przez koordynację prac zrzeszonych w związku towarzystw oraz zbiorową reprezentację zrzeszonej w związku turystyki polskiej, jako całości wobec władz i zagranicy.

Z pośród rezolucji i wniosków, uchwalonych przez Zjazd, najważniejsze dotyczą: utworzenia samodzielnego Urzędu Turystycznego, roztoczenia wydatniejszej opieki przez państwo nad turystyką polską drogą zwiększenia na ten cel kredytów, szerszego stosowania niż dotychczas, ulg kolejowych, wprowadzenia wiz paszportowych turystycznych, powołania do życia Państwowej Rady Turystycznej, któraby miała za zadanie przygotowanie materjałów dla międzyministerjalnej komisji turystycznej, wzmocnienia opieki ze strony rządu nad uzdrowiskami, rozszerzenia komunikacji autobusowej, włączenia uzdrowisk i letnisk do międzymiastowej sieci telefonicznej i wiele innych.

— **Katastrofa.** Dnia 19 b.m. kilka minut po północy na stacji kolejowej w Ostrowcu, w Radomskiej dyrekcji, pociąg mieszany przejechał z winy maszynisty sygnał i zderzył się z pociągiem towarowym. Wskutek wypadku jeden z konduktorów pociągu towarowego, niejaki Pietroszewicz został ciężko ranny i zmarł w kilka godzin potem w miejscowym szpitalu. Reszta obsługi kolejowej nie poniosła szwanku. Dziewiętnaście wagonów towarowych zostało uszkodzonych z czego sześć zupełnie rozbitych. Parowóz pociągu mieszanego wykoleił się. Rozbite wagony i wykolejony parowóz zatarasowały tory tak, że przerwa w ruchu trwała kilka godzin.

Zasilenie funduszów Towarzystwa Przyjaciół Państwowej Szkoły Technicznej w Wilnie.

Towarzystwo Przyjaciół Państwowej Szkoły Technicznej w Wilnie z Prezesem Dyrekcji Kolei Państw. inż. J. Staszewskim na czele, urządza na rzecz niezamożnych uczniów tej szkoły **LOTERJĘ FANTOWĄ**, której ciągnienie odbędzie się 7 maja r. b. wieczorem w lokalu „Sokoła", Wileńska 10.

Loterja jest zaopatrzona w wiele wartościowych przedmiotów, jak maszyna do szycia, rower, złoty zegarek damski i t. p.

Bilety po cenie 50 groszy można nabywać wcześniej w kasie cukierni p. Sztralla na rogu ulic Mickiewicza i Tatarskiej, w kancelarji Szkoły Techn. na Antokolu, Holenderska 12, jak również w kasach: kolejowej Stacji Miejskiej, Wiwulskiego 2 i Ajencji Celnej na stacji Towarowej Wilno.

Typy kolejowe

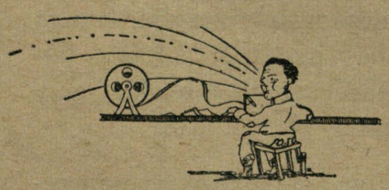
Z teki karykatur **Wł. Et—la.**

Na stacji wodnej.



Maszynista: Pij bratku i jazda dalej! Mamy znowu reorganizację—przedsiębiorstwo z kolei robią. Na początek palaczy nam redukują, a później kolej na wodę w eleboratach, kawałkach i okólnikach! Będą wielkie oszczędności. Oby tylko wody na stacjach pierwiej nie zredukowali, bo w łeb wezmą kilometrowe i godzinowe.

Telegraf.



Telegrafista: Znowu M. K. poleca wypłacić pobory w maju według starych stawek. A tu człek myślał, że będzie podwyżka i długi w sklepiku, u szewca i krawca choć w części pospłaca. Drożyzna rośnie jak na drożdżach. Dokupić się niczego nie można. Na ubraniu łaty się już nie trzymają. Żona chora z dziećmi głoduje. Kiedyż to będzie lepiej? Obiecują z kolei przedsiębiorstwo zrobić, a no może to i lepiej będzie, toć w handlu chłopak na posyłki większą pensję bierze od naszego Zawiadowcy stacji.

Jajka wielkanocne kolejarzy.

Kto i co szukał i znalazł w jajku wielkanocnem.

Pracownicy kolejowi od VII grupy w dół, oczekujący remuneracji świątecznych.



Kandydaci na urząd Generalnego Dyrektora przedsiębiorstwa kolejowego.



Wszyscy pracownicy kolejowi, oczekujący zwyżki płac



Pracownicy kolejowi VI i VII grupy uposażenia oczekujący awansu.



Rodzina kolejarza stroskana kłopotami pieniężnemi.



Krople walerjanowe

Pracownicy kolejowi, oczekujący od dłuższego czasu zatwierdzenia na danem stanowisku.



Tranzlokacja

Redakcja i współpracownicy „EXPRESSU KOLEJOWEGO", oczekujący zjednoczenia wszystkich związków kolejarzy i pocztowców w jedną, zgodną wielką rodzinę pracowników Polskiej Armji Komunikacyjnej.



Pierwszy Konkurs „Expressu Kolejowego“ z nagrodami.

Pragnąc aby „Express Kolejowy“ stał się pismem odpowiadającem wszelkim życzeniom tych sfer, dla których głównie jest przeznaczonem, ogłaszamy niniejszym **plebiscyt, połączony z konkursem, na dwa zasadnicze pytania:**

1. **Co się Wam w Expressie Kolejowym podoba?**
2. **Jakie należy wprowadzić ulepszenia?**

Za najtrafniejsze odpowiedzi, które staną się dla nas obowiązującym wskaźnikiem jak mamy nadal „Express Kolejowy“ redagować

wyznaczamy 9 nagród na łączną sumę 500 złotych,

a mianowicie: Nagroda I — zł. **150**,
„ II — „ **100**,
„ III i IV po „ **50** oraz
5 nagród po „ **30**.

Każdy czytelnik „Expressu Kolejowego“, który zaprenumeruje pismo nasze nadal po Świętach Wielkanocnych w r. b. może wziąć udział w tym pierwszym konkursie-plebiscycie.

Nagrody powyższe Redakcja rozlosuje między uczestnikami konkursu, którzy nadeszlą najbardziej rzeczowe, najzwięźlej wyrażone odpowiedzi na pytania powyższe. Losowanie nagród odbędzie się przez rejenta i komitet specjalnie do tego zaproszony przez Redakcję z pośród uczestników konkursu.

Do kopert adresowanych do naszej redakcji Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2, opatrzonych napisem I Konkurs-plebiscyt „Expressu Kolejowego“, zawierających krótkie odpowiedzi na nasze 2 powyższe zapytania dołączyć należy imię, nazwisko i stanowisko, adres, oraz dowód opłacenia prenumeraty „Expressu Kolejowego“ conajmniej za jeden kwartał r. b.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie, urzędy pocztowe oraz księgarnie kolejowe „Ruch“ na stacjach P. K. P.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszym przetarg publiczny w dniu 13-go maja r. b. na sprzedaż odpadków gumowych, znajdujących się w Magazynie Zasobów na stacji Wilno—towarowa, w ilości: z płótnem— 12.668 klgr., bez płótna — 190 klgr.

Ofertę w zapieczętowanej kopercie z napisem „oferta“ na kupno odpadków gumowych, do przetargu w dniu 13. V. 1927 r. należy nadesłać do Prezydjum Dyrekcji w Wilnie, ul. Słowackiego 2, do godz. 10 rano dnia 13 maja r.b.

W ofercie należy podać:

1) cenę za 1 klgr. netto loco powyższy Magazyn,
2) oświadczenie oferenta, że stan odpadków jest mu wiadomy, że były przez niego obejrzane,
3) ilość na którą reflektuje,
4) że ceny są ważne na przeciąg 4-ch tygodni od daty przetargu.

Łącznie z ofertą należy nadesłać kwit Kasy którejkolwiek z Dyrekcji K. P. o wpłaceniu tytułem wadjum 2 proc. od zaoferowanej sumy.

Opakowanie, naładunek i przewóz obciążają kupującego.

Bliższe informacje w sprawie sprzedaży udzielane są w pok. 41 w Wydziale Zasobów Dyrekcji w Wilnie w godz. 13—14. Odpadki można obejrzeć we wskazanym Nagazynie Zasobów.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, również prawo unieważnienia przetargu.

DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH
w Wilnie, Wydział Zasobów.

Stacja Miejska Kolei Państwowych w Wilnie

magazynuje ładunki kolejowe w składach na stacji towarowej Wilno przy torze Nr 11; dostarcza przesyłki kolejowe własnym taborem ze stacji towarowej i dworca osobowego do miasta oraz w kierunku odwrotnym. W celu bardziej szybkiego i korzystnego załatwienia transakcji należy adresować przesyłki: Stacja docelowa „Wilno—miasto“, miejsce dostarczenia — Składy stacji miejskiej przy torze Nr 11.

Wilno, ulica Wiwulskiego Nr 2, naprzeciw Dyrekcji Kolejowej, Oddział na stacji towarowej.

Telefony: Biura 789 (miejski), magazynów 537 (miejski), gabinet kierownika Nr 122 (Centrala Dyrekcji Kolejowej).

Wieczory w rodzinie kolejarza



Dodatek ten zawierać będzie zbiór informacji, rad i wskazówek praktycznych z różnorodnych dziedzin życia jednostki i społeczeństw w kraju i ze świata. Wykłady popularne, odczyty i pogadanki z nauk społecznych i prawnych, językoznawstwa, nauk stosowanych jako to: medycyna. higjena, inżynierja, rolnictwo, agronomja, gospodarstwo domowe, handel i przemysł, Sztuk Pięknych, literatury, historji i geografji. Samokształcenie i Naukowa Organizacja Pracy. -- Humor i Satyra. Powieści. Nowele.

NA ARENIE POLITYCZNEJ.

(Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia).

W dniu 19 b. m. w Warszawie odbył się przy tłumnym udziale publiczności pogrzeb posła na Sejm, redaktora „Robotnika", dr. Feliksa Perla. W pochodzie pogrzebowym brało udział około 25 tysięcy osób. Licznie reprezentowana była prowincja, która przybyła ze sztandarami i wieńcami. Ogółem niesiono zgórą 50 wieńców i około 50 czerwonych sztandarów. W pochodzie uczestniczyły 4 orkiestry. Na pogrzebie obecni byli przedstawiciele władz z ministrem Jurkiewiczem, wielu posłów i senatorów z p. Marszałkiem Sejmu Ratajem, reprezentanci wojskowości z generałami Rożenem, Dąbrowskim i Dreszerem. Ponadto licznie reprezentowane były sfery polityczne, prasa, świat naukowy, związki zawodowe i organizacje partyjne i t. d.

W chwili, gdy pochód znalazł się przed O. K. R. warszawskim, chór

Z GALERJI OBRAZÓW HISZPAŃSKICH



CHODŹ ZE MNĄ!

opery odśpiewał pieśni żałobne, przed Komendą Miasta warta sprezentowała broń. Na placu Teatralnym z balkonu Teatru Wielkiego odezwały się dźwięki orkiestry opery.

*

W dniu 20 kwietnia b. r. odbyło się w Ministerstwie Spraw Zagranicznych w Warszawie posiedzenie komisji międzynarodowej współpracy prawniczej pod przewodnictwem prezesa komisji prof. Emila Rappoporta. Na posiedzeniu ustalono między innymi skład delegacji odczytowej prawa polskiego do Finlandji w osobach prezesa Henryka Konica, sędziego Sokalskiego i dziekana Uniwersytetu Wileńskiego Wacława Komarnickiego, oraz przedstawienie na delegata rządu na międzynarodowy kongres radjofonji w Genewie p. Henryka Konica.

*

W pierwszych dniach b. m. Min. Pracy i Opieki społecznej dr. St. Jurkiewicz przyjął przedstawicielki centralnego wydziału kobiecego P. P. S. z p. senatorką Kłuszyńską i posłanką Praussową na czele w sprawie rezolucji, dotyczących ochrony ustawodawstwa robotniczego, powziętych na ogólnokrajowej konferencji kobiet P. P. S. oraz przedstawicieli związku ociemniałych inwalidów wojennych z Wielkopolski, Pomorza i G. Śląska.

*

W drugim dniu Wielkiejnocy ambasador polski przy Watykanie Władysław Skrzyński wydał przyjęcie, na którem obecnych było przeszło 250 osób z biskupem Dyboskim i jenerałem Jezuitów Ledochowskim na czele.

*

Otwarte w dniu 19 b. m. targi medjolańskie zwiedzało oficjalnie szereg delegacyj zagranicznych, oprowadzanych przez zarząd targów. M. in. przybyli na targi poseł polski Knoll, niemiecki minister gospodarki narodowej, ambasador francuski w Rzymie i czechosłowacki minister handlu.

*

Rząd austrjacki anulował swe dotychczasowe umowy dodatkowe do traktatu handlowego z Czechosłowacją, z tego powodu „Prager Tageblatt" dowodzi, iż zerwanie pertraktacji w sprawie traktatu handlowego z Czechosłowacją przez Austrję, były podyktowane wyłącznie motywami politycznemi. Austrja—zdaniem tego dziennika — jest „pijana" ideą połączenia się definitywnego z Niemcami. Naturalnie, że zawarcie traktatu handlowego, stoi w wyraźnej sprzeczności z tą ideologją polityczną. Wpływ na decyzję rządową wywarły wielkie banki i ogólny stan umysłów w Austrji.

*

Ministrowie pełnomocni Mocarstw w Pekinie, po zbadaniu treści odpowiedzi, nadesłanych im przez kantońskiego ministra spraw zagranicznych, Czena, uznali zgodnie odpowiedź chińską za niewystarczającą, niejasną i mającą na celu rozbicie jednomyślności głównych mocarstw zainteresowanych. Ponadto uznano, że odpowiedź rządu kantońskiego nie daje żadnych gwarancji praktycznych. Ministrowie pełnomocni mocarstw postanowili przesłać swym rządom jednobrzmiącą rezolucję ponownie wzywającą rząd kantoński do dania zadośćuczynienia.

*

Cała prasa japońska jest zdania, że stosunki pomiędzy Rosją a Pekinem wytwarzają akcję jaknajbardziej poważną, która, być może, mogłaby doprowadzić do wciągnięcia w grę Japonji; prasa wyraża jednak zapatrywanie, że Moskwa nie ucieknie się do użycia broni.

*

Wskutek utworzenia nowego rządu w Nankinie pod kierownictwem Czang-Kai-Szeka zwiększyła się anarchja w Chinach. Obecnie istnieją tam 3 rządy, które się wzajemnie zwalczają.

Z wielu prowincji donoszą o atakach na cudzoziemców, w szczególności w Nankinie naprężenie doszło do kulminacyjnego punktu, 36 obcych okrętów wojennych stoi gotowych do akcji.

*

Agencja węgierska upoważniona została przez czynniki kompetentne do oświadczenia, że wbrew wiadomości, podanej przez „Vossische Ztg." premjer hr. Bethlen w czasie ostatniego pobytu w Rzymie bynajmniej nie omawiał z Mussolinim sprawy monarchji i nie zawarł w tej sprawie żadnego porozumienia.

NA ZWROTNICY.

Wylecimy w powietrze.

Kierownik ruchu Cienkonoga był już mocno zaprószony (bo to i święto na świecie i trunek na stole i zmartwienie w sercu — jakże nie wypić), — gdy oko jego padło na artykuł gazety, w którym Cienkonoga wyczytał:

„Znakomity uczony angielski i wynalazca A. M. Low wygłosił w londyńskiem towarzystwie elektrotechnicznem odczyt na temat: Nad czem obecnie pracują uczeni fizycy? Wedle relacji profesora Lowa w laboratorjach naukowych wre wytężona praca, która w w przeciągu 20 lat zmieni tryb naszego życia"...

— Głupstwo — mojego życia żaden wynalazek nie zmieni — pomyślał sobie kierownik ruchu Cienkonoga i z całem zaufaniem do stałości swego ustroju życiowego połknął zawartość „służbowego".

„Przedewszystkiem — czytał dalej — zniknie komunikacja kolejowa"...

— Co, co takiego? Warjaci!

„...a parowóz zastąpią aeroplany"...

— Skończony osioł ten uczony angielski. Zdaje mu się, że mnie weźmie na kawał. Aeroplany zamiast parowozów... Napijmy się.

Zauważył, że robi mu się coraz jaśniej w głowie.

— Oczywiście: głupstwo i niema o czem mówić. Chociaż z drugiej strony to bądź co bądź uczony. Nietylko uczony ale pozatem znakomity i w dodatku angielski... Może i ma rację. Może i rozumnie przewiduje...

Zasępił się.

— Więc kolei nie będzie... Już za dwadzieścia lat. Boże jak ten czas leci. Trzeba wypić.

Wypił.

— Nie będzie, to nie będzie. Ja się martwić nie potrzebuję. Niech się M.K. martwi. Mogą mnie przenieść na powietrze. Owszem. Będę kierownikiem ruchu samolotów. Stacja będzie wisiała sobie gdzieś wysoko, a ja będę urzędował. Tylko... gorzej będzie w razie katastrofy. Jak się zderzą samoloty a zwalą na stację to i stację djabli wezmą. Zresztą co to za stacja, co stać nie będzie tylko wisieć. Będzie się pewnie wtedy nazywać wieszadło. Psiakrew, urzędować na wieszadle...

Nalał — wypił.

— Narzeka się na tę kolej ciągle teraz dopiero widzę, całkiem niesłusznie Przynajmniej ma się pod nogami coś stałego, solidnego. Człowiek chodzi, siedzi, stoi, ale urzędować na wisząco—może jeszcze do góry nogami. Br... Niema to jak kolej. Kochana, najdroższa kolej. Twoje zdrowie, staruszko.

Rozrzewnił się.

— Tak mi dobrze z tobą, kojejecz... koczelej... co u licha, nie mogę wymówić — ko-le-je-czko. A tam jakaś uczona małpa angielska chce mi cię odebrać, a mnie na księżycu posadzić. Gdzie tam na księżycu. Księżyc to będzie pewnie duża węzłowa stacja. Dadzą ją chyba Filemonowiczowi. A mnie na jakąś głupią gwiazdeczkę posadzą. Ładny interes. Na starość będę się po gwiazdach włóczył.

I rozpłakał się biedny asystent Cienkonoga.

Melancholik.



Pod redakcją M. Krynickiej Boguckiej w Warszawie.

Podawać będzie informacje, rady i wskazówki praktyczne z dziedziny Hygjeny i Kosmetyki. Mody. Wzorowa Gospodyni. Rękodzielnictwo. Wychowanie i kształcenie dzieci. Gry i rozrywki umysłowe. Zabawy. Łamigłówki. Zagadki. Powieści. Nowele.

Do naszych czytelniczek!

Mylnie zupełnie tłómaczą sobie naogół słowo *kosmetyka*.

Kosmetyka to nie puder, róż, i inne szminki. Jest to po prostu nauka, jak dbać i zachować piękno ciała. Więc piękną skórę, włosy, paznokcie i t. d.

Dzisiaj sąsiednie narody stoją wyżej od nas pod tym względem. My dopiero zaczynamy. Lecz mam nadzieję, że przy uświadomieniu szerokich mas kobiet, jak się należy zachowywać i postępować, by być piękną. Zobaczymy piękną i zdrową młodą Polkę.

Dział nasz postawił sobie za zadanie pomódz w tym właśnie kierunku. Będziemy zamieszczać po koleji, artykuły z poszczególnych działów tej dziedziny a następnie tu dawane będą rady i informacje.

Jeżeli która z Szanownych Czytelniczek będzie chciała się zwrócić w tej kwestji, prosimy uprzejmie listy z zapytaniem skierować pod adres: M. Bogucka, Warszawa, Aleje Jerozolimskie nr 15 m. 5.

Odpowiedzi będą drukowane lub po nadesłaniu znaczka pocztowego odesłane pod adresem.

M. Krynicka-Bogucka.

Włosy.

Włosy są piękną ozdobą kobiety. Każdy włos składa się z komórek. W środku jest pusty, a kolor zawdzięcza barwnikowi, który cyrkuluje wewnątrz i bywa różnych odcieni od bladego do czarnego. Gruczoły tłuszczowe, umieszczone kolo cebulki, zasilają ją tłuszczem, który nadaje włosom miękkość. Jeżeli gruczoły te działają źle—włosy są suche i łamliwe. Jeżeli wydzielają tłuszcz nadmiernie—włosy są tłuste. Obie te ostateczności przeszkadzają piękności i zdrowiu włosów.

Włosy są żywe tak jak skóra, powinny więc podobnie być pielęgnowane. Trzy warunki są nieodzowne do ich utrzymania: powietrze, światło i czystość.

Włosy suche można nacierać olejkiem rycynowym z 90% spirytusem i majrankiem. Włosy tłuste należy często myć w gorącej wodzie, do której włożyć łyżeczkę mydła szarego, łyżkę amonjaku i kawałek sody wielkości orzechu na litr wody—jest to doskonały przepis szampjonu, do tego dodać można jeszcze żółtko z jajka.

Ina.

(C. d. n.).

Pielęgnujmy urodę!

Uroda jest skarbem, który trzeba stale pielęgnować. Kobiety dzisiejsze powinny starać się podnosić swój wdzięk. Uroda bywa kluczem, otwierającym nie jedne drogi i skłaniającym większość do poważania. Kobieta współczesna winna baczyć za swoją urodą nie tylko aby się podobać mężczyznom, lecz by radować wzrok otaczających i dać szczęście istocie kochanej. Piękno uszlachetnia ludzi, z tego też względu każda kobieta, która może wywrzeć chociażby na chwilkę wpływ dodatni, uszlachetniający myśli rozmówcy, tworzy dobry uczynek. Aczkolwiek wielki wpływ na otaczających wywiera piękna zewnętrznie kobieta, to jednak wpływ ten nie utrwala się długo, jeżeli nie jest połączony z pięknem wewnętrznem, pięknem duszy.

NAJMODNIEJSZE UCZESANIE GŁOWY.





Tylko piękno wewnętrzne, piękno duszy nadaje właściwy wdzięk kobiecy rysom twarzy naszej, przeto dążyć należy do kształcenia nie tylko ciała, lecz i ducha. Osięgamy to dzięki serdecznej życzliwości, bezinteresowości, szlachetności myśli, wogóle przez dążenie do wszystkiego wzniosłego, pięknego i szlachetnego.

W dążeniu jednak do rzeczy wzniosłych, nie należy zapominać o tem, że kobieta, by zachować powierzchowność ujmującą i przyciągającą winna wykonywać z uśmiechem pogodnym swą zwykłą pracą codzienną z życiem i jego kłopotami związaną.

Kobieta jako matka, żona, gospodyni domu, zawsze może być więcej zajmująca, interesująca jak każda inna próżna dama światowa, lub artystka całkowicie zajęta swoją tylko osobą lub sztuką.

Pamiętać należy, że w mocy naszej jest poprawić do pewnego stopnia od urodzenia powstałe niedokładności, trzeba tylko chcieć i baczniej, sumiennej kontrolować swoje myśli, czyny i postępowanie, niezaniedbując nigdy swego zdrowia i usuwając złe przyzwyczajenia i nawyczki.

(C. d. n.). *J. K.*

Jak się szyje koszulkę dla niemowlęcia.

Koszulkę dla niemowlęcia szyje się wedle zgóry określonych i przyjętych wymiarów, bez uprzedniego brania miary. Zastosowanie mają 2 fasony koszulek: Kimono oraz z wszytym rękawkiem.

W miarę potrzeby można wymiary koszulki powiększać, dodając po parę centymetrów do długości i szerokości, przyczem pogłębia się odpowiednio wykrój szyjki i paszki.

Koszulkę kimonową można ozdobić ściegiem wielkopolskim.

Koszulka z rękawkiem ładnie wygląda wykończona merežką i płaskiemi krążkami zahaftowana.

Jak się szyje czepeczki dziecinne.

Branie miary: 1) obwód główki od górnej części czoła do jamki potylicowej.

2) Obwód twarzyczki: dookoła twarzyczki, do kątów szczęki dolnej.

Czepeczek z uszkami składa się z 3 części: z dwuch części jednakowych, przykrywających uszka dziecięce i z jednego paska, przechodzącego przez środek główki, a łączącego te dwa boki.

Przy rysowaniu 2-ch pierwszych części za podstawę bierzemy kwadrat, którego bok równa się $^1/_8$ obwodu twarzyczki + 1 cm. Dwa przeciwległe kąty kwadratu scinamy na głębokość 2 cm. każdy, odmierzonych na przekątni. Przez te punkty zaokrągla się formę czepeczka do kształtu główki. Jeden róg dla utrzymania kształtu tylnej części głowy, drugi, przeciwległy jest dolną częścią przodu czepeczka i przylegać winien do bródki.

W górnej części podstawowego kwadratu od strony twarzyczki należy odmierzyć $^1/_2$ cm. i z otrzymanym punktem połączyć linjami prostemi wyżej wspomniane łuki. By czepeczek dobrze przylegał do szyi w tylnej swej części, odmierza się na poziomie tegoż kwadratu 1 cm. Ten punkt z jednej strony łączy się za pomocą prostej z łukiem zakreślonym dla tylnej części główki, z drugiej strony — z zaokrągleniem, przylegającem do bródki. Ta ostatnia linja nie jest prostą, lecz biegnie za kształtem wykroju szyjki.

Pasek, łączący dwie wyżej wspomniane części, rysuje się w prostokącie, którego długość równa się obwodowi głowy, szerokość zaś otrzymuje się z wyliczenia: znajdujemy sumę dwu boków kwadratu, w którym rysowano pierwsze części czepeczka i odejmujemy od miary obwodu twarzyczki. Otrzymana różnica daje nam szerokość środkowego paska, który należy odpowiednio podkroić. Czepeczek kwadratowy rysuje się z uwzględnieniem miar: obwodu główki i twarzyczki.

Czepeczek z kółkiem składa się z dwuch części. Jest to prostokąt, którego jeden z dłuższych boków wszywa się zmarszczony w obwód kółka. Szerokość tego prostokąta odpowiada połowie obwodu główki, a średnica kółka stanowi $^1/_3$ obwodu tejże główki. Aby czepeczek dobrze przylegał, trzeba wszyć kółko w ten sposób, by nitki osnowy szły skośnie do linji obwodu główki. Narysować prostokąt, którego wielkość jest połową formy prostokąta w naturze. Długość jego równa się połowie obwodu twarzyczki plus $^1/_6$ tejże miary, szerokość prostokąta odpowiada połowie obwodu główki.

By czepeczek dopasować do obwodu szyjki, jeden róg tego prostokątu scinamy w następujący sposób. Na dłuższym boku od wybranego kąta odmierzamy dodaną uprzednio długość (miary $^1/_6$ obwodu twarzyczki) zaś na krótszym boku odmierzony $^1/_2$ obwodu główki i te dwa punkty łączymy linją, jak pokazano na rysunku. Pozostała część na tym boku stanowi $^1/_6$ obwodu główki, co w połączeniu z szerokością prostokąta i średnicą kółka da razem obwód główki.

Perły nie są modne.

Tak niedawno jeszcze cieszyłyśmy się z mody pereł, które są tanie, ładne, „do wszystkiego pasują“ i „każdemu do twarzy“. W karnawale jeszcze do każdej niema tualety można było włożyć parę sznurów pereł na szyję, okręcić niemi rękę na kształt bransoletki — i było ładnie. Wszystko to prawda ale właśnie dlatego perły spopularyzowały się niesłychanie szybko. Dziś noszą je wszyscy — i dlategoteż nie będzie ich już nosić elegantka.

Ale mistrze mody w Paryżu wynaleźli już coś nowego. Są to metalowe pozłacane węże, które okręcają się dokoła szyi i zwisają na suknię. Węże składają się tysiąca ruchomych metalowych cząsteczek, wskutek czego są giętkie i nie uwierają ciała. Przeważnie mają one złoty czysty odcień, czasem jednak mienią się różnemi barwami i połyskują oczami ze szmaragdów lub rubinów. Trzeba przyznać, że przy ciemnej, wieczorowej tualecie dodatek taki wygląda bardzo efektownie. Ale też tylko przy wieczorowej. W dzień byłby zupełnie nieodpowiedni.

Narazie naszyjnik taki kosztuje bardzo drogo i dostępny jest tylko dla kobiet zamożnych. Wkrótce prawdopodobnie zaczną go wyrabiać i z tańszych materjałów i moda ta rozpowszechni się równierz szybko, jak moda pereł.

Co do bransoletek, to, jako komplet do naszyjnika noszone są grube złote (pozłacane) koła z cząsteczek metalowych, spięte szeroką klamrą, wysadzaną kamieniami. Wygląda to jak trzy lub cztery bransolety, związane razem. Czasem metalowe cząstki połączone są gumą i wciągają się na rękę bez zapięcia. Bransolety te nosi się nad kiścią, czasem zaś, do sukien wieczorowych bez rękawów, nad łokciem, jako naramienniki.

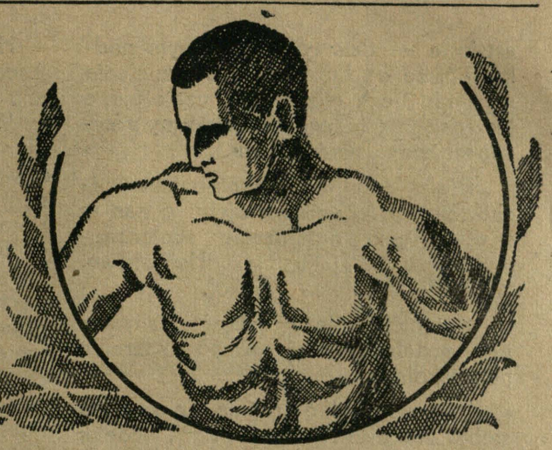
Trzeba jednak pilnować się i strzec się pod tym względem przesady, bowiem złoto w niewielkiej ilości zawsze zdobi i podnosi urodę, ale nadmiar jego wywołuje skutek wręcz przeciwny.

Nasze panie obaw o to nie mają. Jakto bowiem w tak ciężkich czasach myśleć o perłach i złocie.

U. N.

Popierajcie Ligę Morską i Rzeczną oraz Ligę Obrony Powietrznej Państwa!

KOLEJARZ SPORTOWIEC



Pod redakcją kpt. TADEUSZA KAWALCA, oficera wychowania fizycznego ośrodka Wilno, „KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawierać będzie przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE.

W całej Polsce rozbrzmiewa dziś hasło przysposobienia wojskowego Narodu do jego zadań obronnych.

Prasa, społeczeństwo i czynniki oficjalne zajmują się dziś żywo tem zagadnieniem, poświęcając mu coraz więcej uwagi.

Hasło przysposobienia wojskowego u nas jest jednak nawskroś pokojowe i nie ma nic wspólnego z tendencjami zaborczemi naszych sąsiadów tak, jak wogóle wszelka polityka zaborcza obcą jest duchowo Polakom.

„Sivis pacem para bellum" — jeżeli chcesz pokoju przygotuj się do wojny— oto starorzymskie przysłowie, które najlepiej oddaje właściwe intencje przysposobienia wojskowego na naszym gruncie.

Przysposobienie wojskowe nie jest u nas czemś zupełnie nowem—jest to idea, którą jeszcze przed wojną wysunął jeden z największych synów Polski, Marszałek Józef Piłsudski, jest to hasło, które elektryzowało naszą patrjotyczną młodzież przedwojenną, które znalazło swoją realizację w Legjonach w tym zawiązku późniejszej Armji Polskiej.

Polska zdobyła niepodległość — osiągnęła niezależny byt państwowy, ma ustalone granice, ma swój własny rząd, swoje szkoły i urządzenia państwowe.

Zdawałoby się więc pozornie, że przysposobienie wojskowe u nas nie jest aktualne, że niepotrzebnie nadajemy mu tak wielkie znaczenie.

Postawmy jasne pytanie. Czy przyspobienie wojskowe jest potrzebne? Bezwątpienia. Okupioną krwawemi stratami niepodległość trzeba utrzymać, utrzymać za wszelką cenę, jeżeli naród ma się normalnie rozwijać.

Gdybyśmy byli morzem odgrodzeni od świata tak jak Anglja, gdyby od zaborczych sąsiadów oddzielały nas Piryneje i inne naturalne granice, hasło przysposobienia wojskowe mniejsze może miałoby dla nas znaczenie,

Niestety Polska otoczona jest zewsząd żelaznym pierścieniem wrogów, którzy marzą o odwecie, którzy nie mogą się z tem pogodzić, że sprawiedliwość dziejowa pozwoliła nam odzyskać to, co nam przemoc obca zabrała.

Z jednej strony Rosja Sowiecka pozornie tylko zaprzątnięta swemi wewnętrznemi sprawami, a w rzeczywistości snująca wielkie plany o podboju świata—z drugiej zaś Niemcy, potężny sąsiad, okrojony wprawdzie Traktatem Wersalskim i skrępowany różnemi traktatowemi klauzulami, jednak mimo to przygotowujący się do wojny odwetowej i mobilizujący w tym celu wszystkie swoje siły psychiczne i materjalne.

Bylibyśmy ślepymi szaleńcami, gdyby nas miraż wszechświatowego rozbrojenia miał kołysać nadal do błogiego snu.

Może żadne inne państwo jak Polska nie potrzebuje tak bardzo dłuższego okresu pokojowego życia.

Wszak mamy do odrobienia poważne zaległości na wielu polach pracy kulturalno - społecznej, wszak musimy prowadzić intenzywną odbudowę życia państwowego i gospodarczego, wszak musimy zespolić z powrotem i ożywić wspólnymi ideałami rozdarty na trzy części przez zaborców naród.

To są pozytywne zadania, wykonanie których zależy w dużej mierze od pokoju zewnętrznego i wewnętrzego.

Może ktoś na to odpowiedzieć, że przecież mamy armję stałą, która pochłania tak olbrzymie wydatki, że do niej powinno należeć zabezpieczenie granic państwa.

Nic z gruntu fałszywszego jak takie mniemanie. Wielka wojna światowa wykazała niezbicie, że wojnę nowoczesną musi prowadzić **cały** Naród, że w tym celu muszą być zmobilizowane wszystkie siły społeczne, że wszyscy obywatele bez różnicy płci i wieku muszą być do obrony zagrożonego państwa przygotowani.

Armja stała stanowi tylko szkielet tej potężnej Armji Narodowej, która podczas wojny występuje na arenę, jest tylko wielką kuźnią i szkołą, przygotowującą kadry dla tej Armji.

A więc obowiązek przysposobienia się wojskowego spada na każdego obywatela, bez różnicy płci i wieku.

Każdy obywatel w tym olbrzymim mechanizmie, jakim jest nowoczesne państwo musi mieć wyznaczoną rolę, powinien się do spełnienia jej odpowiednio przygotować.

Przygotowanie to opiera się na 3 zasadniczych czynnikach: na wychowaniu moralnem, fizycznem i wojskowem.

Wychowanie moralne—to sfera oddziaływań rodziny, szkoły i organizacji wychowawczo-społecznych.

Wychowanie fizyczne—to cały splot ćwiczeń, mający zapewnić organizmowi ludzkiemu należytą sprawność ciała, hart i wytrzymałość, tak bardzo potrzebne żołnierzowi w polu.

Wychowanie wojskowe wreszcie to zapoznanie się z techniką nowoczesnej wojny, z nowoczesnymi środkami walki i z akcją przeciwobronną.

Zbyt szczupłe ramy niniejszego artykułu nie pozwalają mi omówić szczegółowo znaczenia każdego z tych 3 czynników — uczynię to w następnym

artykule — dziś tylko chciałbym podkreślić, że od harmonijnego zespolenia się tych 3-ech elementów uzależnione jest osiągnięcie tego co nazywamy przysposobieniem wojskowem.

Prace nad przysposobieniem wojskowem społeczeństwa ujęły u nas w swoje ręce organizacje społeczno-wychowawcze takie jak Harcerstwo, Związek Strzelecki i Sokół.

Do nich należy dzisiaj realizacja przysposobienia wojskowego na terenie pozaszkolnym.

Pozornie tylko różnią się one od siebie zakresem swojej pracy, jednak cel jaki im przyświeca jest jeden — to podniesienie tężyzny i gotowości Narodu.

Dlatego kolejarze, którym sprawa obrony państwa nie może być obojętną powinni poprzeć te organizacje, powinni zainteresować się bliżej ich programem pracy powinni młodzież swoją kierować do tych organizacji.

Harcerstwo — to organizacja par ekscellence wychowawcza, która ma na celu urabianie naszej młodzieży.

Wychodząc ze słusznego założenia, że nad budową charakteru trzeba pracować od lat najmłodszych, Harcerstwo sięgnęło do młodzieży najmłodszej wiekiem, urabia ją i hartuje.

Rola Harcerstwa polega na tem, że umie ono cudownie połączyć zadania wychowawcze z tą naturalną i pociągającą młodzież potrzebą ruchu, że umie nadać odpowiednie formy budzącej się energji młodzieńczej, że w harcach swoich, grach i zabawach kształci intelekt, wolę i charakter, że rozwija i kultywuje najszlachetniejsze pierwiastki natury ludzkiej.

A oto przykazania harcerskie:

1) Harcerz jest rzetelny, na słowie jego można polegać jak na Zawiszy.

2) Harcerz jest wierny Ojczyźnie i swoim obowiązkom.

3) Harcerz jest pożytecznym bliźnim i codzień musi spełnić dobry uczynek.

4) Harcerz jest przyjacielem wszystkich, a bratem każdego innego harcerza.

5) Harcerz jest rycerski.

6) Harcerz jest przyjacielem zwierząt.

7) Harcerz jest karny i szczególnie posłuszny rodzicom i przełożonym.

8) Harcerz jest pogodny i wesoły.

9) Harcerz jest oszczędny.

10) Harcerz jest czysty w myśli, mowie i uczynkach.

Prawo harcerskie w dobitnych słowach określa typ, którym ma być harcerz zawsze, by być godnym tego miana.

Harcerstwo nie ogranicza się jednak tylko do pracy wychowawczej — uwzględnia ono również w swoim programie w bardzo szerokiej mierze wychowanie fizyczne i przysposobienie wojskowe, wciągając w orbitę swoich wpływów również młodzież starszą.

Kpt. Tadeusz Kawalec.



Z obozów letnich przysposobienia wojskowego.



Z obozów harcerskich.

KRONIKA SPORTOWA

Pierwsze rozgrywki o mistrzostwo Wil. Okr. Zw. Piłki Nożnej. *K. S. „Ognisko" — T. S. „Makabi" 3:0(r:0).* Debjut „Ogniska" w klasie A Okręgu Wileńskiego przyniósł drużynie kolejarzy pełny sukces. „Ognisko" wyszło zwycięzko z pierwszej rozgrywki o mistrzostwo Wil. Z. O. R. N. zdobywając 2 cenne punkty.

Że zwycięstwo nie było przypadkowe świadczy o tem wynik cyfrowy zawodów. Makabi została pokonana w stosunku 3:0, a więc bezapelacyjnie.

Przebieg spotkania był bardzo interesujący. Już w pierwszym kwadransie gry „Ognisko" uzyskuje przewagę nad swym przeciwnikiem, którą zaznacza cyfrowo jedną bramką, zdobytą przez Wasilewskiego II. Przewaga ta utrzymuje się w dalszym ciągu aż do końca pierwszej połowy gry, po której Makabi zaczęła lekko naciskać, Doskonale dysponowany atak „Ogniska" przeprowadza jednak cały szereg niebezpiecznych posunięć i w rezultacie zdobywa 2 dalsze bramki (Wasilewski II i Brzozowski).

Drużyna „Ogniska", która wystąpiła w pełnym składzie zaprezentowała się bardzo dobrze.

Najlepszą częścią tej drużyny to bezsprzecznie ruchliwy, zgrany i nieźle kombinujący atak. Całość zapowiada się jaknajlepiej.

Z „Ogniska" wyróżnili się: Wasilewski II i Bućko, z Makabi Birnbach. Makabi grała bardzo słabo. Sędziował p. Frank.

W. K. S. „Pogoń" — W. K. S. 1 p. p. Leg 3:2(1:0). Mimo czarnych przepowiedni, że mecz ten skończy się dla Pogoni porażką — Pogoń, jakby chcąc wykazać co znaczy zapał i ofiarność w grze, zadała kłam tym przypuszczeniom i pokonała swego przeciwnika w stosunku 3:2. Znacznie odmłodzona drużyna Pogoni zdała w zupełności egzamin, odnosząc zasłużone zwycięstwo. Duszą drużyny Pogoni był niezastąpiony Baniak. Świetny dzień miał również Halicki, zdobywca obu bramek. 1 p. p. Leg. grał słabiej niż zwykle — zwłaszcza niedopisały tyły. Najlepszym z 1 p. p. Leg. był Wróbel.

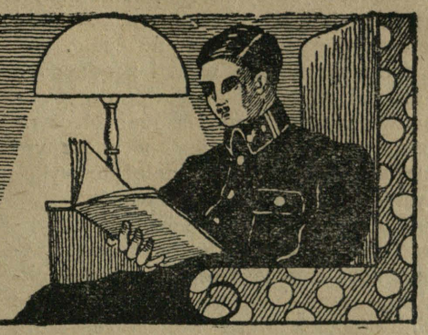
Sędziował p. Kac.

Kolejarze górnośląscy w Wilnie. Podczas Swiąt Wielkiejnocy gościła w Wilnie drużyna kolejowa z Katowic (K. K. S.), która rozegrała 2 mecze: z Wilją i z Makabi.

Zawody powyższe przyniosły zdecydowane, chociaż nie wyrażone cyfrowo zwycięstwo. Tak Makabi, jak i Wilja uległy gościom w stosunku 3:1.

Kolejowa drużyna sportowa, to—zespół pierwszorzędny o dużych zaletach fizycznych, dobrych biegach, ostrym starcie i wielkiej dyspozycji strzałowej. Poziom gry górnoślązacy zaprezentowali z najlepszej strony. Sędziowali p. p. Kac i Wirokiro.

ENCYKLOPEDJA WIEDZY KOLEJOWEJ (VADEMECUM KOLEJARZA)



Zawierać będzie wszelkie naukowe i służbowe informacje i wskazówki praktyczne, fachowe z różnorodnych dziedzin Kolejnictwa i Gospodarki Kolejowej.

Eksploatacja kolei *).

JERZY KAMIŃSKI.

B. Dochody i rozchody kolei, ważniejsze przyczyny, powodujące ich zmniejszenie lub zwiększenie

Gospodarka kolei, jako przedsiębiorstwa produktywnego, handl.-przemysłowego, winna być odpowiednio do tego prowadzona, sprężyście z zastosowaniem współczesnych zasad naukowej organizacji pracy, zmierzającej do największej intensywności przy najmniejszych kosztach eksploatacji.

Dochody i wydatki eksploatacyjne kolei możemy podzielić na: a) *czynne* i b) *bierne*, pierwsze są to zmienne, *zależne od intensywności ruchu*, drugie są to stałe, *od intensywności ruchu niezależne* **).

Do pierwszych zaliczyć by należało koszty bezpośrednie, techniczne przewozów, jako to: spożycie kapitału zakładowego i obrotowego, zużycie narzędzi i maszyn, płace personelu technicznego, z wyłączeniem płacy personelu nie zajętego bezpośrednio przy przewozach, ubezpieczenie ruchomości i nieruchomości oraz ich remont, koszty wytworzenia siły napędowej parowozów, maszyn, oświetlenie i ogrzewanie, koszty porządkowania pociągów, koszty materjałów i robocizny i t. p. — związane z naprawą parowozów i wagonów, koszty utrzymania obsługi pociągów i inne wydatki, podlegające automatycznie zwiększeniu lub zmiejszeniu w zależności od intensywności ruchu na kolei.

Do drugich odnieść by należało koszty pośrednie, związane z przewozami, jak naprzykład: podatki, place personalu kolejowego pomocniczego, nie zajętego bezpośrednio przy przywozach, wydatki na cele socjalne, na utrzymanie biur, kancelaryjne i inne, nie należące bezpośrednio do kosztów technicznych przewozowych, a mianowicie: na konserwację torów, utrzymanie personelu i urządzeń na kolei, wydatki handlowe, wydatki zarządu kolei i t. p. wydatki, nie zależne od ruchu i jego intensywności.

Dochody i rozchody kolei uzależnione są od całego szeregu różnorodnych czynników. Począwszy od zużycia siły mechanicznej na pokonanie oporu w postaci tarcia i uruchomienie pociągów po torach kolejowych, wysokość spadku których (minimum 0,004—maximum 0,008 do 0,041 na kolejach górskich zębatych) ma wielki wpływ na wysokość wydatków kolei. Pozatem doniosłą rolę odgrywa także na eksploatację kolei i jej wyniki stan ekonomiczny kraju, obsługiwanego przez kolej, jego zaludnienie, bogactwa naturalne, wytwórczość, uprzemysłowienie i handel oraz sprawność kolei, celowość i planowość przewozów, a także celowość organizacji całej gospodarki kolejowej. Dochody i rozchody kolei uzależnia się jeszcze i od stanu taboru i jego konstrukcji, a zwłaszcza siły parowozów i ładowności wagonów, od całkowitego wykorzystania siły i nośności taboru i celowości urządzeń technicznych, zabezpieczających ruch.

Niewątpliwie, im silniejszy parowóz, odpowiedniejsza konstrukcja wagonów i lepsze urządzenia techniczne: sygnalizacja, blokada i centralizacja, stan torów nawierzchni i mostów oraz budynków kolejowych, zwłaszcza magazynów towarowych należycie zabezpieczonych od kradzieży ładunków i materjałów kolei; im mniej postoi taboru i większa prędkość ruchu, tym większy dochód daje kolej, o ile zarazem taryfy są niższe t. j. opracowywane odpowiednio do zdolności płatniczej ludności i wartości wymiennej towarów, przewożonych kolejami. Pozatem im lepszy stan urządzeń kolejowych, tym mniej potrzeba personelu na obsługę pociągów.

Praca kolei żelaznych, określa się t. zw. miernikami dochodowemi i rozchodowemi.

Miernikami dochodowemi są: *pasażero i tonno-kilometry;* miernikami zaś rozchodowemi są: *parowozo-godziny, parowozo-kilometry, pociągo-kilometry, wagono-kilometry i wagono-osio-kilometry.*

Najlepsze wyniki eksploatacji kolei wykazuje zwiększenie mierników dochodowych i zmniejszenie mierników rozchodowych, co określa się procentowo i nazywa się *współczynnikiem eksploatacji.* Jest to procentowy stosunek wszystkich rozchodów eksploatacyjnych do dochodów kolei brutto. Naogół im mniejszy jest współczynnik eksploatacji, tem mniejsze są wydatki kolei,—więcej racjonalnie jest prowadzona gospodarka kolejowa.

Jednym z najważniejszych czynników, wpływających na dochodowość kolei, jest racjonalna organizacja pracy na kolei, prawidłowe i celowe wykorzystanie taboru kolejowego, stacji i torów oraz personelu kolejowego.

(C. d. n.).

*) Początek tego artykułu w „Expr. Kol." Nr 2—3 str. 18 i Nr 5 str. 13.

**) Koszty utrzymania w należytym stanie torów, budowli i urządzeń kolejowych oraz personelu potrzebnego dla pracy kolei przy minimalnych przewozach.

Gospodarka wagonowa.

I. MROCZKOWSKI.

Organem, którego bezpośrednim obowiązkiem jest wykonywanie czynności manipulacyjnych jak i technicznych, związanych z obrotem wagonów,

PTi 27202
1927/6.

jest służba stacyjna (konduktorska) i ekspedycyjna z zawiadowcą stacji i kierownikiem ekspedycji na czele.

Od sprawnego więc i zgodnego z zasadami gospodarki parowozowej i wagonowej wykonywania wskazanych czynności, uzależniony jest w znacznym stopniu szybki obrót i należyte wykorzystanie wagonów i parowozów.

Do nadzoru nad wskazanemi czynnościami powołany jest przedewszystkiem zawiadowca stacji, który na większych stacjach posiada przydzielone sobie stacyjne biuro wagonowe, które kontroluje na miejscu czynności pracowników stacyjnych i ma możność rychło ujawniać wszelkie nieprawidłowości w toku pracy powstałe oraz bezzwłocznie je usuwać.

Na należyte więc zorganizowanie i prawidłowe funkcjonowanie tych biur, winna być zwrócona szczególna uwaga.

Nie mniej ważne zadanie ma do spełnienia służba wagonowa (rewidenci wagonów), gdyż przez szczegółowe badanie przed i w czasie jazdy włączanych i wyłączanych z pociągów wagonów, niejednokrotnie zapobiega się grożącej nieobliczalnemi stratami skarbu katastrofie z powodu nieujawnionego złego stanu wagonu czy też nienależytego umocowania ładunku na otwartym taborze.

Nad działalnością stacyj czuwają Oddziały Eksploatacyjne i dyspozytorzy ruchu.

Oddziały dysponują taborem na swojem terytorjum i ponoszą odpowiedzialność za całokształt gospodarki wagonowej.

Dyrekcja Okręgowa Kolei przy pomocy Działu Towarowego, przy którym ogniskuje się służba dyspozytorska, przydziela i reguluje dopływ taboru do poszczególnych Oddziałów oraz reguluje dostarczanie wagonów pod naładunek z zachowaniem ustalonej kolejności, jaka przysługuje poszczególnym rodzajom ładunków.

Wykonywanie czynnej kontroli gospodarki parowozowej i wagonowej leży również w kompetencji Działu Towarowego, który zarazem jest odpowiedzialny za całokształt gospodarki wagonowej w obrębie Dyrekcji, oraz parowozowej łącznie z Wydziałem Parowozowym Wydziału Mechanicznego Dyrekcji.

Naczelnym Organem w zakresie dyspozycji taborem jest Wydział Taborowy przy Departamencie Eksploatacyjnym Ministerstwa Komunikacji, który przydziela tabor i przybory wagonowe poszczególnym Dyrekcjom, wydaje dekadowe dyspozycje przesunięcia próżnego taboru pomiędzy Dyrekcjami, dysponuje każdorazowo przydziałem potrzebnych wagonów specjalnych.

Oprócz tego ma nadzór i kontrolę nad obrotem i wykorzystaniem taboru i reguluje wszystkie sprawy związane z taborem i jego użytkowaniem.

Od wspólnych i zgodnych wysiłków wskazanych organów zależne jest w dużej mierze otrzymanie dodatnich rezultatów gospodarki wagonowej, a tem samem i eksploatacji Kolei, szczególnie znaczenie temu przydaje się na P.K.P., gdzie głód wagonowy będzie jeszcze dawać się odczuwać zapewne przez dłuższy czas.

(C. d. n.)

Początek tego artykułu zamieściliśmy w Nr 5 „Expr. Kol." str. 14.

W numerze następnym zamieścimy tablice, uwidoczniające stan posiadania oraz pracę taboru na P. K. P.

(*Red.*).

Odpowiedzi od Redakcji.

P. **Inspektor Główny w M. K. Dr. Zajączkowski.** Wdzięczni jesteśmy za gotowość poparcia i współpracy z nami na polu popularyzacji wiedzy wśród kolejarzy. Do bardzo cennych i światłych rad i uwag pańskich udzielonych nam w rozmowie osobistej już się stosujemy.

P. **inżynier Wacław Łopuszyński w M. Komunikacji.** Dziękujemy za życzliwą b. cenną ocenę naszej pracy w dziedzinie popularyzacji wiedzy kolejowej wśród ogółu kolejarzy i prosimy o pozwolenie zamieszczenia w „Encyklopedji Wiedzy Kolejowej" jednej z licznych prac W. P. naukowych, najodpowiedniejszej, zdaniem Pana, do spopularyzowania.

P. **Prezes S. z Warszawy.** Dziękujemy za wyrażone życzenia i gotowość poparcia oraz współpracy.

P. **M. Krynicka Bogucka.** Dziękujemy za b. cenny list, chęć współpracy i prosimy o łaskawe zrealizowanie obietnicy co do działu kobiecego. Nowelkę wydrukujemy w tym właśnie dziale. Ford przydługi. O szkoleniu nie aktualne. Fotografje zwrócimy.

P. **J. Bogucki, Warszawa.** Nadesłany projekt legitymacji „Expressu Kolejowego" wykonany pięknie na pergaminie z wdzięcznością aprobujemy. Projekt kliszy „Jak być oszczędnie piękną i elegancką" oddaliśmy do cynkografji. Bezinteresowością W. Pana jesteśmy wzruszeni.

P. **A. B. Piaskowski, Warszawa.** Dziękujemy za życzliwość i chęć współpracy. „Wiadomości pocztowe ogólne polskie" wydrukujemy. „Obowiązki sanitarne Poczty polskiej za W. Ks. Warszawskiego", choć jestto bardzo interesujący szkic historyczny, z braku miejsca nie zamieścimy.

P. **M. D. w M. K., Warszawa.** Materjał otrzymaliśmy po wyjściu świątecznego numeru. Ze względu na niemożność wykonania na termin kliszy, załączony artykuł odłożyliśmy do następnego numeru. Zamówione 50 egzemplarzy wysyłamy. Za tak skuteczne poparcie serdecznie dziękujemy.

P. **Lucjan Nowosielski, Warszawa.** Gotowość współpracy grupy literatów „Nowej Polski" witamy z radością. Z materjałów łaskawie nam przesłanych korzystać będziemy w miarę możności.

P. **J. Mazarski w Poznaniu.** Serdeczne Bóg zapłać za podjęte starania. Zebrane listy prenumeratorów prosimy wysłać do Administracji (Wilno, Wielka Pohulanka 6), Materjały do Redakcji (Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2).

P. **Stanisław Miernik, Rokiciny, woj. Łódzkie.** Dziękujemy za nadesłane wiersze. Nie wyzyskane stosownie do życzenia zwrócimy.

P. **Hamburger w Stanisławowie.** Zaczynamy skromnie ale uczciwie. Z każdym numerem będziemy treść, formę i papier doskonalić wedle życzenia większości czytelników. Ankietę drukujemy. Za życzliwość i gotowość współpracy dziękujemy.

P. **Jankowski w Gdańsku.** Do zorganizowania wycieczki przystępujemy, o czem Was zawiadomimy. Prosimy o dalszą życzliwość dla naszych skromnych poczynań.

P. **W. Majewski we Lwowie.** Z wiersza nie skorzystamy. Artykuł fachowy za słaby. Nie zamieścimy.

P. **inż. St. Andrzejewski w Warszawie.** Dziękujemy. Opracowujemy dalej i o przebiegu prac Sz. Pana zawiadomimy.

P. **A. Maliszewski, zwrotniczy stacji Mońki.** „Express Kolejowy" — regularnie wysyłamy. Należy reklamować u listowego.

P. **J. Kruszewski, stacja Iwacewicze.** Sprawę pańskiego etatowania wyjaśniamy. Szczegóły listownie.

P. **Malinowski w Radomiu.** Dzięki. Skorzystamy,

P. **S. Z. w Brześciu.** Treść niezupełnie się nadaje do naszego pisma.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do Redakcji nie zwraca się, o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawo czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński,** Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „RUCH" Tatarska 6.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY

EXPRESS OLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I || Niedziela 1 maja 1927 r. || Administracja: W. Pohulanka 6 m. 8 || Nr 7.

UWAGA! I-szy Konkurs-plebiscyt Czytelników z nagrodami na str. 8.

Właściwi ludzie na właśiwych miejscach.

Psychotechnika jako najaktualniejsze zagadnienie dnia w oświetleniu znakomitego uczonego prof. D-ra Stanisława Władyczki.

Właściwy człowiek na właściwem miejscu! Takim oto zdaniem rozpoczyna z nami rozmowę światowej sławy lekarz-psychjatra profesor Wileńskiej Almae Matris Dr. St. Władyczko proszony o wywiad na temat o celowości psychotechniki stosowanej obecnie coraz częściej w pracy codziennej.

— Za najważniejsze uważam—mówi rozwijając swą myśl nasz czcigodny rozmówca—wybór zawodu przez człowieka w jego latach młodzieńczych. Przy wyborze zawodu należy brać pod uwagę: życzenia osobiste, zainteresowanie oraz zdolności fizyczne i psychiczne.

Zagadnienie psychotechniki szeroko już jest zrozumiane na zachodzie. W roku 1920 w Niemczech obliczono, że jest 15 tysięcy różnych zawodów i określono potrzebne do ich spełniania kwalifikacje. Statystyka twierdzi, że przy stosowaniu badań psychologicznych ilość wypadków maleje o 50 procent. Stąd stosowanie psychotechniki posiada szczególnie wielkie znaczenie w dziedzinie Komunikacji. Np. kierowca samochodu i maszynista kolejowy. Ileż od nich zależy bezpieczeństwo publiczne?

Bardzo ciekawą rzeczą jest, że w trafnym wyborze zawodu zainteresowany jest nie tylko dany pracownik, a całe społeczeństwo i Naród.

Zwrócić należy szczególną uwagę na element znużenia i znudzenia w czasie wykonywania pracy. Znużenie



Wśród 555 parlamentarzystów polskich jednym z nielicznych, zresztą „właściwych ludzi na właściwem miejscu", jest p. MARSZAŁEK SEJMU — MACIEJ RATAJ, który zdał znakomicie egzamin obywatelski i polityczny na swem zaszczytnem stanowisku w czasie zeszłorocznych wypadków majowych, kiedy jako najwyższy reprezentant władzy zwierzchniej Państwa pierwszy w poczuciu ważności dziejowego momentu dla Polski sankcjonował zbawienny czyn Wodza Narodu, Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego i rzucił wśród zwaśnione i walczące ze sobą partje hasło jedności, zgody i współpracy.

jest wyrazem przemęczenia, spowodowanego nieprawidłową organizacją pracy i nieodpowiedniem tej pracy przeznaczeniem.

— A znudzenie?

— Jest wyrazem braku zainteresowania w pracy nie lubianej. Znudzenie pomniejsza zdolność do pracy i jej wydajność, a w zawodach odpowiedzialnych, podobnych tym, które wymieniłem, powoduje szereg błędów, których skutki są nieraz nieobliczalne.

— Prawda, panie profesorze, że praca trafnie wybrana daje człowiekowi uczucie szczęścia?

— Tak! *Jednym z warunków t. zw. szczęścia osobistego jest przecież radość tworzenia i inicjatywa twórcza.*

Pozbawiony jest tego człowiek pracujący w nieodpowiednim fachu.

Chciałbym podkreślić, że stałe a la long znudzenie jest jedną z przyczyn tak powszechnej dzisiaj bolączki społecznej neurastenji. Pewien odsetek samobójstw jest wynikiem źle obranego przez ludzi zawodu. Ruina wielu rodzin nie tylko materjalna, lecz i moralna nieraz była wynikiem pracy w nieodpowiednim zawodzie głowy rodziny.

— Dalsze konsekwencje?

— Nie kończą się w każdym bądź razie na ucieczce od życia, to jest samobójstwie.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 II

Źle wybrany zawód stwarza przykre samopoczucie bezsiły i zdenerwowanie człowieka. Życie przeciętnego takiego biedaka jest istną Golgotą. To zmusza go do narkomanji (alkohol, kokaina, morfina), by na chwilę zapomnieć przykrości źle obranego wzaraniu życia zawodu.

Słuchając tych bezcennych wywodów uczonego ośmielamy się postawić mu pytanie: jakie drogi widzi dla spopularyzowania zagadnienia psychotechniki na najbliższym nam terenie różnorodnej pracy fachowej t. j. w Kolejnictwie. Na pytanie to otrzymujemy odpowiedź:

— Przez tworzenie na wzorach zachodnich opartych komisji psychotechnicznych przy poszczególnych dyrekcjach. Odnośnie dyrekcji wileńskiej projekt taki wysunąłem w swoim czasie na zjeździe lekarzy kolejowych. Jakie losy są tego projektu powiedzieć by mogły panom władze dyrekcyjne.

— A prasa?

— Prasa jest tutaj, jak we wszystkich innych wypadkach przepotężnym czynnikiem.

Pismo naprzykład utworzone dla kolejarzy musi poruszać nie tylko sprawy fachowe, lecz wnikać we wszystkie dziedziny życia i pracy ludzkiej. Przedziwna mozaika życia musi się odzwierciadlać na łamach takiego pisma i z tego stanowiska uważam właśnie kierunek pisma panów za bardzo wskazany i dobry.

Witam więc z uznaniem powstanie „Expressu Kolejowego"—jako pierwszego w Polsce pisma kolejowego, które daje strawę duchową nie tylko ściśle z zakresu fachu, ale i wszystkich innych dziedzin życia kolejarza, jako członka spoleczeństwa i państwa.

Dlatego też uważam — kończy swe niezwykle pochlebne w swym końcowym ustępie dla nas — wywody dostojny rozmówca — kolejarze winni popierać to swoje jedyne pismo, a odpowiednie czynniki, którym rozwój kolejnictwa i postulat fachowego i obywatelskiegó wychowania kolejarza leży na sercu winny nie poskąpić dlań o ile zajdzie potrzeba pomocy materjalnej.

Pożegnaliśmy ze czcią znakomitego profesora i wychowawcę z przeświadczeniem o nieomylności wysuniętej przez niego na wstępie tezy: „*Właściwy człowiek na właściwem miejscu*".

Jerzy Kamiński.
B. W. Święcicki.

Czytelnicy „Expressu Kolejowego" mają głos!

Dalszy ciąg odpowiedzi na nasz I-szy Konkurs.

Szanowny Panie Redaktorze!

W „Expressie Kolejowym" podoba mi się wszystko — całość ujęta jest dobrze. Jako instruktor szkolenia kolejarzy na Kresach ze swego stanowiska służbowego uważam, że wydawnictwo Pańskie jest pożyteczne pod względem nie tylko informacji obywatelskiej o przejawach twórczych naszego życia i kraju całego, lecz wielką korzyść widzę w tem, że „Express Kolejowy" nawołuje do „wyścigu pracy" i zarazem daje wskazówki praktyczne i ułatwia możność zdobycia wiedzy fachowej i ogólnej każdemu z jego czytelników.

Ujęcie treści artykułów w formie b. dostępnej, popularnej, ma ogromne znaczenie dla sprawy przysposobienia kolejarzy do ściśle fachowego szkolenia.

Uważałbym, że objętość treści można byłoby zmiejszyć bez żadnego uszczerbku dla pisma, t. j. zamiast 16 stron dawać co tydzień 10 stron.

Pożądanem jest stworzenie działu radjowego i propagandy radjotechniki.

Przesyłając Redakcji „Expresu kolejowego serdeczne pozdrowienia w imieniu własnem i kolegów życzę owocnej pracy nadal i zupełnego zwycięstwa na polu popularyzacji wiedzy o kolejnictwie.

Z poważaniem
Zenon Szpyrkowicz.
Wołkowysk, 27.IV 1927.

O konsolidację sił społecznych.

Jesteśmy społeczeństwem, które przechodzi obecnie drugą fazę rozwoju w ramach niepodległości. Pierwsza, pełna załamań i niedociągnięć skończyła się u mostu Poniatowskiego w pamiętnym dniu 12 maja 1926 r. Przewrót majowy był huraganem, który linję rozwoju społecznego w Polsce nastawił na zgoła inne drogi. Obudził nowe wartości. Jest punktem zwrotnym w naszych dziejach, punktem — od którego zaczyna się przebudowa sił społecznych.

Polska przedmajowa, to Polska marazmu i ciągłych wahań, Polska zdana na łup ludzi, którzy przywykli w mętnych wodach łowić ryby. Najważniejsze sprawy państwowe zależne były od takiego czy innego nastawienia interesów partyj i klik sejmowładczych. Cierpieć musial na tem interes Państwa. Rozwielmożniła się korupcja i system protekcyjny, wyniesiony z lochów niewoli. Społeczeństwu polskiemu, szerokim masom brakło kierunku. Nie było ciągłości linji w polityce wewnętrznej i zagranicznej. Nad najważniejszymi zagadnieniami przechodzono do porządku dziennego lub szło się od wypadku do wypadku. Jako przykład posłużyć może stosunek rządów przedmajowych do zagadnień narodowościowych na naszych Ziemiach Wschodnich. Z jednej strony przeprowadzało się specjalną metodę szykan w stosunku do szkolnictwa białoruskiego, z drugiej pozwalano na tworzenie hurtków Hramadzie białoruskiej, jakkolwiek program tego stronnictwa o orjentacji wybitnie filosowieckiej zbyt dobrze był znany kierownikom polskiej nawy państwowej.

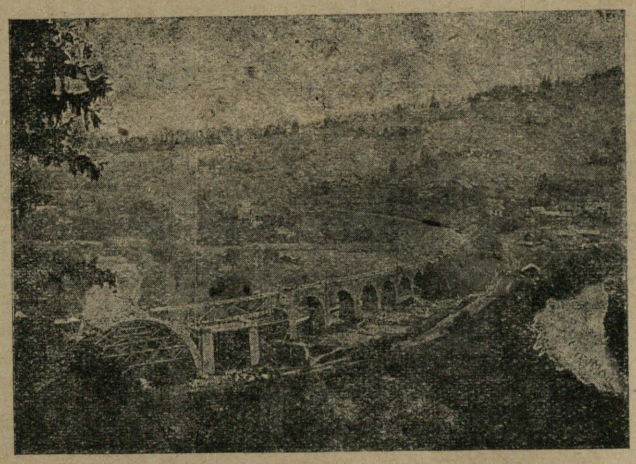
Bezpośrednio po przewrocie majowym twórca jego Marszałek Piłsudski wypowiedział słowa najlepiej może charakteryzujące ten przełom społeczny i jego nasłępstwa: „Idą czasy, znamieniem których będzie wyścig pracy. Słowa te głęboko wnikają w istotną treść Polski pomajowej.

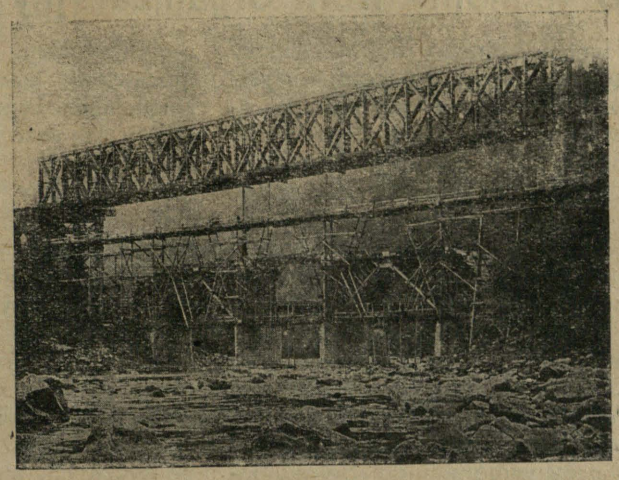
Przedtem pytano się ludzi, wchodzących w życie państwowe do jakiego stronnictwa należą — obecnie: jaki dorobek pracy mają za sobą. Pogłębienie życia państwowego przez wejście doń ludzi rzetelnych zasług i wielkiej pracy jest pierwszą cechą rządów pomajowych.

Zaczyna się wyścig pracy. Jesteśmy społeczeństwem, które pod tym względem zostaje daleko w tyle poza innemi narodami Europy. W pochodzie do wielkiej, potężnej Polski musimy w pierwszym rzędzie uwzględnić ten postulat ciągłej pracy. Bez względu na sympatje czy animozje partyjne i polityczne. Jako przykład służyć nam powinien wielki twórca nowego człowieka w Polsce—Marszałek Piłsudski.

T. Jacek-Rolicki.

Popierajcie Ligę Morską i Rzeczną oraz Ligę Obrony Powietrznej Państwa!





Most na Prucie koło Jaremcza w czasie odbudowy i po wykończeniu.

Lotnictwo cywilne w świetle interesów Państwa.

Artykuł niniejszy zawiera główne myśli głośnego dziś odczytu, wygłoszonego przez niżej podpisanego w ub. m. w Sali Towarzystwa Hygjenicznego w Warszawie. Myśli te drukujemy na łamach „Expressu Kolejowego" tem skwapliwiej, że autor ich komandor rez.-pilot Grzegorz Piotrowski, znany jest jako fachowiec w dziedzinie krzewienia wiedzy lotniczej, dzięki której rozszerzyć się jedynie mogą horyzonty rozwoju kolejnictwa, jako niezaprzeczenie podstawowego czynnika współczesnej i przyszłej komunikacji. *Red.*

W Polsce żyjemy dotąd w atmosferze poglądów, jakie panowały na Zachodzie przy samym zapoczątkowaniu tam komunikacji lotniczej, to jest w latach 1918—19. Wówczas to sądzono, że państwo powinno wypłacać subwencje linjom komunikacji lotniczej i że w miarę rozwoju tych linji i wzrostu frekwencji lotnictwo komunikacyjne dojdzie do stanu samowystarczalności, a więc już subwencji wymagać nie będzie, a jednocześnie zatrudni i wyszkoli zastępy pilotów i mechaników, potrzebnych na wypadek wojny oraz zatrudni przemysł lotniczy.

Okazało się jednak że: 1) lotn. cyw. obywa się stosunkowo bardzo małą ilością samolotów i personelem, a więc że nie jest w stanie zatrudnić przemysłu, ani utrzymać rezerwy dla wojska i 2) że frekwencja nie zwiększa się, o ile nie czynić ogromnych inwestycji na budowę wielkich samolotów i rozbudowę baz, bo tylko wielkie samoloty i urządzenia na lotniskach (oświetlenie krzyżowe, radiometereologiczna łączność, sieć terenów dla międzylądowań, drogowskazy i t. d.) zwiększa moment bezpieczeństwa i komfortu lotu.

Jak wielkie są inwestycje dowodzą przykłady: Niemcy na jedno tylko lotnisko cywilne asygnowali 9 miljonów marek; anglicy na jedno tylko lotnisko w Craydon—120.000 funt. sterl.

W 1922—23 r. czynniki miarodajne na Zachodzie stanęły wobec problematu: czy wolno wydawać tak znaczne pieniądze, a więc obciążyć podatnika tak wielkim budżetem na lotnictwo cywilne, skoro korzysta z tych lotów tylko znikoma ilość ludzi najbogatszych, podróżujących normalnie sleepingami? Sytuacja byłaby bez wyjścia, gdyby nie ta okoliczność, że Liga Narodów nie dała bezwzględnych gwarancji pokoju i rozpoczęto zbrojenie nanowo.

Na zasadzie doświadczeń wielkiej wojny myśl wojskowa wyłoniła potrzebę wielkich samolotów. Mały zwinny samolot „myśliwski", który staczał pojedynki powietrzne w obliczu całych armji pozostanie piękną tradycją w dziejach lotnictwa, jakiemi są, naprzykład, rycerskie turnieje średniowiecza. Dla przyszłej wojny potrzebne są już samoloty o wielkiej nośności, o znacznej sile motoru, tak aby mogły odbywać dalekie loty nocne dla bombardowań i głębokich wywiadów. W ten sposób stało się, że linje zapotrzebowań lotn. wojsk i cyw. spotkały się w jednym i tym samym punkcie—w punkcie wielkich samolotów i specjalnie urządzonych dla dalekich lotów i nocnych lądowań—przyziemi.

To też cała sprawa lotnictwa cywilnego przyjęła inny obrót. Już nie szkoda pieniędzy na loty pasażerskie, na rozwój lotnictwa cywilnego, jeśli to lotnictwo cywilne służy jednocześnie celom obrony państwa, a więc obroni tak pałac magnata, jak i domek wyrobnika, jeśli pieniądze użyte na wielkie samoloty komunikacyjne tem samem odciążą budżet wojskowy.

Oto jest współczesny pogląd na lotnictwo cywilne, który, niestety, jeszcze nie znalazł posłuchu w Polsce. *Polska dotąd pozwala sobie na luksus utrzymywania osobno lotnictwa cywilnego i wojskowego, z których każde posiada swoją nieuzgodnioną wzajemnie gospodarkę i własne typy samolotów.*

Głośną sprawę Aerolotu i używanych przez tą linję samolotów Junkersa należy rozpatrywać przedewszystkiem z tego punktu widzenia. Samoloty Junkersa, nie zważając na ich dodatnie cechy, nie powinny być używane w lotnictwie cywilnem już dlatego, że nie są one używane w wojsku, a więc wymagają dla siebie osobnych warsztatów i organizacji przemysłowej, nieopłacających się wobec zbyt małej ilości samolotów lotnictwa cywilnego. Jeśli Niemcy, mając 20.000 kilometrów sieci lotniczej, uważają, że ich najbardziej w Europie rozwinięte lotnictwo cywilne jednak nie zatrudni przemysłu lotniczego bez pomocy wojska, to cóż dopiero Polska mająca zaledwie 2.4000 kilometrów sieci?

Powinniśmy używać w lotnictwie cywilnym samoloty, czy to drewniane, czy to metalowe, ale takie, które jednocześnie byłyby potrzebne wojsku, które opierałyby się na te same wytwórnie i warsztaty, co i wojskowe samoloty". *Grzegorz Piotrowski.*

Od Administracji.

Wszystkich prenumeratorów naszych, zwłaszcza zamiejscowych uprzejmie prosimy o wcześniejsze wpłacenie prenumeraty na miesiąc maj dla uniknięcia niepożądanej przerwy w wysyłaniu pisma.

O jednolity front organizacyjny kolejarzy.

Kadencja obecnego Sejmu kończy się za parę miesięcy, poczem, wszystko wskazuje, że zostanie ogłoszony termin nowych wyborów do 3-go Sejmu Jeśli kolejarze chcą naprawdę poprawić swój byt, to powinni dążyć do tego, aby wszystkie istniejące obecnie związki kolejowe połączyły się jaknajprędzej w jeden ogólny związek kolejarzy, w którymby były samodzielne sekcje maszynistów, konduktorów, naczelników, kasjerów, nadzorców toru, przetokowych, ślusarzy i t. d. W takim wielkim związku wystarczy może składka 1 zł. na miesiąc, a za to przy wyborach do Sejmu będziemy mogli wystawić własną listę i zdobyć jaknajwięcej mandatów do Sejmu i Senatu.

Dziś w Polsce jest 81% ludzi, którzy zarabiają mniej niż 100 zł. na miesiąc, choć jak wykazały badania Komisji statystycznej koszta utrzymania jednej średniej rodziny (4 osoby) wynoszą np. Warszawie 10 zł. 43 groszy dziennie, t. j., 312 zł. 90 gr. miesięcznie. Niektóre związki są dziś przeważnie folwarkami partyjnemi, to też marnotrawienie kolejowego życia zawodowego, jakie obserwujemy obecnie, szczególnie obciąża działaczy partyjnych. W 9-tym roku istnienia Polski mamy już kilkanaście związków Kolejowych. Tak oto buduje się w Polsce demokrację! Panujący obecnie rozłam wśród związków kolejowych nasuwa groźnie wnioski na przyszłość. Związki nie kierują interesami kolejnictwa i ogółu kolejarzy, a interesem partji. A trzeba wiedzieć, że z chwilą sprywatyzowania Kolejnictwa przywileje związków zostaną znacznie ograniczone. Z partyj politycznych, które posiadają monopol na poszczególne związki jedynie jak dotąd P. P. S. zrozumiało — to i celem dalszego organizowania kolejarzy w swych szeregach wytworzyło przy Centralnym Komitecie Wykonawczym partji Centralny Wydział Kolejowy P. P. S. do którego należą leaderzy Związku Zawodowego Kolejarzy: Gryłowski, Fijałkowski, Kaczanowski, Kuryłowicz i Wernikowski.

Katowice. *Górnoślązak.*

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Partyjnictwo związkowe.

„Łącznik", stwierdziwszy, że polityka-komanja była i jest chorobą, grzebiącą większość naszych organizacji zawodowych, oświadcza, iż dlatego głównie pozostają niezaspokojone elementarne potrzeby pracowników kolejowych, a natomiast kwitnie pokątna licha i szkodliwa polityka partyjna. Jaki środek na tę chorobę?

Jedynym środkiem wyleczenia jej jest jasne zrozumienie przez szerokie masy pracownicze, iż praca organizacyj zawodowych nie może być uzależniona od podniet i prądów chwili, a musi iść prostą, acz ciężką i długą drogą, na wierze we własnie siły, własną mądrość i wartość oparta. Gdy zrozumienie to nastąpi, a nastąpić musi z koniecznością nieubłaganą, jak odmiana księżyca, samo życie przejdzie ponad temi organizacjami, które jedynie w uporze lub zaślepieniu partyjnem trwać będą.

Swięta racja, niezrażajmy się że długo na to czekać trzeba.

Nowe zmartwienie Z. Z. P.

Czułe serce Z. Z. P., jak się okazuje, nietylko przejęte jest niedolą kolejarzy, ale interesuje się również i strapieniami innych objektów. Takby sądzić należało z wiersza poety kolejowego A. Polota w ostatnim n-rze „Kolejarza":

Choć świat cały dzisiaj śpiewa
Cudną pieśń radosną,
Ale smutne stoją drzewa,
Co nad Wisłą rosną.

Coprawda, wesołego drzewa nigdyśmy nie widzieli.

Dyspozytorzy ruchu.

Do kategorji pracowników, którzy uważają się za najbardziej pokrzywdzonych między pokrzywdzonymi należą dystozytorzy ruchu. Ostatnio w sprawie ich zabrał głos „Łącznik", który tak rzecz tłomaczy:

Upośledzenie dyspozytorów ruchu tłomaczę sobie tylko tem, że sami, milcząc cierpliwie dzwigają ciężar swej pracy, w nadziei na lepsze jutro, przyczem pochodzą z rodziny zawiadowców stacji i ich pomocników, a więc przywykli do ciężkiej pracy i macoszego traktowania. Możliwa jest i ta ewentualność, że są blizcy władzy, a dalecy kolegom; pierwszą mało obchodzą, gdyż pracują sprawnie, (z ruchu kolejowego może być dumne społeczeństwo), a drudzy sami są upośledzeni i, w dodatku, stale indagowani i krytykowani przez dyspozytorów.

Żeby złemu zaradzić na to nie wynaleziono niestety lepszego środka jak organizacja celem wywalczenia praw należnych. A więc: organizujcie się, panowie.

Kasa Wzajemnej Pomocy Urzędników Ministerstwa Komunikacji.

Nie wszystkim prawdopodobnie jest wiadomem, że w Ministerstwie Komunikacji istnieje kasa wzajemnej pomocy pracowników M. K., której działalność stale się rozwija i wzrastu, a to zawdzięczać należy, niezwykle sprężystej działalności prezesa jej Nacz. Wł-u Dyspozycji Taborem inż. M. Gronowskiego, głównego inicjatora i założyciela, oraz sekretarza Goławskiego i członków zarządu Burlińskiego, Srokurskiego i Borkowskiego. Jakim zaufaniem cieszy się kasa samopomocy wystarczy zaznaczyć, że w latach 1925—1926, wzrost członków wynosił 50%, co przypisuje się należytemu zrozumieniu przez pracowników M. K. własnego interesu, w zapisywaniu się do grona uczęstników kasy. Kasa wydaje pożyczki krótko i długoterminowe do roku na najdogodniejszych warunkach, bo zaledwie płaci się parę % rocznie,

Procenty jakie płyną z udzielania pożyczek, jako najpoważniejsze źródło dochodu, są obracane na pokrycie głównego celu t. j. udzielania zapomóg w razie śmierci członków, lub ich rodzin. Wysokość pożyczki lub zapomogi jest uzależnioną od czasu uczęstnictwa członka w kasie i dochodzi do 150% ostatnio pobieranej miesięcznej pensji lub emerytury od której członek opłacał wkładki miesięczne. Ilość pożyczek udzielonych w roku 1926 r. wyniosła 656 na sumę 87 tysięcy. Zapomóg wydano bezzwrotnych 7 na sumę 1225 złotych.

Zaznaczyć należy, że przewodniczący p. inż. Gronowski dzięki usilnym zabiegom zdołał uzyskać kolekturę loterji Klasowo-Państwowej, z Generalnej Dyrekcji, która przydzieliła kasie 50 losów czyli 200 czwiartek do każdej klasy i przy pomyślnej sprzedaży Zarząd Kasy przewiduje około 1600 zł. rocznie zysku niezależnie 2% premji gd wygranej kwoty. Jak widać z powyższego kilka ruchliwych jednostek z p. inż. Gronowskim na czele zdołało stworzyć tak pożyteczną placówkę, jaką jest Kasa Samopomocy w M. K., która w wypadkach niecierpiących zwłoki, ratuje swoich członków wydając im zapomogi i pożyczki chroniąc ich w ten sposób przed wyzyskiem lichwiarzy. Jak się daje słyszeć, że p. inż. Gronowski z powodu nagłych wyjazdów służbow. zagranicę chce złożyć mandat, ku ogólnemu żalowi członków.

Marjan Dann.

Warszawa.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Koleje, żegluga, lotnictwo, poczta i finanse.

— **Podniesienie płac o 25 proc. nastąpi w lipcu.** Jest to zupełnie niezależne od uzyskania pożyczki zagranicznej. Wicepremjer Bartel oświadczył korespondentom pism, że Rząd w najbliższym czasie załatwi pomyślnie sprawę poprawy bytu urzędniczego.

Zależne to jest nie od pożyczki zagranicznej, lecz od dalszych normalnych wpływów skarbowych.

Podwyżki należy się spodziewać w lipcu w wysokości 25 proc.

Już w obecnej chwili Rząd byłby w stanie udzielić podwyżki urzędnikom, byłaby ona jednak minimalna, a Rząd pragnie, aby podwyżka była odpowiednio wysoka.

Należy zwrócić uwagę, iż sprawa podwyżki pensji urzędniczych już od dłuższego czasu jest przedmiotem obrad Rady Ministrów. Interesuje się nią szczególnie Prezydent Rzeczypospolitej Mościcki i Marsz. Piłsudski.

— **Ministerstwo Komunikacji wyjaśniło, że:** służby b. pracowników w Rosji po przewrocie politycznym, w żadnym przypadku do wysługi emerytalnej nie można zaliczać.

Pracownikom, którzy w czasie swej służby na P. K. P. byli uczestnikami Tymczasowej Kasy przezorności (ustawa z dnia 8. II. 1919 r.) okres ten należy zaliczać do wysługi emerytalnej w myśl art. 3 punkt 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej bez opłaty.

— **O dokumenty z Z. S. S. R.** o których pisaliśmy w Nr 2-3 p.t. „Czy się opłaci" dowiadujemy się, że ministerstwo spraw wewnętrznych wydało okólnik na mocy którego wszelka korespondencja w sprawie wydania dokumentów, legalizację, zebranie informacyj i t. p. od władz sowieckich kierować należy od urzędów konsularnych R. P. w Z. S. S. R. za pośrednictwem Ministerstwa spraw zagranicznych.

Natomiast potrzebne na ten cel pieniądze winny być przesyłane jak i listy wartościowe pocztą wprost do polskiego urzędu konsularnego na terenie Z. S. S. R. z pominięciem pośrednicwa Ministerstwa spraw zagranicznich oraz bez uprzedniego wyjednywania zezwoleń władz skarbowych z tem, że zawartość listy nie może przekraczać sum 10 dolarów amerykańskich.

— **Czy były nadużycia w Dyrekcji P. K. P. w Gdańsku?** Dyrekcja polskich kolei państwowych w Gdańsku komunikuje, że w ostatnich czasach pojawiły się w dziennikach wiadomości o rzekomych nadużyciach, poczynionych jakoby w dziale zaopatrywań dyrekcji P. K. P. Celem zapobieżenia dalszego wprowdzania w błąd opinji publicznej dyrekcja P. K. P. oświadcza, że nic jej nie wiadomo o jakichkolwiek nadużyciach w tym dziale. Natomiast w sprawie uchybień rzeczywiście popełnionych przez kilku urzędników w innej dziedzinie, toczą się dochodzenia, zarządzono przez dyrekcję P. K. P.

— **Przywóz w Rosji.** W ciągu marca r. b. przybyło z Rosji do Polski 2.373 wag. różnych ładunków z czego około 1600 przypada na rudę żelazną. W tym samym czasie wysłano z Polski do Rosji 461 wag. ładunków, w tem 300 wag. cynku, żelaza i blachy.

Transporty tranzytowe w marcu r. b. z Rosji i do Rosji przez Polskę osiągnęły cyfrę 2.000 wagonów.

— **Wywóz z Polski** W marcu r. b. wysłano z Polski do Łotwy 887 wag. ładunków w tem przeszło 500 wagonów węgla. Z Łotwy przybyło w samym czasie 204 wag. ładunków.

— **Strajku pocztowego nie będzie.** Od Zarządu Głównego Związku Niższych Pracowników Poczt i Telegrafów otrzymaliśmy poniższy komunikat:

W dniach 20 i 21 b. m. odbyła się konferencja Prezesów okręgowych Związku Niższych Pracowników Poczt, Telegrafów i Telefonów celem zajęcia stanowiska w sprawie rzuconego przez Zrzeszenie Pracowników P., T. i T. hasła do strajku.

Po szczegółowem rozpatrzeniu sprawy uznano, że hasło do strajku rzucone zostało w warunkach zupełnie nie odpowiednich, że nie poczyniono do tego żadnych przygotowań, wobec czego strajk musiałby się zakończyć klęską pocztowców.

Pozatem uznano, że powodem do strajku nie może być odmowa Rządu wypłaty jednorazowej zapomogi, gdyż wobec prowadzonej przez Związek Niższych Pracowników akcji o ogólne i trwałe polepszenie bytu niższych pracowników, strajk dla uzyskania zapomogi byłby zaprzepaszczeniem tych daleko ważniejszych postulatów.

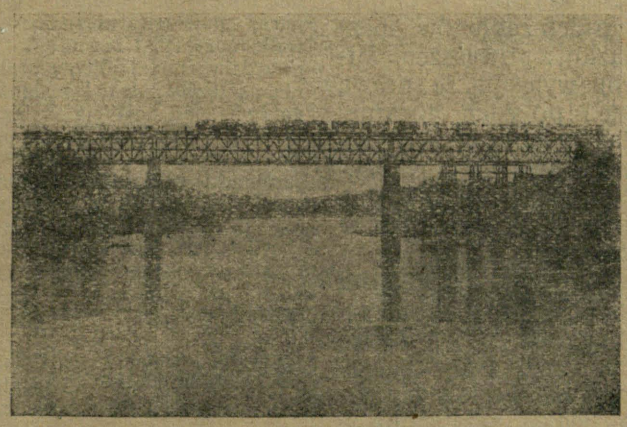
Wobec tego Zjazd Prezesów okręgowych uznał, że rzucenie hasła do strejku przez p. Szczurka podyktowane zostało motywami natury politycznej i osobistej.

Zjazd wysunął najważniejsze postulaty, jak przeszeregowanie niższych pracowników o 2 grupy wzwyż i wypłatę zaliczki w wysokości 200 zł. na ruchunek przeszeregowania, stwierdzając zupełną zgodność poglądów między Zarządem Głównym, a Zarządami okręgowemi oraz ogółem niższych pracowników pocztowo-telegraficznych.

— **Szkoła techniczna telegraficzno-telefoniczna.** Dnia 1-go października r. b. rozpoczyna się nowy kurs w Szkole Technicznej warszawskiej dyrekcji poczt i telegrafów. Nauka w szkole trwa 2 lata. Po ukończeniu szkoły absolwenci mogą otrzymać stanowiska techników w państwowych telegrafach i telefonach. Od kandydatów wymagane jest świadectwo z ukończenia 6 klas szkoły średniej i odbyta służba wojskowa. Pierwszeństwo mają kandydaci z przygotowaniem technicznem.

Do podania należy załączyć: świadectwo szkolne, metrykę, świadectwo moralności, zaświadczenie o odbytej służbie wojskowej oraz poświadczenie obywatelstwa polskiego. Podania przyjmuje dyrekcja poczt i telegrafów w Warszawie, wydział telegraficzno-telefoniczny. Plac Napoleona 10—11 p. pokój Nr. 43. Termin składania podań upływa dnia 30 czerwca r. b.

Z WIDOKÓW KRESOWYCH



Nowy most kolejowy na Niemnie w Grodnie.

— **Rekord szybkości podróży powietrznej.** W dn. 21 b. m. samolot komunikacyjny Polskiej Linji Lotniczej Aerolot (P-Pain) kierowany przez pilota Tadeusza Dmoszyńskiego, przebył drogę z Łodzi do Warszawy w przeciągu 28-miu minut. Lotem był zdobył Dmoszyński rekord szybkości, gdyż leciał z przeciętną szybkością 248 klm. na godzinę, podczas gdy normarn e chyżość samolotów komunikacyjnych wynosi przeciętnie 150 klm. Podkreślić należy, że w dniu wczorajszym warunki atmosferyczne były bardzo ciężkie, gdyż nisko snujące się chmury zasłaniały horyzont i bezustannie padał drobny deszcz.

— **Promienie Bairda.** Ostatnio przeprowadzono w Londynie dalsze próby z niewidzialnemi promieniami, odkrytemi przez uczonego angielskiego J. L. Bairda. Promienie Bairda mają szczególną własność działania, dają możność widzenia poprzez mgłę nawet bardzo odległych przedmiotów. Promienie te mogą oddać nieocenione usługi bezpieczeństwu komunikacji morskiej i lotniczej. Doświadczenia wczorajsze dały świetne wyniki.

— **Z Warszawy lub Lwowa do Bregencji w jednym dniu.** Austrjackie Towarzystwo komunikacji powietrznej Austroflug w dniu 19 b. m. uruchomiło linję powietrzną z Wiednia do Brogencji przez Linz, Salzburg, Insbruck. Samoloty startują z Wiednia o godz. 14 m. 20, aby po 5-ciu godz. osiągnąć cel podróży.

Dzięki uruchomieniu powyższej linji pasażerowie z Warszawy i Lwowa, którzy rano odlatują w kierunku Wiednia, tego samego dnia mogą przybyć do Linza, Salzburga, Insbrucku czy Bregencji.

To samo naturalnie dotyczy przewozu poczty i towarów.

Pretensje ubezpieczonych do Towarzystwa „New-York". W ostatnich dniach pojawiło się w prasie ogłoszenie biura, zaofiarującego pośrednictwo w sprawach dochodzenia pretensji do amerykańskich zakładów ubezpieczeń „New-York" i „Equitable" oraz rosyjskich zakładów ubezpieczeń. W związku z powyższem Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, że sprawą pretensji obywateli polskich do amerykańskich zakładów ubezpieczeń zajmuje się Konsulat Geneneralny Rzeczypospolitej Polskiej w New-Yorku, tudzież Zrzeszenie Ubezpieczonych w Warszawie, informacji zaś ubezpieczonym udziela Ministerstwo Skarbu (Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń). Co się tyczy rosyjskich zakładów ubezpieczeń, to sprawa uregulowania zobowiązań ich względem obywateli polskich będzie załatwiona w drodze ustawodawczej. Zwracanie się interesowanych do Biur Pośrednictwa naraża na zbędne wydatki i jest bezcelowe.

Instytut Eksportowy. Min.P. i H. przygotowało projekt rozporządzenia p. Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie utworzenia przy tym Ministerstwie Państwowego Instytutu Eksportowego.

Zadaniem tego Instytutu będzie:

1) badanie możliwości i warunków eksportu dla poszczególnych produktów polskich i udzielanie odnośnych informacyj sferom zainteresowanym;

2) inicjowanie i ulepszanie eksportu, oraz współdziałanie w tworzeniu organizacji eksportowych;

3) podejmowanie inicjatywy i współdziałanie w sprawie standaryzacji artykułów eksportowych oraz w zakładaniu urządzeń pomocniczych dla eksportu;

4) branie udziału w opracowaniu projektów ustaw i rozporządzeń, dotyczących handlu zagranicznego;

5) wykonywanie na zlecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu wszelkich innynnych czynności, związanych z handlem zagranicznym.

Na czele Instytutu ma stanąć dyrektor, mianowany przez Min. Przemysłu i Handlu. Organem opinjodawczym będzie Rada, składająca się z 15 członków, z których 6-ciu powołuje Min. Przem. i Handlu z pośród kupców, przemysłowców, rolników i finansistów, 9-ciu zaś delegują organizacje społeczno-gospodarcze.

Ponadto Ministrowie Przemysłu i Handlu, Skarbu, Spraw Zagranicznych, Rolnictwa i Komunikacji delegują do Rady z głosem doradczym po jednym przedstawicielu.

Wydatki i Dochody Ministerstwa Poczt i Telegrafów. Wydatki Min. Poczt i Tel w lutym b. r. wyniosły 10 mil. zł. Z tego 6.0 poszło na utrzymanie personalu, 3.5 na utrzymanie ruchu i 0.5 na wydatki inwestycyjne. Dochody wynosiły 13.8 milj. zł. (w lutym 1926 r. 8.7 milj. zł.) z czego opłaty pocztowe 6.8 milj. zł., opłaty telegraficzne 0.9 milj. zł. i opłaty telefoniczne 2.6 milj. zł.

Zasilenie funduszów Towarzystwa Przyjaciół Państwowej Szkoły Technicznej w Wilnie.

Towarzystwo Przyjaciół Państwowej Szkoły Technicznej w Wilnie z Prezesem Dyrekcji Kolei Państw. inż. J. Staszewskim na czele, urządza na rzecz niezamożnych uczniów tej szkoły **LOTERJĘ FANTOWĄ**, której ciągnienie odbędzie się 7 maja r. b. wieczorem w sali T-wa Kresowego, Zawalna 1.

Loterja jest zaopatrzona w wiele wartościowych przedmiotów, jak maszyna do szycia, rower, złoty zegarek damski i t. p.

Bilety po cenie 50 groszy można nabywać wcześniej w kasie cukierni p. Sztralla na rogu ulic Mickiewicza i Tatarskiej, w kancelarji Szkoły Techn. na Antokolu, Holenderska 12, jak również w kasach: kolejowej Stacji Miejskiej, Wiwulskiego 2 i Ajencji Celnej na stacji Towarowej Wilno.

Odpowiedzi od Redakcji.

P. Admirał Henryk Cywiński w Wilnie. Nadesłane nam łaskawie pamiętniki W. Pana, obejmujące 50 lat życia i pracy na dalekich morzach, w żeglugach naokoło świata, w obcowaniu z przedstawicielami marynarki wszystkich mocarstw mogą okazać się po wydrukowaniu w wydaniu książkowem bezcennem vademecum dla młodych marynarzy polskich nieznających jeszcze burz, walk morskich i zawodów. Z radością więc prawdziwą podejmujemy próbę przetłumaczenia na język polski i wydania dzieła Pańskiego życia pod postacią całego cyklu broszurowanych dodatków do „Expressu Kolejowego". Kiedy ukaże się najbliższy dodatek narazie jeszcze ustalić nie możemy.

P. W. Sołtan w Częstochowie. Prośbę pańską przekazaliśmy do załatwienia.

P. W. Skarbek Malczewski w Łunińcu. Pierwszy nakład Kalendarza-Poradnika wydrukowany był w ograniczonej liczbie 6000 egzemplarzy. Wkrótce po wyjściu z druku został wyczerpany. Narazie żądanego egzemplarza wysłać nie możemy.

Pp. Henryk Siniecki w Gnieźnie, Stanisław Kurad w Olkuszu, Hermanowicz w Baranowiczach. Cytowicz w Bydgoszczy, Kazimierz Cacko w Gdańsku, Kaszkiewicz w Wilnie: Program Instytutu Technicznego w Liege otrzymaliśmy z Belgji i omawiamy w specjalnym artykule w dziale „Wieczory w rodzinie kolejarza", str. 7.

Słuchaczom kursów w Wilnie. Z braku miejsca zamieścimy w numerze następnym. Odpis doręczyć możemy osobie upoważnionej przez panów.

P. Fr, Roszkowski w Białymstoku. W sprawie przerachunku interwenjowaliśmy. Załatwiono pomyślnie. Prosimy o powiadomienie.

UWAGA!!! Udzielam lekcji nauki **GRAFOLOGJI**, za pomocą której określa się charakter, skłonności i t. d. oraz w jakim kierunku należy się kształcić. Dla odpowiedzi na zapytania, należy nadsyłać znaczki pocztowe pod adresem: Wilno, ul. Sierakowskiego 25 m. 17, dom Sztralla.

Określenie charakteru dla prenumeratorów kwartalnych „Expr. Kol." — bezpłatnie.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Dodatek ten zawierać będzie zbiór informacji, rad i wskazówek praktycznych z różnorodnych dziedzin życia jednostki i społeczeństw w kraju i ze świata. Wykłady popularne, odczyty i pogadanki z nauk społecznych i prawnych, językoznawstwa, nauk stosowanych jako to: medycyna, higjena, inżynierja, rolnictwo, agronomja, gospodarstwo domowe, handel i przemysł, Sztuk Pięknych, literatury, historji i geografji. Samokształcenie i Naukowa Organizacja Pracy. -- Humor i Satyra. Powieści. Nowele.

Możesz być Inżynierem?

Stosownie do życzenia wielu naszych czytelników jesteśmy w możności podzielić się najświeższemi informacjami, o Wyższej Szkole Technicznej i Kolonjalnej w Liege (Belgja). Istniejący przy tej znanej uczelni wydział t. zw. studjów „in absentia" — na którym każdy odpowiedni kandydat, nie uczęszczając na wykłady ma możność uzyskania dyplomu inżyniera rozwija się w ostatnich czasach wspaniale.

Studja „in absentia" polegają głównie na systematycznem i doborowem informowaniu w drodze korespondencyjnej studentów o wszelkich wymaganiach, w zakresie wiedzy technicznej, na wskazaniu przez uczelnię źródeł wiedzy i książek naukowych, a następnie na egzaminach studentów, zdawanych, nie wyłączając egzaminu końcowego (na dyplom), w drodze korespondencyjnej pod postacią konkretnych prac pisemnych — o których wartości orzeka rada pedagogiczna wspomnianego wydziału uczelni w Liege.

Studjujący więc w ten sposób posiadają nieograniczoną swobodę i inicjatywę w dziedzinie pracy naukowej, oraz możność uzyskania w znacznie skróconym czasie — potrzebnych im dyplomów.

Wśród studjujących „in absentia" w Liege spotykamy zatem ludzi cichej pracy naukowej, nie odrywających się zasadniczo od miejsc zwykłej pracy codziennej, którzy z takich czy innych względów nie mogą uczęszczać na wykłady akademickie, a tymbardziej wyjeżdżać na studja zagranicę. Znajdujemy wśród tych ludzi, wielu zatrudnionych w rożnych działach techniki i przemysłu, a więc ludzi o bogatej częstokroć wiedzy praktycznej, dla których brak dyplomu naukowego stał się z czasem formalną przeszkodą dla zdobycia wyższego stopnia w hierarchji społecznej, inaczej dla realizacji nieraz dążeń najśmielszych — skrystalizowanych dopiero w twardej szkole codziennych trudów życiowych.

Warunki nauki na tym wydziale Wyższej Szkoły technicznej w Liege są następujące:

1) Kandydat posyła do Uczelni starannie wypełniony formularz, wraz ze wszystkimi potrzebnemi informacjami i świadectwami, względnie odpisami tychże.

2) Wydział przesyła przyjętemu kandydatowi ogólny plan nauk (Synopthides—wykaz przedmiotów) wraz z dokładnemi przepisami dla studjów „in absentia". Równocześnie otrzymuje student zatwierdzenie opisu.

3) Po załatwieniu formalności wpisowych i wniesieniu opłaty, studjujący otrzymuje dokładny plan pracy i wykaz podręczników, które winien nabyć i uczyć się z nich według wskazówek.

4) Studjujący otrzymuje z każdego przedmiotu komplet pytań, które umożliwiają mu wydawanie sądu o swej wiedzy i jej postępach.

5) Po zawiadomieniu Uczelni o przestudjowaniu wymaganego materjału, studjujący winien odpowiedzieć na szereg pytań, obowiązujących przy egzaminach. O odpowiedziach wydają sąd właściwi profesorowie Uczelni.

6) Ostateczny egzamin może odbywać się w ten sam sposób jak egzamina częściowe.

Przytem dodać należy, iż wszystkie prace egzaminacyjne winny być zaopatrzone własnoręcznym podpisem studjującego i autentyczność ich ma być potwierdzona podpisami dwóch wiarogodnych osób, a autentyczność podpisów na pracy końcowej pieczęcią najbliższego rejenta, konsula lub jakiegoś innego przedstawiciela władzy.

Wszystkie te szczegóły zawarte są w regulaminie nadsyłanym osobom, które stale są w kontakcie z Wyższą Szkołą Techniczną w Liege.

Redakcja „Expressu Kolejowego"— licząc się z olbrzymią doniosłością życiową w ten sposób odbywanych studjów technicznych przez ludzi pracy, w miarę posiadania informacyj odtąd stale informować będzie swych czytelników o warunkach studjów „in absentia" w Wyższej Szkole Technicznej w Liege. *Bos.*

Sprowadzenie zwłok Juljusza Słowackiego.

Zwłoki wieszcza Juljusza Słowackiego w dniu 25 marca przybędą do Krakowa. Program pochodu żałobnego z dworca na Wawel projektuje się w sposób następujący: Wagon ze zwłokami wieszcza zatrzyma się na wiadukcie kolejowym przy ul. Lubicz, skąd trumna zostanie spuszczona na jezdnię. Po sprowadzeniu trumny na dół, zostanie ona ustawiona na wysokim rydwanie, poczem pochód żałobny ruszy ulicami: Lubicz, Basztową, Sławkowską i Rynkiem wzdłuż linji A—B.

Na Rynku Głównym wojsko odda honory, poczem pochód ruszy ulicami św. Anny i Straszewskiego, obejdzie Wawel i wejdzie na wzgórze zamkowe. W bazylice metropolitalnej nastąpi przyjęcie trumny przez duchowieństwo, poczem zostaną wygłoszone przemówienia i odprawione modły żałobne.

Pierwszy Konkurs „Exspressu Kolejowego"

z nagrodami.

Pragnąc aby „Express Kolejowy" stał się pismem odpowiadającem wszelkim życzeniom tych sfer, dla których głównie jest przeznaczonem, ogłaszamy niniejszym PLEBISCYT, połączony z konkursem, na dwa zasadnicze pytania:

1. **Co się Wam w Expressie Kolejowym podoba?**
2. **Jakie należy wprowadzić ulepszenia?**

Za najtrafniejsze odpowiedzi, które staną się dla nas obowiązującym wskaźnikiem jak mamy nadal „Express Kolejowy" redagować

wyznaczamy 9 nagród na łączną sumę 500 złotych,

a mianowicie: Nagroda I — zł. 150,
„ II — „ 100,
„ III i IV po „ 50 oraz
5 nagród po „ 30.

Każdy czytelnik „Expressu Kolejowego", który zaprenumeruje pismo nasze nadal po Świętach Wielkanocnych w r. b. może wziąć udział w tym pierwszym konkursie-plebiscycie.

Nagrody powyższe Redakcja rozlosuje między uczestnikami konkursu, którzy nadeszlą najbardziej rzeczowe, najzwięźlej wyrażone odpowiedzi na pytania powyższe. Losowanie nagród odbędzie się przez rejenta i komitet specjalnie do tego zaproszony przez Redakcję z pośród uczestników konkursu.

Do kopert adresowych do naszej redakcji Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2, opatrzonych napisem I Konkurs-plebiscyt „Expressu Kolejowego", zawierających krótkie odpowedzi na nasze 2 powyższe zapytania dołączyć należy imię, nazwisko i stanowisko, adres, oraz dowód opłacenia prenumeraty „Expressu Kolejowezo" conajmniej za jeden kwartał r. b.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie, urzędy pocztowe oraz księgarnie kolejowe „Ruch" na stacjach P. K. P.

NA ARENIE POLITYCZNEJ

(Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia).

W dniu 25 b. m. odbyło się w Warszawie pierwsze posiedzenie Rady Ubezpieczeń Społecznych, składającej się z przedstawicieli nauki, warstw pracujących, pracodawców, oraz instytucji ubiezpieczeniowych. Na posiedzieniu tem rozpatrzono projekt ustawy względnie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o obowiązkowem ubezpieczeniu na wypadek choroby, oraz o ubezpieczeniu robotników na wypadek niezdolności do zarobkowania, a ich rodzin — na wypadek śmierci ubezpieczonego.

Posiedzenie zagaił p. minister Pracy i Opieki Społecznej dr. Stanisław Jurkiewicz, witając Radę Ubezpieczeń Społecznych i podkreślając znaczenie jakie ma dla Ministerstwa, opinja Rady, złożonej z wszystkich wyżej wymienionych grup, w skład jej wchodzących.

*

Bilans Banku Polskiego za drugą dekadę kwietnia wykazuje wzrost zapasu kruszczu t.j. złota i srebra o 48.818,94 zł. (154,8 milj. zł.). Zapas walut i dewiz zwiększył się o brutto 979,467,28 zł. (237,1 milj. zł.), a netto, wskutek zmniejszenia się zobowiązań reportowych i na rachunkach w walucie zagranicznej o 1.650.000 zł. (33,3 milj. zł.)—o 2,6 milj. zł. Portfel wekslowowy zmiejszył się o 8,3 milj. zł. (354,5 milj. zł.).

Salda na rachunkach żyrowych i innych zobowiązań wzrosły o 29,2 milj. zł. (278.1 milj. zł.). Obieg biletów bankowych zmniejszył się o 16.5 milj. zł. (643,7 milj. zł.), przyjęty natomiast do zapasów Banku stan polskich monet srebrnych i bilonu wzrósł o 9,3 milj. zł. (14,4 milj. zł.). Inne pozycje bez większych zmian.

*

W czasie zjazdu organizacji „Stahlholm" i hittlerowców w Essen doszło do całego szeregu krwawych starć pomiędzy hittlerowcami a publicznością. Na jednym z pochodów wywiązała się strzelanina, której ofiarą padły dwie osoby. Pozatem w Starem Essen doszło do krwawej bójki, w której 20 osób poraniono nożami.

*

Wyniku wyborów do Rady Narodowej w Austrji odbył się 24 b. m., okazało się, że partje mieszczańskie (chrześcijańscy socjaliści i niemiecko-narodowi) otrzymały 79 mandatów, socjaliście 67, Landbund—6. 13 mandatów obsadzonych będzie z list państwowych. Wszyscy wibitni posłowie i członkwie rządu zostali wybrani ponownie. W chwili oddania notatki do.

LUCJAN NOWOSIELSKI.

EMERYT.

NOWELA.

— A gdzieto moja czapka? Pewnie znowu schowałaś?

— Mógłby też ojciec dziś nie chodzić. Plucha taka na dworze i ciemno, że choć oko wykol.

Jakby na potwierdzenie tych słów silniej załomotał deszcz w szyby.

— ...Odejdzie tam pociąg i bez ojca.

— Odejdzie, czy nie odejdzie.... bywało gorzej, a chodziłem, to i dziś pójdę.

— Napyta sobie ojciec biedy, bo ziąb wielki, a o chorobę w ojca wieku łatwo!

Stary na wspomnienie starości rozsierdził się.

— Widzicie ją! Starość mi będzie wypominała? Inni w moim wieku o ożenku jeszcze myślą. Emerytura, to za służbę, a nie dlatego, żem stary.

Rozgniewał się pan Józef Pakos na dobre. Dreptał po izbie, słabo oświetlonej naftową lampą i szukał czapki. Gniewnie sapał i mruczał wciąż, głęboko niezadowolony.

— Spóźnię się... ny?... Czapka. jak kamień w wodę!... Oddaj Hanka, bo i tak pójdę — zwrócił się do córki.

Widząc, że nie zatrzyma ojca przemocą nawet w domu, wyciągnęła czapkę z pod fartucha,

Stary schwycił granatową rogatywkę z orzełkiem, nacisnął na głowę i skierował się ku drzwiom.

— Sam sobie będzie ojciec winien jak zachoruje — dogoniły go słowa córki.

Nie odpowiedział jej już nic i wyszedł

Zaraz za progiem owiał go przejmujący chłód jesiennego wieczoru i wiatr zdmuchnął latarkę. Gęsty, drobny deszcz siepał w twarz, miejsce przy miejscu.

Zagasłą latarkę zostawił pod szopą

Ciemno było zupełnie, ale stary pewnym, choć powolnym krokiem, przebył wąską kładkę nad szumiącym deszczową wodą rowem i ruszył nasypem, wzdłuż toru.

Znał tę drogę dobrze. Przez trzydzieści dziewięć lat codzień przemierzał nasyp, uważnie badając tor od swej dróżniczej chatki do Klicka, małej stacyjki, o dwa kilometry odległej.

Już kilka lat był na emeryturze, od tegoż czasu zięć jego wypełniał ciężki obowiązek dróżnika, a on nie mógł się odzwyczaić od codziennych wędrówek wzdłuż linji. Chodził więc stale, mimo iż zięć sprawdził już stan toru. Nie przerażały go ani jesienne zawieruchy i szarugi, ani śniegi i mrozy, ani upały.

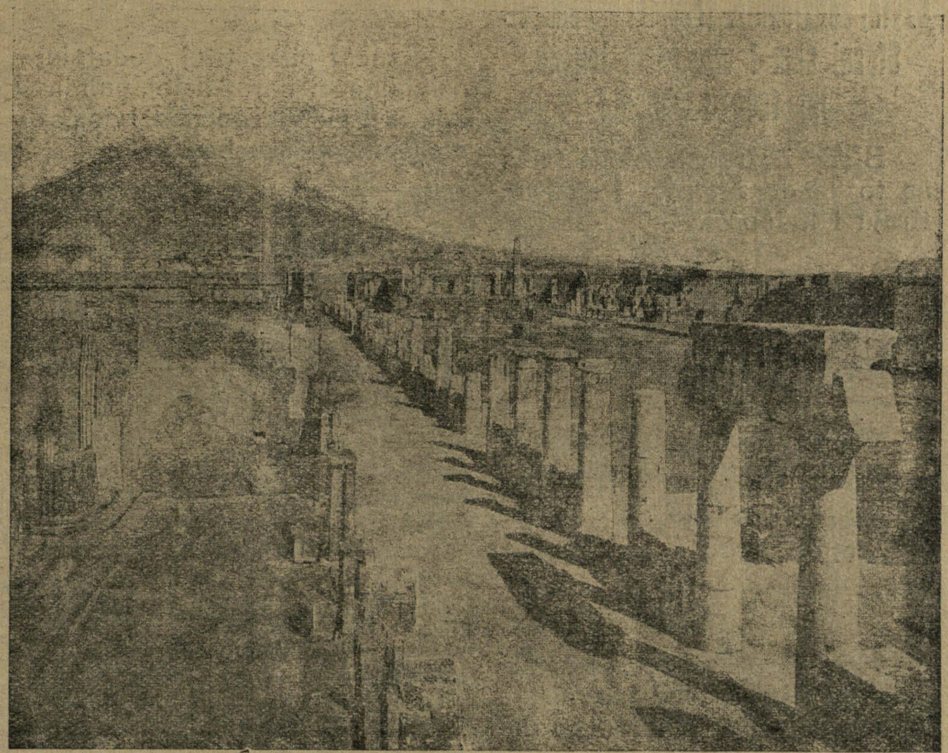
— Kolejarz, to jak żołnierz — rozumował — tylko, że żołnierz nie zawsze na wojnie, a kolejarz stale w bitwie. Jak nie ze śniegiem, mgłą, lub

RUINY POMPEI.

Nic nowego pod słońcem.

Reklama w starożytności.

Stanowczo Ben-Akiba miał rację, mówiąc: „Wszystko to już było!" Podczas poszukiwań archeologicznych, prowadzonych obecnie w Herculanum koło Pompeji, odnaleziono wielkie kolumny, do złudzenia przypominające nowożytne słupy ogłoszeniowe, które istnieją dziś we wszystkich większych miastach. Kolumny owe pokryte były afiszami i ogłoszeniami, przyklejanemi za pomocą gumy arabskiej i zapowiadającymi wiece polityczne, wybory miejskie etc... Były również ogłoszenia łaźni, restauracji, targów na niewolnice — brakuje programu kinoteatrów, ale kto wie, czy i to z czasem nie zostanie odkryte...



druku niema oficjalnego potwierdzenia tych wyników.

*

Poseł angielski w Białogrodzie Konnard odbył z ministrem spraw zagranicznych Matinkowiczem konferencję, której przypisują wielkie znaczenie. Poseł Konnard miał podobno prosić rząd jugosławianski, aby narazie nie odwoływał się do Ligi Narodów, oświadczył przytem, że rząd angielski dołoży starań, aby wynaleść nowe podstawy dla bezpośrednich rokowań między Jugosławją a Włochami.

*

Przesilenie finansowe w Japonji przybiera coraz większe rozmiary. Dotychczas zamknięto 29 banków, których depozyty wynoszą 8 miljardow jenów. Cały handel unieruchomiony. Ministerstwo Skarbu zapowiedziało wniesienie projektu ustawy, zakazującej dalszego sztucznego podtrzymywania spadającej waluty japońskiej oraz wywozu złota z Japonji.

---

powodzią to z przypadkiem, a często ze zbrodnią.

Miłował swój zawód stary Pakos. jak dawny rycerz wojnę.

Na skromnem stanowisku dróżnika czuł się dumnym, bo wiedział, iż jego oczach spoczywa bezpieczeństwo i życie setek ludzi. Emerytura nawet nie zniszczyła w nim tego poczucia odpowiedzialności za los, ciasno zamkniętych w pudłach wagonów podróżnych, nieświadomych tego, co na nich czeka tam, gdzie szyny lśniącym klinem wbijają się w horyzont.

Starość nie mogła go złamać i niebaczny na brzemię lat chodził stale na przegląd dawniej swego, a od kilku lat zięciowego odcinka.

Stare, przemęczone nogi odmawiały mu posłuszeństwa, więc coraz wolniej odbywał mozolną wędrówkę i coraz wcześniej wychodził z domu, a i tak ledwie zdążał wraz z pociągiem przed czerwony budynek stacyjki.

Młody dróżnik dawno już był zwykle w domu, gdy stary dopiero opuszczał stację.

Dziś ta czapka przytrzymała go w domu, więc starał się iść, jak mógł najprędzej, by zdążyć. Nie zważał na wielkie kałuże, bo szkoda mu było czasu.

— Jakże?... nigdy jeszcze nie spóźnił się i dziś właśnie...

... Ale pogoda psia... Kiedyś też była taka plucha... tak samiuteńko ciemno — majaczyły mu wspomnienia— też człek brodził w wodzie, jak teraz... tylko gdzie... młodszym się było... zaraz... kiedy to?... prawda... w tysiąc dziewięćset piątym... rozkręcili szyny...

Hej! coby to była za katastrofa?!...

Przypomniało mu się, jak pędził po odkryciu zamachu, do stacji, by zdążyć spuścić semafor.

Pogrążony we wspomnieniach, nie zauważył nawet, że idzie wolno, jak nigdy. Dopiero mijając wysoki słup semafora, ocknął się z zadumy. Spojrzał w górę.

Zielone światło lękliwie wnikało w otchłań czarnej dżdżystej nocy.

Bokiem latarki wydzierało się trochę białego światła, tak wątłego, iż ledwie sięgało stojącego tuż pod słupem Pakosa. Stary podniósł w górę, pod światło, zegarek.

— Rety! cztery minuty czasu a tu połowa drogi...

Ruszył szybszym krokiem, z trudem zmuszając ociężałe nogi do energiczniejszych rzutów.

Przebył tak zaledwin kilkadziesiąt kroków, gdy nagle zahaczył o coś stopą. Pochylił się i namacał w ciemnościach żelazną sztabę. Sztaba na końcu była rozdwojona.

— Klucz do śrub szynowych!

Złe przeczucie podniosło mu serce.

Trzęsącymi rękami zaświecił zapałkę i zbliżył do szyn.

(C. d. n.).

Ze skarbca W. J.

Czytaj codziennie. Trzymaj w pamięci. Stosuj sam i względem innych. Do tego zachęcaj!

Błędy i straty każdego z nas są to błędy i straty Państwa, Kraju i ludności.

* * *

Wiążmy nasze cele w jeden łańcuch potęgi i dobrobytu Ojczyzny.

* * *

Ojczyzna oczekuje, że każdy z nas spełni swój obowiązek.

* * *

Optymizm ożywia energję, pesymizm zabija ją.

* * *

Kto kroczy drogą prawdy, ten ufa w swe siły; kto zaś ufa w swe siły, ten zdobywa zaufanie u innych.

* * *

Jesteśmy zdolni do czynów większych niż powszednie; miejmy tylko określony cel i życzmy sobie mocno osiągnięcia tego celu.

* * *

Drogą ćwiczeń nie tylko ciało, lecz i duch może stać się atletą.

* * *

Nasze siły duchowe—jak góra lodowa w wodzie: tylko siódma część widzialna, reszta ukryta w głębi. Wydobywaj te siły.

* * *

Rzucaj piłkę twej dodatniej działalności coraz dalej, pamiętaj, że i pionek dochodzi do ósmego rzędu szachownicy.

Z ruchu literackiego.

Huragan dziejowy wytrąciwszy literatom z rąk pióra, pchnął ich w szeregi walczących armji, lecz zawierucha dawno już przeszła a przecież echa jej wciąż jeszcze brzmią we wszystkich dziedzinach życia społecznego. Wszędzie jednak zrozumiano, iż należy otrząsnąć się z tych refleksów wojny, wkroczyć na normalne tory życia i nawiązując do tradycji przedwojennej kontynuować dalej twórczą, pozytywną pracę.

Pierwsza z odrętwienia budzi się sztuka, a jej rozkwit jest symbolem prawdziwego życia narodu. Z radością stwierdzamy, iż i u nas wszczyna się ożywiony ruch na polu literackiem. Powstały różne grupy i zrzeszenia, a w dniach ostatnich do już istniejących przybywa jeszcze jedna grupa młodych przeważnie literatów pod nazwą „Nowa Polska).

Założycielami są p.p.: Mieczysław Smolarski, Witold Łaszczyński, Jan Niwiński, Stefan Górzyński, Józef Relidzyński, J. Sokolicz-Wroczyński, Józef Birkenmajer, Artur Chojecki, Lucjan Nowosielski, Walery S. Jost, A. Czaplicki, Grzegorz Piotrowski, Henryk Krajewski, Br. Stefanowski, M. Bogacz, B. Kowalski, B. Kowalewski, M. Kowalewski.

„Nowa Polska" ustaliła swe wytyczne ideowe, wśród których są:

Zwrot do twórczości świadomej godności Polski Odrodzonej, wydobywanie wartości właściwych polskiemu charakterowi, swoboda formy indywidualnej, oraz bratnia pomoc artystów.

„Nowa Polska" ma zamiar nawiązać bliższe stosunki z „Czartakiem".

Z „Expressem Kolejowym" grupa literatów „Nowej Polski" nawiązała już ścisły kontakt i współpracuje zasilając go utworami literackiemi wszelkiego rodzaju, tak prozą, jak wierszem, które zamieszczamy w miarę możności i o ile zgodne są z ideologją zwycięstwa w „wyścigu pracy" i przysposobienia do niego naszych czytelników.

J. K.

Dział rozrywek umysłowych.

Turniej szachowy w Łodzi.

24 kwietnia r. b. jako w 5-m dniu turnieju szachowego w Łodzi ogromną sensację wzbudziła partja pomiędzy dwoma najsilniejszemi uczestnikami turnieju: dr. Tartakowerem i Rubinsteinom. Białe atakowały z początku bardzo silnie, czarne jednak obroniły się znakomicie i przechodząc dokontrataku, zmusiły przeciwnika do poddania się. Według ogólnego przewidywania, partja ta, prowadzona przez Rubinsteina nadzwyczaj solidnie, zadecydowała już o jego pierwszej nagrodzie Pozatem rozpoczął się poboczny turniej o tytuł mistrza Polskiego Związku Szachowego. Ostateczny skład graczy zostanie ustalony jutro. Uczestników będzie około 20.

Rozwiązanie szarady

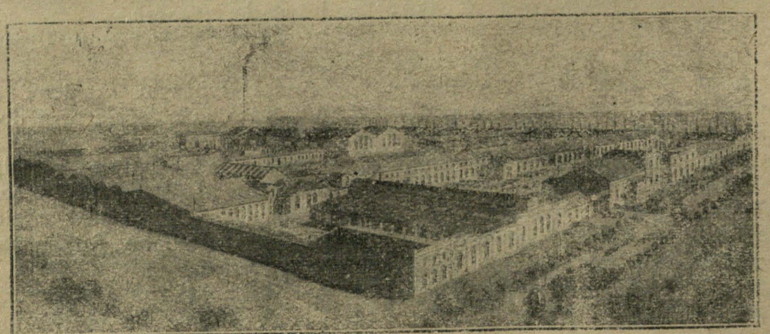
zam. w Nr. 4 „Expressu Kolejowego".

NIE-ZGO-DA.

Dobre rozwiązanie nadesłał p. Czesław Kozłowski z Warszawy. Nagroda będzie mu przyznaną o ile udowodni opłacenie prenumeraty „Expressu Kolejowego".

Rex.

MEKSYK.



Stolica państwa. w którem trwają gorsząco cały świat walki, mające podłoże religijne.

Kącik humorystyczny.

Poco.

Dygnitarz opowiada „dowcipy". Wszyscy obecni podwładni funkcjonarjusze śmieją się na wyścigi do łez. Jeden tylko „młodszy" siedzi poważnie przy swym stole, zatopiony w mozolnem odcyfrowywaniu szaradowych zarządzeń. Po wyjściu szefa —

— Ty — Bałtruk — czemu się nie śmiałeś? — pytają koledzy.

— Przecież i tak od pierwszego jestem zredukowany — odpowiada melancholik.

RADJO-EXPRESS KOLEJOWY

Dodatek specjalny

Redagowany przy współudziale wybitnych sił fachowych w osobach p. p. Marji Życiemskiej-Malary, mjr. Zygmunta Ertla i por. Romana Pikiela.

Radjostacja nadawcza w Wilnie.

OD REDAKCJI.

Poniżej przytaczamy uchwałę Rady Zarządzającej Tow. Polskie Radjo, która nam przynosi dawno oczekiwaną decyzję o budowie radjostacji nadawczej koncertowej w Wilnie.

Rozgłośnia ta poniesie na falach eteru polską mowę, zdobycze kultury i sztuki do najdalszych zakątków naszych rubieży wschodnich. Wszystko, co zależało od Rządu i dobrej woli Tow. „Polskie Radjo" zostało zrobione. Reszta należy do społeczeństwa. Pragnąc zapoznać ogół z zadaniem rozgłośni w Wilnie oraz przyczynić się do powiększenia zastępów radjoamatorów z dniem dzisiejszym zapoczątkowaliśmy w „Expresie Kolejowym" dodatek radjowy, w którym uwzględnimy jak najobszerniej: ogólny dział radjowy, dział techniczny, by umożliwić czytelnikom budowę tanich i dobrych odbiorników, dział rozmaitości oraz skrzynkę pocztową.

Komunikat Rady Zarządzającej Tow. Polskie Radjo.

Na posiedzeniu Rady Zarządzającej Tow. Polskie Radjo, które odbyło się w tygodniu przedświątecznym, zdecydowane zostało rozpoczęcie budowy czwartej prowincjonalnej stacji nadawczej w Wilnie.

Radjowy Komitet Obywatelski.

Organizacja Komitetu Obywatelskiego dla poparcia i przyśpieszenia budowy radjostacji koncertowej w Wilnie znajduje się na najlepszej drodze.

* * *

Dn. 26 b. m. odbyło się w Województwie przedwstępne zebranie przedstawicieli Województwa, Uniwersytetu Stef. Bat. i wojska, na którem, po wymianie zdań, wybrano Komisję Organizacyjną w składzie: Szef Łączności mjr. Ertel, Wice Prezes Dyr. Poczt i Tel. inż. Ciemnołoński i redaktor „Expressu Kolejowego" Jerzy Kamiński.

Komisja ma za zadanie opracowanie listy członków Komitetu Obywatelskiego, zorganizowanie akcji przedwstępnej, badanie terenów, które się będą nadawać na budowę radjostacji i przeprowadzanie studjów w tym kierunku.

Nie wątpimy, że komisja ta z powyższych zadań wywiąże się znakomicie.

Jakie zadania czekają przyszłą rozgłośnię wileńską?

Przed pokoleniem naszem stoją zagadnienia, mające nadzwyczajną doniosłość dla utrwalenia niepodległego bytu. Scalenie poszczególnych dzielnic, pozyskanie mniejszości naszych dla państwowości Polskiej staje się zadaniem pierwszorzędnem. W tym zakresie pracy wybitną rolę może odegrać radiofonizacja kresów, siejąc ziarna kultury polskiej wśród ludności, pod względem kultury materjalnej i duchowej upośledzonej i zaniedbanej.

Państwa zachodnie, a specjalnie Rosja oddawna już wyzyskują pracę rozgłośni (stacyj koncertowych) dla celów państwowych, współpracując z prywatnemi towarzystwami i częstokroć wspierając je materjalnie.

Rząd Polski oddawna ocenił korzyści wypływające z tak potężnego środka organizacyjnego, oświatowego i propagandowego, jakim jest radjo, i w miarę sił i zasobów pieniężnych popiera działalność tow. Polskiego Radja, posiadającego koncesję na budowę i eksploatację rozgłośni w Polsce.

Współpraca Rządu z wymienionym towarzystwem już dała znaczne wyniki. Posiadamy obecnie trzy rozgłośnie. W Warszawie, centralną rozgłośnię, którą można odbierać na najprostszym oddiorniku detektorowym w promieniu do 150 km., a na aparacie lampowym w całej Europie.

Rozgłośnia Krakowska wybudowaną została celem przeciwstawienia się propagandzie niemieckiej na Górnym Śląsku, prowadzonej intensywnie przez stację w Gliwicach, tuż nad naszą granicą.

Rozgłośnia Poznańska ma ten sam cel zaszczytnej walki w eterze z zalewem fal radjowych niemieckich. W chwili obecnej tylko kresy wschodnie są bezkarnie eksploatowane na rzecz idei wywrotowych Bolszewji oraz rozsiewanie niedorzecznych i niepokojących pogłosek przez stację Kowieńską.

Decyzja Rady Nadzorczej Tow. Polskie Radjo, dotycząca ustawienia rozgłośni w Wilnie, zapełni nareszcie lukę w sieci radjofonicznej i da możność przeciwstawienia propagandzie obcej i szkodliwej propagandę naszą. Organizacja radjofonji za kordonem ma poza sobą kilka lat doświadczenia — my tylko rozpoczynamy — dlatego też musimy zdobyć się na wysiłek nadzwyczajny, by uzupełnić lata stracone

i zwycięzko iść naprzód. Cele, jakim ma służyć rozgłośnia Wileńska wypływają z zasadniczej organizacji radjofonji w Polsce.

Każda ze stacyi prowincjonalnych otrzymuje część programu ze stacji warszawskiej, przekazanego linją drutową do rozgłośni miejscowej.

Druga część programu audycyj jest wykonywaną na miejscu. Właśnie na tą drugą część należy zwrócić specjalną uwagę. Jakość programu miejscowego zadecyduje o powodzeniu radja wśród słuchaczy, powiększy zastęp radjoamatorów i, tem samem, przyczyni się do rozszeżenia zakresu i polepszenia jakości audycyj. Doświadczenie organizacyjne rozgłośni krakowskiej i poznańskiej wskazują nam drogę jaką musimy pójść przy organizacji rozgłośni wileńskiej. Tu decydujący głos powinno mieć społeczeństwo. Drogą ankiety musimy wyświetlić co ogół chciał by słyszeć przez radjo, jakie nadania radjowe najwięcej przypadają do gustu słuchaczy.

Pozatem komitet organizacyjny obecnie, a Rada Nadzorcza w przyszłości, złożone z najtęższych ludzi nauki, literatury i sztuki, obeznanych z wymaganiami miejscowemi, powinny ułożyć wytyczne dla pracy rozgłośni wileńskiej. Zakres pracy jest bardzo obszerny. Przedewszyskiem należy zwrócić uwagę na obszerne żądania państwowe, które, szczególniej w warunkach kresowych, dobrze postawiona radjofonja spełnić może i powinna. A więc:

1) Uświadomianie obywateli o jego prawach i obowiązkach względem państwa. Wyjasnienie zarządzeń władz centralnych.

2) Szerzenie polskiej kultury i polskiej myśli państwowej wśród mniejszości narodowych oraz pozyskiwanie ich na tej drodze dla lojalnej współpracy.

3) Podtrzymanie ducha polskiego wśród tych naszych rodaków, których los pozostawił za kordonem.

W dziedzinie rolnictwa lud wiejski dużo skorzysta z odczytów o racjonalnej uprawie roli, zakładaniu gospodarstw hodowlanych, ogrodów ważywnych, sadów.

W dziedzinie kooperacji:—organizacja spółek jajczarskich i mleczarskich, kółek rolniczych i t. d.

W dziedzinie szkolnictwa radjo jest jednym z najpoważniejszych środków wychowawczych. Rozbudzi zamiłowanie do muzyki, zapozna z literaturą ojczystą, historją i sztuką. Nauczycielstwo wiejskie otrzyma wskazówki najnowszych metod wychowania.

Krótko mówiąc, w każdej dziedzinie życia społecznego radjo, przy umiejętnej organizacji, może i. powtarzamy jeszcze raz, powinno działać, nawet na analfabetów, w kierunku skoordynowania wspólnego wysiłku obywateli, ku rozwojowi i utrwaleniu bytu państwa. *Roman Pikiel.*

Rozmaitości radjowe.

Dnia 25-go b. m. minister komunikacji p. inż. Paweł Romocki w towarzystwie podsekretarza stanu ministerstwa komunikacji inż. J. Eberharda oraz wyższych urzędników ministerstwa zwiedził studjo „Polskiego Radjo“ przy ul. Kredytowej 1 oraz warszawską radjo-stację nadawczą na forcie Mokotowskim. P. minister interesował się żywo urządzeniami technicznemi stacji. P. ministra komunikacji oprowadzał po stacji i studjo naczelny dyrektor „Polskiego Radjo“ dr. Zygmunt Chamiec, zaś wyjaśnień technicznych udzielał inż. Heller.

*

Ministerstwo komunikacji przystępuje w tych dniach do montowania w Warszawie i we Lwowie radjowych stacji odbiorczych i nadawczych na fale krótkie. Stacje te odznaczać się będą małemi antenami i mało skomplikowaną aparaturą, a przeznaczone zostaną wyłącznie do użytku kolejnictwa i lotnictwa.

Próby na nowych stacjach rozpoczną się za trzy-cztery tygodnie.

*

Staraniem Syndykatu Diennikarzy Krakowskich otwarto w dniu 24 kwietnia w sali Domu Żołnierza Polskiego przy ul. Lubicz pierwszą w Małopolsce wystawę radjową.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów zorganizowała osobny urząd pocztowy na czas wystawy, a szereg firm krajowych wystawiło swe eksponaty. Wielkie zainteresowanie wzbudził dział wojskowy. Obok wystawy na placu ćwiczeń odbyły się niezwykle ciekawe pokazy wojskowych ćwiczeń radjotelegraficznych. W ciągu 6 minut uruchomiono stację automobilową, zaopatrzoną w maszt 30 mtr. wysokości, a publiczność mogła słuchać pochwyconego przez stację koncertu jednej ze stacji niemieckich. Pokazy wojskowej stacji radjotelegraficznej wzbudziły ogólny zachwyt wśród publiczności, która do późnej nocy zwiedzała tłumnie wystawę.

*

Dnia 23 b. m. została otwarta w Poznaniu trzecia z rzędu rozgłośnia polska.

Inaugaracyjna audycja była dobrze słyszaną w Wilnie.

*

Angielski radjowiec Derek Shammon, zrobił szereg doświadczeń na wpływ księżyca na fale radjowe. Badania jego wykazały, iż wpływ księżyca jest ujemny, pogarszający odbiór,

Stacje amerykańskie o wielkiej mocy, słyszane normalnie bardzo dobrze, podczas silnego promieniowania księżyca, były ledwie słyszalne w silnym odbiorniku.

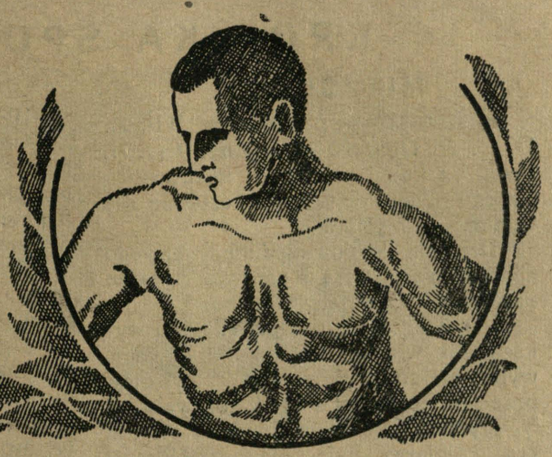
Ankieta Radjo-Expressu Kolejowego.

Za kilka miesięcy będziemy mieli w Wilnie własną radjostację koncertową, t. zw. rozgłośnię. Od nas zależy, by program tej rozgłośni był pożyteczny i ciekawy. To też zwracamy się do naszych czytelników z apelem, by nadsyłali swoje uwagi i życzenia, dotyczące programu radjowego, do redakcji Expr. Kol., zaznaczając na kopercie: Ankieta radjowa.

Uwagi i życzenia naszych Czytelników będziemy w miarę otrzymywania i możności drukować na łamach Radjo-Expr. Kolejowego. (*Red*).

RADJO
Dom Przem.-Handl. W. Malinowski Inż.
Wilno, ul. Wileńska 23. — Tel. 3-10.
ODDZIAŁ RADJOTECHNICZNY.
Najlepsze i najtańsze źródło dla radjoamatorów zaopatrywania się w sprzęt radjowy pierwszorzędnego gatunku.
Kompletne radjoodbiorniki, głośniki, słuchawki różnych systemów.
Na żądanie wysyłają się monterzy na prowincję dla montowania anten i ustawiania radjoodbiorników.
Porady dla amatorów bezpłatnie.
RADJO

KOLEJARZ SPORTOWIEC



Pod redakcją kpt. TADEUSZA KAWALCA, oficera wychowania fizycznego ośrodka Wilno, „KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawierać będzie przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

O organizację sportową kolejarzy.

(Artykuł dyskusyjny).

Obserwując bacznie rozwój sportowy w Polsce możemy stwierdzić, że sport uprawiany początkowo przez nieliczne jednostki w klubach i towarzystwach sportowych zaczyna zataczać coraz szersze kręgi, zaczyna zdobywać coraz nowe tereny, obejmuje coraz to inne środowiska.

Za przykładem armji, która rozumiejąc doniosłość czynnika sportowego w wychowaniu przyszłego obrońcy kraju wprowadziła sport do programu wyszkolenia żołnierza poszły inne środowiska.

Młodzież akademicka zorganizowała się w związki A. Z S-ów, na terenie szkolnym powstawać zaczęły koła sportowe młodzieży, stowarzyszenia P. W. wzięły się do organizowania sportu na wsi, wkońcu zrzeszać się zaczęli policjanci i robotnicy.

Wszędzie widzimy naturalną dążność do ujęcia ruchu sportowego w pewne ramy organizacyjne, a na plan pierwszy wysuwa się czynnik emulacji współzawodnictwa w obrębie tego samego środowiska.

Odbywają się więc zawody ogólnopolskie A. Z. S-ów, zawody o mistrzostwo armji, zawody międzyszkolne, ostatnio zaś słyszymy o projektowanych ogólnopolskich zawodach robotniczych.

Nie przeszkadza to bynajmniej, a przeciwnie nawet ułatwia współudział tych środowisk w ogólno-narodowych zawodach sportowych o mistrzostwo państwowe (Polski) a ma tę dodatnią stronę, że wciąga w orbitę sportu szersze masy i podnosi ogólny poziom sportowy.

A kolejarze? Czyż biorą udział w szerszym ruchu sportowym?

Niestety nie wiele o tem możemy powiedzieć. Poza kilkoma klubami sportowemi, z których dwa tylko są bardziej znane (Kolejowy Klub Sportowy z Katowic i Ognisko z Wilna) kolejarze nie ujawnili dotąd większego rozmachu organizacyjno-sportowego.

Ruch sportowy na terenie kolejowym nie jest ujęty, kolejarze nie posiadają własnej, wewnętrznej organizacji sportowej i poza lokalno-sportowemi ambicjami nie wykazują tej ambicji, aby zorganizować sportowo własne środowisko.

A przecież kolejarze rozporządzają daleko większymi środkami materjalnymi i organizacyjnymi aniżeli inne środowiska, aby pracą tą należycie pokierować. Oparcie o Ogniska kolejowe, rozporządzające po większej części odpowiedniemi pomieszczeniami (b. często salami nadającemi się do gimnastyki) możność częstych wyjazdów, nie związanych ze znaczniejszymi wydatkami, a przytem pewna spoistość organizacyjna która już istnieje oto czynniki, ułatwiające znakomicie zorganizowanie się sportowe kolejarzy.

Jak powinna wyglądać taka organizacja?

Jednostką organizacyjna życia sportowego wśród kolejarzy winien się stać klub sportowy, wszystko jedno czy się go nazwie Ogniskiem, czy Kol. Klubem Sportowym. Kluby takie muszą pokryć swoją siecią całą Polskę, zwłaszcza tam, gdzie istnieją większe skupienia kolejarzy. W mniejszych ośrodkach gdzie ze względu na małą ilość kolejarzy tworzenie klubów sportowych o charakterze wybitnie stanowym mogłoby nie być wskazanem, kolejarze winni zasilić inne miejscowe organizacje, które sportowo pracują.

Kolejowe kluby sportowe na terenie każdej Dyrekcji się znajdujące mogłyby być ujęte organizacyjnie w Związek Kolejowych Klubów Sportowych. Nie znaczy to, aby kluby sportowe kolejarzy miały zrywać swoją łączność z poszczególnymi związkami sportowemi ogólnopaństwowemi (jak Związek piłki nożnej, lekkiej atletyki i t. d.). Nie—bynajmniej. Związek Kolejowych Klubów Sportowych, posiadający jako organ kierowniczy własny zarząd będzie miał za zadanie budzić inicjatywę do zrzeszania się tam, gdzie jej jeszcze niema, będzie podtrzymywał organizacje znajdujące się w trudniejszych warunkach, będzie prowadził usilną akcję propagandową w kierunku pociągnięcia do pracy sportowej jak najszerszych mas kolejarzy, będzie wreszcie czuwał nad tem, aby przejawy życia sportowego kolejarzy szły po właściwej linji. Centrala tej organizacji winna się znajdować przy każdej dyrekcji kolejowej.

Współzawodnictwo sportowe pomiędzy poszczególnemi dyrekcjami ożywi ogromnie ruch sportowy wśród kolejarzy, zwiększy ilość czynnych sportowców, podniesie ich ogólny poziom, urządzane zaś raz do roku ogólno-kolejowe zawody sportowe będą stanowiły generalny przegląd sił, będą bilansem całorocznej pracy.

Warto o tem pomyśleć.

Kpt. Tadeusz Kawalec.

KRONIKA SPORTOWA

MIEJSCOWA

Mistrzostwa piłkarskie Wil. Z. O. P. N. *Ognisko — Pogoń 3:1 (1:0).* Drugi z koleji mecz o mistrzostwo Okręgu Wileńskiego zakończył się dla Ogniska pomyślnie.

Drużyna kolejowa pokonała swego silnego przeciwnika i zdobyła 2 dalsze punkty w mistrzostwie Wilna.

Przebieg meczu coprawda nie wykazał tak wielkiej przewagi Ogniska, wyrazem której jest wynik cyfrowy, przeciwnie nawet Pogoń górowała w $^3/_4$ gry nad Ogniskiem, jednak ofiarna gra kolejarzy była skuteczniejsza i bardziej owocna.

Świetny dzień miał bramkarz Ogniska Zienkiewicz, który bronił z nadzwyczajną werwą i pewnością bliższe i dalsze strzały. Stanowił on najpoważniejszą przeszkodę dla Pogoni w uzyskaniu pożądanych punktów. Sekundowała mu godnie trójka ataku, która okazała się bardzo niebezpieczną. Doskonałym był również lewo skrzydłowy Zienowicz. Pomoc i obrona nieco słabsze. Bramki sfrzelili Wasilewscy po jednej i Zienowicz jedną.

Pogoń grała dość dobrze (za wyjątkiem obrony), jednak mało skutecznie. Sędziował p. Wirokiro.

Wilja — 1 p. p. Leg. 0:0. Wynik bezbramkowy był pewną niespodzianką dla tych, którzy oczekiwali wygranej Wilji.

1 p. p. Leg. okazał się drużyną lepszą, jednak mało zdecydowaną pod bramką przeciwnika. Sędziował por. Herhold.

Obecny układ tabeli o mistrzostwo Wilna. W chwili obecnej, prowadzi w mistrzostwie Ognisko (4 pkty 2 mecze 2 wygrane). Dalsze miejsca zajmują: Wilja (3 pkt—1 mecz wygrany, 1 nierozstrzygnięty), Pogoń (2 pkty—1 mecz wygrany 1 przegrany), 1 p. p. Leg. (2 pkty —1 mecz przegrany 1 remis), Cresowja (1 pkt — 1 mecz przegrany 1 remis. Ostatnie miejsce zajmuje Makabi (1 mecz przegrany 1 remis).

Bieg na przełaj dla stowarzyszeń P. W. zorganizowany w dniu 24-IV b. r. przez ośrodek w. f. wygrało drużynowo Stow. Mł. Polskiej.

Drugie miejsce zajął Sokół.

W Wilnie zawiązał się Okręgowy Związek Pływacki.

Kalendarzyk sportowy Ogniska II. Druga drużyna Ogniska kolejowego rozegra w bieżącym sezonie następujące mecze o mistrzostwo klasy B:

7-V Makabi II — Ognisko II.
22-V Ognisko II—1 p. p. Leg. II
5-VI Czarni I—Ognisko II
12-VI Ognisko II— ŻAKS I
3-VII Ognisko II—Pogoń II
9-VII Wilja II—Ognisko II
10-VII Ognisko II—3 PAC I

Gospodarze są uwidocznieni na pierwszem miejscu i winni zawiadomić przeciwników listem poleconym na dni 5 przed terminem o miejscu i godzinie zawodów.

Program sportowy w dniu 3-go maja. W dniu 3 maja odbędzie się szereg imprez sportowych i tak:

o godz. 11 —18 klm. bieg sztafetowy Wilno—Nowo-Wilejka, start i meta w ogr. Żelig.—organizuje A. Z. S.

od g. 11.30-12—wielka rewja sportu, organizuje komisja sportowa;

od g. 12.30-13.30 —zawody bokserskie w ogrodzie Bernardyńskim, organizuje ośrodek w. f.

od g. 12.30-14—turniej tenisowy w ogrodzie Bernardyńskim — organizuje AZS.

od g. 12 30-13 — popis sokołów — organizuje T. G. Sokół;

od g. 14-15 — marsz harcerski naokoło Wilna, organizuje męska chorągiew harcerska;

od g. 14-15—turniej piłkarski szóstkowy na boisku sp. na Pióromoncie— organizuje Wil. ZOPN;

od g. 15-16 — Rewja wioślarzy na Wilji — organizuje międzyklubowa komisja wioślarska;

od g. 15-19 —gry ruchowe w różnych punktach miasta, organizuje ośrodek w. f.;

od g. 17-18—wyścig kolarzy w kierunku Pospieszki, start i meta w ogrodzie Żeligowskiego — organizuje Wil. Tow. Cyklistów.

ZAMIEJSCOWA.

W mistrzostwach okręgowych miały miejsce następujące spotkania: *Cracovia — Zwierzyniecki 6:1. Skra — Ruch 5:1, Korona — Varsovia 5:5.*

Bieg na przełaj Kurjera Polskiego na dystansie 5.700 mtr. wygrał Freyer (Polonja) w czasie 20.53,6.

Cresowja—Makabi (Wilno) 0:0 mecz o mistrzostwo klasy A. Okr. Wileńskiego.

III Narodowe Zawody Strzeleckie W dniach 14 i 15 maja odbędą się w Toruniu w Centralnej Szkole Strzeleckiej III Narodowe Zawody Strzeleckie z broni długiej, krótkiej i małokalibrowej.

Prócz tego odbędą się zawody dla młodzieży i dla pań, oraz zawody myśliwskie.

Zbiórka na wyjazd Freyera. Jeden z najbardziej zasłużonych działaczów sportowych Polski inż. Christelbauer podjął na łamach Przeglądu Sportowego akcję zbiórki na fundusz, który umożliwi wysłanie jednego z najwybitniejszych lekkoatletów Polski Freyera do Finlandji i Skandynawji celem odbycia tam racjonalnego treningu.

Freyer, jeden z największych polskich talentów lekkoatletycznych, Polski Nurmi jak go nazywają będzie bronił naszych barw na Olimpjadzie — Odpowiednie przygotowanie może on znaleźć jedynie w kraju i ojczyźnie, która wydała gigantów lekkiej atletyki, Nurmiego, Widego, Kolchmainena.

Redakcja Ekspresu chcąc ze swej strony przyczynić się choć w drobnej części do powodzenia tej akcji obejmującej całą Polskę otwiera z dniem dzisiejszym iistę ofiarodawców, apelując przedewszystkiem do sportowców i szerokiego ogółu, rozumiejącego doniosłość czynnika sportowego w życiu narodu.

Na zapoczątkowanie funduszu zbiórki w Wilnie składają członkowie naszej redakcji: Jerzy Kamiński 3 zł., Bol. W. Święcicki 3 zł., kpt. Tadeusz Kawalec 3 zł.

ZAGRANICZNA.

Policjanci polscy na arenie międzynarodowej. W Budapeszcie odbył się mecz piłkarski pomiędzy zespołami policyjnymi Polski i Węgier. Zwyciężyli Węgrzy w stosunku 2:0.

Jugosławia Węgry 2:3, mecz międzypaństwowy.

Mecz lekkoatletyczny Polska—Toskanja przyniósł zwycięstwo Polakom w stosunku 56:50.

Mecz szermierczy Polska-Czechosłowacja, który się odbył ostatnio w Pradze przyniósł nam zwycięstwo w szabli, nierozegraną w szpadzie i nieznaczną porażkę we florecie.

Dalsze wyniki w mistrzostwach Ligi: Polonja—Czarni 1:1, Warta—Warszawianka 5:1, Pogoń—Turyści 1:1, Wisła—Hasmonea 3:1, Legja—T.K.S. 2:2.

Zagraniczna drużyna czeska Židenice, która należy do najlepszych zespołów Czech, zwróciła się do W. K. S. „Pogoń" w Wilnie z propozycją rozegrania w dniu 3-VII zawodów piłkarskich w Wilnie.

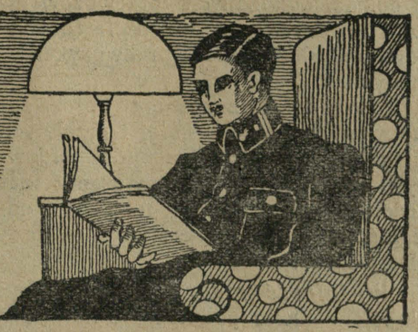
Mecz robotniczy Austrja—Niemcy przyniósł zwycięstwo Niemcom.

Mecz międzypaństwowy lekkoatletyczny Polska—Włochy, który się odbył w Rzymie zakończył się zwycięstwem Włochów w stosunku 78 : 54. Najlepsze wyniki osiągnęli Polacy w rzucie dyskiem (Baran—40.64), w skoku o tyczce (Adamczak 3.45), oraz w skoku w dal (Sikorski—611 cm).

Nasi kawalerzyści na arenie międzynarodowej. Kawalerzyści polscy osiągnęli na ostatnich konkursach międzynarodowych w Nicei szereg poważnych sukcesów.

Wielka nagroda m. Nicei — puhar Narodów zdobyty został po raz trzeci przez polaków.

ENCYKLOPEDJA
WIEDZY KOLEJOWEJ
(VADEMECUM KOLEJARZA)



Zawierać będzie wszelkie naukowe i służbowe informacje i wskazówki praktyczne, fachowe z różnorodnych dziedzin Kolejnictwa i Gospodarki Kolejowej.

Budownictwo ogólne i kolejowe *).

Wyciąg z działu „Budownictwo" inż. E. Dąbrowski, wyd. II, 1926 r.

Ze skał wulkanicznych otrzymujemy następujące materjały kamienne:

Bazalt (słupień), kamień twardy, mało porowaty, trudny w obrabianiu; stosuje się przy budowie dróg w postaci szabru. Kostki bruków ulic muszą być małe, by kopyta koni napotykały dostateczną ilość punktów oparcia w stykach, gdyż bazalt łatwo się szlifuje i przy wielkich kostkach kopyta koni się ślizgają, powodując kalectwo koni. Stosuje się w budownictwie wodnem: do mostów, szluzów, tam, bulwarków. W budownictwie lądowem stosuje się do murów fortecznych, sklepień. Ze względu na znaczne przewodnictwo ciepła lokale otoczone murami bazaltowymi są chłodne i wilgotne. Bazalt nie może być stosowany w pobliżu ognia, gdyż od ciepła pęka a w temperaturze wysokiej topi się. Z zaprawą wiąże się trudno.

Sproszkowany domieszany do ciasta wapiennego — daje dobrą zaprawę wodotrwałą.

Trachit — daje się dobrze obrabiać i wiąże się dobrze z zaprawą, dzięki porowatości; przedstawia wyborowy materjał budowlany i stosuje się do budowy domów i kościołów. Słynna katedra w Kolonji zbudowana jest z trachitu.

Porfir — ma masę zbitą. wyróżnia się nadzwyczajną wytrzymałością i wielką odpornością na wpływy atmosferyczne, daje się pięknie polerować i wskutek tego stosuje się na wyroby ozdobne, jak: kolumy, nagrobki i t. p. U nas z kamieniołomu Miękia idzie na szaber i kostki bruku.

Ze skał osadowych, jako materjał budowlany, notujemy:

Wapieńz bity, jako dobry materjał budowlany, który przeznacza się na ściany również na stopnie schodów, płyty posadzki, płyty gzemsowe, gzemsy i t. p. Murów z kamieni wapiennych nie należy jednak stosować do: kloak, studzien, gnojówek, na fundamenta i t. p. gdyż wszelkie sole i kwasy działają na kamień ten szkodliwie.

Wapienie również nie nadają się do urządzania palenisk pieców i do kominów, gdyż pod wpływem gorąca tracą dwutlenek węgla, a następnie wchłaniając chciwie wilgoć z powietrza—pękają i rozpadają się.

Wapień zawierający glinę jest złym materjałem na mury domów mieszkalnych, ponieważ pochłania dużo wilgoci, a więc pomieszczenia, otoczone takiemi murami. będą wilgotne, a co za tem idzie — chłodne i naogół niehygieniczne.

Wapienie naogół ze względu na łatwość ścierania się kołami i rozłamywania od uderzenia kół i kopyt koni kutych nie nadają się również na bruki ulic oraz na szaber dla dróg.

Większość wapieni przeto idzie do wypalania na wapno do zapraw.

Margel — jest mniej twardym aniżeli wapienie zbite, na powietrzu łuszczy się i rozpada, używa się przeważnie do wypalania wapna wodotrwałego i jako materjał do wyrobu cementów.

Dolomit, jako odmiana wapieni (zawiera domieszkę węglanu magnezji), jest bardzo odporny na wpływy atmosferyczne i stanowi dobry materjał budowlany dla murów nadziemnych, jednak dolomit ma skłonność do rozłupywania się; kwas siarczany działa na dolomit szkodliwie, przeto dolomit nie nadaje się do murów w miejscach, wystawionych na działanie dymów fabrycznych. Niektóre odmiany dolomitu wypala się na wapno wodotrwałe.

(C. d. n.).

*) Początek tego artykułu w „Expr. Kol." Nr 2—3 str. 18 i Nr 5 str. 13.

Eksploatacja kolei *).

JERZY KAMIŃSKI.

Wiadomo, że prawidłowa praca każdego mechanizmu wogóle jest wykonalną tylko o tyle, o ile jest całkowicie i zupełnie dostosowana praca wszystkich jego części dla wykonania naczelnego zadania, w danym wypadku—uskutecznianie przewozów osób i towarów.

Prawidłowa praca kolei żelaznych wogóle, a każdej stacji kolejowej w szczególności jest możliwa tylko wtedy, gdy praca oddzielnych pracowników odbywa się stosownie do ustalonych prawideł i zupełnie zgodnie z zadaniami i potrzebami kolei, kiedy wszystkie jej organy poinformowane są o tych przewozach jakie kolej ma i kiedy wykonać, a także o tych środkach, którymi w tym celu rozporządza.

Zarządzanie przewozami kolejowemi i kierownictwo pracą parowozów, wagonów, pociągów i stacji należy do obowiązków służby ruchu, która łącząc służbę handlową i telegrafu, nosi nazwę *eksploatacyjnej*.

Służba eksploatacyjna, zarządzając przewozami w ścisłej współpracy ze służbą dochodów i przewozowo-taryfową jest bodaj że jedyną między innemi służbami kolei żelaznych, która daje bezpośrednio wyniki pracy kolei

*) Początek tego artykułu w „Expr. Kol." Nr. 2—3.

ЛНБ им. В. Стефаника
РТ і 27202
1927/7.

w postaci dokonanych przewozów ludzi i towarów oraz wartości (dochodów) za uskutecznione przewozy otrzymanych.

Pracę kolei oznaczamy ilością załadowanych przez kolej i przejętych od kolei sąsiednich wagonów ładownych w ciągu doby, wyrażamy zaś ilością przewiezionych na pewną odległość towarów i pasażerów za dany okres czasu.

Wydajność pracy kolei może być określona przez pomnożenie ilości pasażerów lub tonn przewiezionych towarów na ilość dokonanych kilometrów przebiegu, a nie zaś pociągo-kilometrów. Dla orjentacji zaznaczyć należy, że koszt własny przewozu jednego pasażera na kilometr lub jednej tonny na klm. na P. K. P. w r. 1924 wynosił 4 zł. 52 gr.*).

Obliczenie pracy kolei w sposób powyższy dokonane, chociaż i daje pojęcie o wartości i ogromie tej pracy, jednak z punktu widzenia dochodowości kolei nie jest ścisłe, gdyż różne są ceny przewozu rozmaitych towarów, w zależności od ich rodzaju, co także wpływa na wyniki dochodowości kolei.

Praca parowozu może być wyrażona w *parowozo-godzinach i przebiegu parowozo-kilometrów*, użytecznych i nieużytecznych.

Wydajność pracy parowozu określa się ilością *tonno-kilometrów*, dokonanych w ciągu jednej parowozo-godziny.

Przebiegiem nieużytecznym nazywamy przebieg parowozu *luzem*, względnie w trakcji podwójnej, o ile drugi parowóz nie idzie jako pomocniczy (popychacz), lecz przesyła się do innej parowozowni.

Tonno-kilometry, jak już zaznaczyliśmy wyżej, są miernikami dochodu, a *parowozo-godziny* i przebieg nieużytecznych parowozo-kilometrów—są miernikami rozchodu, dla orjentacji zaznaczyć należy, że godzina pracy parowozu kosztuje obecnie kolej zł. 13.25*).

*) Według obliczeń Ministerstwa Kolei Państwowych.

J. MROCZKOWSKI.

Gospodarka wagonowa.

Tablice, uwidoczniające stan posiadania oraz pracę taboru na P.K.P.

I. Ilostan taboru P. K. P. (przeciętny dzienny w IV kwartale 1926 r.).

Z zestawienia poniższego widzimy, że pod względem długości linji eksploatacyjnej pierwsze miejsce zajmuje Dyrekcja Wileńska, drugie—Poznańska, trzecie—Radomska, czwarte—Warszawska, piąte—Gdańska, szóste—Lwowska, siódme—Krakowska, osme—Stanisławowska, dziesiąte—Katowicka.

Pod względem ilostanu wagonów osobowych pierwsze miejsce zajmuje Dyrekcja Warszawska, drugie—Lwowska, trzecie—Krakowska, czwarte—Gdańska, piąte—Poznańska, szóste—Katowicka, siódme—Wileńska, ósme—Radomska, dziewiąte—Stanisławowskie.

Pod względem ilostanu wagonów towarowych pierwsze miejsce zajmuje Dyrekcja Warszawska, drugie—Gdańska, trzecie—Katowicka, czwarte—Poznańska, piąte—Radomska, szóste—Lwowska, siódme—Krakowska, ósme—Wileńska, dziewiąte—Stanisławowska.

Pod względem ilostanu parowozów 1-sze miejsce zajmuje Dyrekcja Warszawska, 2—Gdańska, 3—Krakowska, 4—Poznańskie, 5—Radomska, 6—Lwowska, 7—Wileńska, 8—Katowicka, 9—Stanisławowska.

P. K. P. Dyrekcje Kolei	Długość linji eksploat.	Ilostan wagon. osobow.			Ilostan wagon. towarowych					Ilostan parowozów			
		klasow.	pozostał.	Razem	kryte	węgl.	platf.	Pozost.	Razem	osobow.	towarowe	tankowe	Razem
Warszawska	2,190	1,682	892	2,574	10,100	18,301	2,641	1,366	32,298	224	663	75	962
Radomska	2,276	642	135	777	6,280	2,248	2,366	960	11,854	64	514	4	582
Wileńska	3,015	702	270	972	5,116	1,797	1,104	313	8,330	71	354	27	452
Poznańska	2,405	886	318	1,204	5,114	6,334	593	597	12,638	175	274	143	592
Gdańska	2,084	901	388	1,289	4,466	9,944	2,361	977	17,748	168	296	258	722
Krakowska	1,421	926	480	1,406	3,322	4,443	1,696	1,561	11,022	122	507	64	693
Lwowska	1,984	1,167	463	1,630	4,566	2,861	1,602	2,009	11,038	111	396	48	555
Stanisławowska	1,113	544	152	696	2,006	961	420	331	3,718	35	210	6	251
Katowicka	588	722	271	993	2,356	12,871	1,802	439	17,468	50	174	180	404
Przeciętnie dziennie na PKP w IV kwartale 1926 r.	17,076	8,172	3,369	11,541	43,326	59,760	14,585	8,443	126114	1,020	3,388	805	5,213

II. Praca taboru (w IV-ym kwartale 1926 r.).

Z zestawienia poniższego widzimy, że:

Pod względem pracy parowozów, wagonów oraz wogóle napięcia ruchu pierwsze miejsce przypada w udziale Dyrekcji Warszawskiej, drugie — Katowickiej, trzecie—Krakowskiej, czwarte—Gdańskiej, piąte—Radomskiej, szóste—Poznańskiej, siódme—Lwowskiej, ósme — Wileńskiej i dziewiąte — Stanisławowskiej.

P. K. P. Dyrekcje Kolei	Praca parowozów		Praca wagonów				Napięcie ruchu			
	przeciętny dzienny przebieg 1-go parowozu czynnego w pociągach ruchu		Współcz. obrotu wag. towar.	Przeciętna dzienna ilość wagonów towarowych			na 1 kilometr eksploatowanych linji przypada dziennie			
	osobow.	towarow.		przyjęt. z ładun. od kolei obc.	załadowanych na P. K. P.	Rozładowanych na P. K. P.	pociągo-	osio-	tysięcy tonno-kilometrów	
	kilometrów		ogólny				kilometrów		brutto	netto
Warszawska	178	110	4,8	—	2,153	2,373	31	2.523	20,8	9,1
Radomska	180	114	5,3	—	944	741	15	854	6,8	2,7
Wileńska	163	111	5,0	9	731	471	8	453	3,8	1,5
Poznańska	204	122	2,7	733	2,052	1,913	15	817	6,8	2,8
Gdańska	156	115	4,2	582	1,359	2,183	19	1,086	8,7	3,9
Krakowska	169	85	2,0	123	1,524	1,075	22	1,134	9,5	4,0
Lwowska	151	107	5,1	10	939	646	15	648	5,5	2,2
Stanisławowska	140	81	4,4	75	423	257	11	415	3,4	1,3
Katowicka	158	65	2,8	258	4,608	—	32	1,787	14,6	6,7
Przeciętnie dziennie na P.K.P. w IV kwartale 1926 r.	168	102	6,5	1,790	14,762	—	17	1,023	8,4	3,5

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „RUCH" Tatarska 6.

АН УРСР

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY

EXPRESS OLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I || Niedziela 8 maja 1927 r. || Administracja: Mała Pohulanka 15 m. 2 || Nr 8.

UWAGA! I-szy Konkurs-plebiscyt Czytelników z nagrodami na str. 8.

SEKRET KOMUNIKACJI.

MOTTO: „Idą czasy, których znamieniem będzie wyścig pracy, jak przedtem był wyścig żelaza, jak przedtem był wyścig krwi. Kto do tych zawodów bardziej przygotowany będzie, kto w tym wyścigu większe dowody wytrzymałości złoży, ten potrafi utrzymać to co zyskał, albo odrobić to, co stracił".

Józef Piłsudski (1919 r.).

„Sekret wojny zawiera się w sekrecie komunikacji" — „Armja, nie posiadająca taniej i szybkiej łączności z bazą,— jest to drzewo odcięte od korzeni". „Jeden dzień wygranej na czasie decyduje wygraną generalnej bitwy".

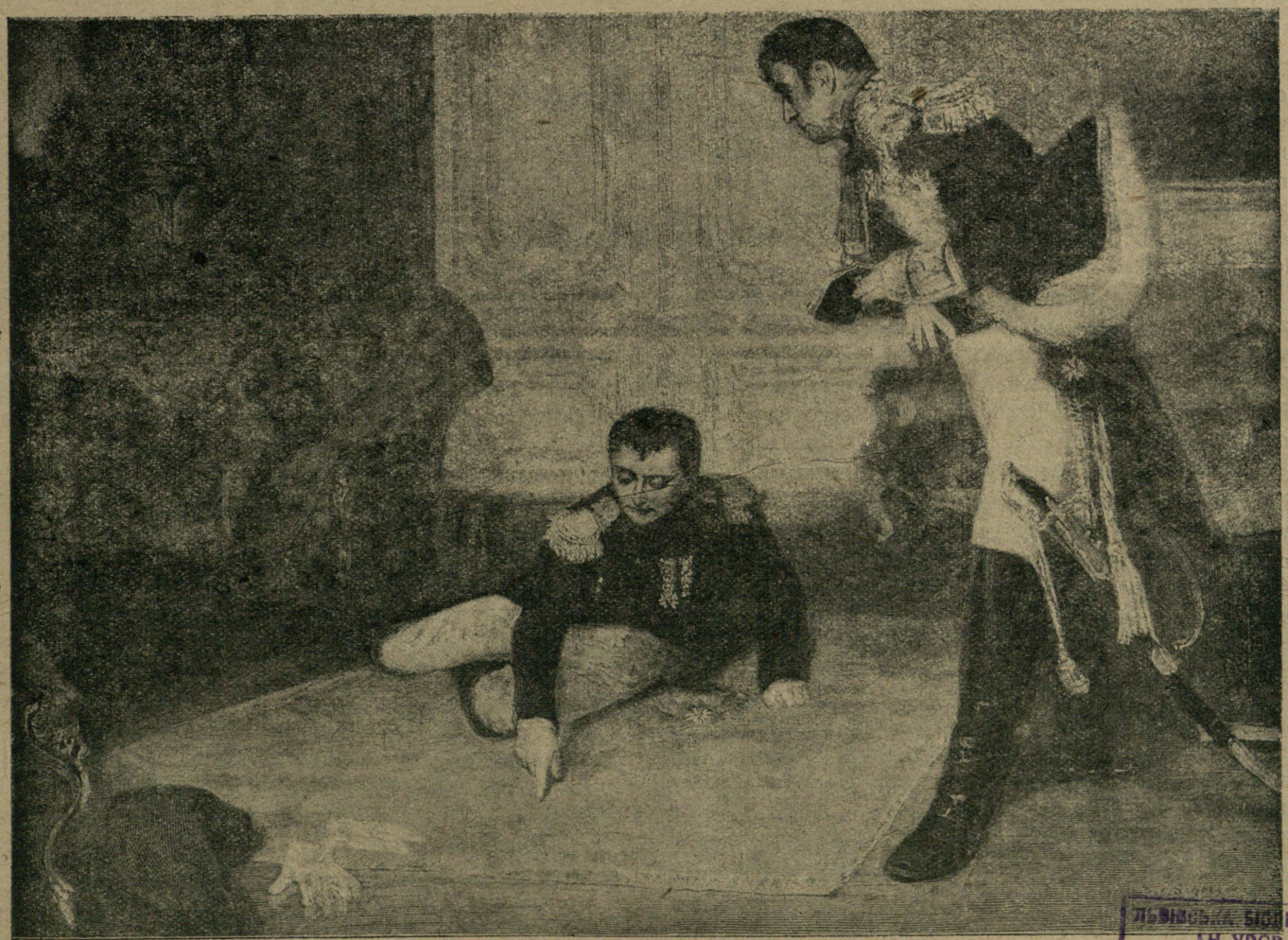
Napoleon I.

Te wielkie, pamiętne słowa genjalnych wodzów dwuch bratnich narodów przeszły do historji.

Wyścig pracy.

Ten *„wyścig pracy"* Marszałka Józefa Piłsudskiego, to nakaz chwili, to obowiązek każdego obywatela, dbałego o przyszłe losy Polski!

Musimy do tego „wyścigu pracy"



Cesarz Francuzów Napoleon I, rozłożywszy wielką mapę, bada linje komunikacji, snując plan wielkiej bitwy, wydaje rozkaz.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 п

przygotować się wszyscy należycie, przysposobić nasze organizmy i charaktery, nasze rodziny i naszą młodzież!

Stoimy bowiem w obliczu faktów dokonanych, w obliczu rozwoju nowej ery w dziejach ludzkości i naszego Narodu.

Dokoła nas, u naszych sąsiadów z Zachodu i Wschodu, wre, kipi, płomienieje praca, — praca płodna, praca wytężona!

Dokoła Polski odbywa się trenning do „wyścigu pracy".

Idą przygotowania do wielkich zawodów, do wielkich zmagań i zapasów, do odwetu na arenie wszechświatowej giełdy pracy.

Wszelakie siły: jednostek, społeczeństw i państw, stają w rynsztunku bojowym, w szeregach powojennych armij pracy.

Ludy świata po wojnie znowu skupiają swe siły, jednoczą wysiłki i skierowują je do pracy twórczej wewnątrz i nazewnątrz — swoich organizmów państwowych. Polska nie może być w tyle.

Sekret wojny.

Ten „sekret wojny", sekret zwycięstw cesarza Napoleona I-go zawarty w „sekrecie komunikacji" jest również nakazem chwili, przedstawia bowiem najtrafniejsze ujęcie w formie zwięzłej znaczenia kolejnictwa i czasu, oraz daje pojęcie o organizacji i zadaniach komunikacji.

Głębokie myśli w słowach tych zawarte, winny służyć nam drogowskazem, jak się jednoczyć, jak organizować, by dopomódz Wodzowi Naszemu, Premjerowi Rządu, Komendantowi, Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu do odniesienia zwycięstwa Narodu Polskiego w „wyścigu pracy", w toczącej się walce bezkrwawej, walce ekonomicznej narodów i państw świata o lepszy byt, o lepszą przyszłość ludzkości.

Żołnierzami się poczuć potrzeba!

„Kolejnictwo to druga armja".

Wszak ten, kto pierwszy trud *nowej pracy* z Marszałkiem Piłsudskim w historycznych dniach maja podjął, b. premjer prof. Kazimierz Bartel ongiś powiedział: *„kolejnictwo to druga armja"!*

Słowa te wypowiedziane w okresie organizowania kolejnictwa, przez pierwszego polskiego Ministra Komunikacji, nabierają dziś szczególnego znaczenla. Ta druga armja — skoro istnieje, odrodzić się musi, aby sięgnąć po byt lepszy.

Dość bezsiły i bezwoli!

Dość obłudy i fałszu!

W jedności zgodzie i spoistości naszej-Siła, Wolność i Niepodległość! Idźmy wszyscy razem zgodnie do jednego, wspólnie obranego celu, do lepszej, świetlanej przyszłości naszego Narodu, Kraju i Państwa!

Twórzmy wszyscy razem szeregi zwarte, karne Armji Komunikacyjnej Młodej Polski!

Naprzód do zwycięztwa.

A więc naprzód! W ogień pracy rzucić się trzeba! Ideał jedności zrealizować możemy na tle rywalizacji w pracy o lepsze jutro.

Obywatele kolejarze! Dążcie do do zjednoczenia, do połączenia wszystkich sił twórczych Narodu dla tego jedynie szczytnego celu!

Myślcie o Zwycięztwie Polski w „wyścigu pracy"! Wierzcie w to Zwycięztwo!

Przyszłość lepsza stoi przed nami, w naszych tylko jest rękach! A więc do pracy! Do czynu! Z wiarą niezłomną w Zwycięztwo!

Głos wołającego na puszczy.

Tak myślimy, tak czujemy i tak pisaliśmy w pierwszych numerach w artykułach wstępnych naszego pisma. Łudziliśmy się wówczas nadzieją, że głos nasz nie będzie głosem wołającego na puszczy. Sądziliśmy, że wytknięty przez nas drogowskaz zainteresuje czynniki miarodajne i skieruje na te tory myśl państwowotwórczą, badającą od lat wielu zagadnienie ulepszenia organizacji kolejnictwa naszego. Niestety nie widzimy zrozumienia dla naszych idei i haseł.

Różne projekty reorganizacji kolei.

Od zarania powstania kolejnictwa w Polsce Odrodzonej, tak i teraz jeszcze istnieje kilka lub kilkanaście różnych projektów reorganizacji kolei.

Każdy z tych projektów obraca się dokoła nazwy i reorganizacji bądź Ministerstwa Kolei na Ministerstwo Komunikacji, bądź na Przedsiębiorstwo kolei państwowych albo państwowe albo prywatne. Ostatnio wysunięto nazwę „komercjalizacji" kolei.

Komercjalizacja kolei.

Jak donosi prasa stołeczna w Ministerstwie Komunikacji powołany został przez Min. Romockiego, komitet który zajmie się sprawą skomercjalizowania kolei.

Według opracowanego przez ten komitet projektu, zarząd przyszłego przedsiębiorstwa kolejowego spoczywać będzie w rękach generalnego dyrektora, który będzie miał do pomocy trzech dyrektorów w działach mechanicznym, drogowym i ruchu.

Wobec ujęcia kolei w osobne przedsiębiorstwo, zakres działalności Min. Komunikacji ulegnie zwężeniu. Gros spraw w ostatniej instancji będzie załatwiać generalny dyrektor.

W kołach politycznych ostatecznego skomercjalizowania kolei spodziewają się dopiero za kilka miesięcy.

Tyle prasa.

Ponieważ bliższe szczegóły tej przyszłej organizacji kolejnictwa trzymane są w ścisłej tajemnicy, nie jesteśmy w stanie poddać projekt ten szczegółowej krytyce—pod sąd opinji społecznej i fachowej,

Istota organizacji.

Wszędzie gdzie są ludzie i rzeczy, gdzie odgrywa rolę moment czasu i miejsca, niezbędna jest *organizacja*, niezbędne jest zastosowanie jednakich zasad celowości, zasad produkcji, zasad wydajności pracy*).

Organizacja polega na wprowadzeniu do pewnej zbiorowości takiego, opartego na woli ludzkiej porządku, którego celem jest zaprowadzenie ładu i uporządkowanie całości.

Ład i porządek w organizacji osiągamy przez odpowiednie zróżniczkowanie całości na części, przez wzajemne ich uzależnienie i poddanie centralnej, kierującej woli, co stwarza całość o odrębnym bycie i własnych celach działania.

---

*) Zasady te szczegółowo badane, opisane zostały przez amerykańskiego uczonego Harringtona Emersona, w jego wiekopomnem dziele „Dwanaście zasad wydajności". Do dzieła tego odsyłamy szanownych czytelników, podając dalej zasady te w streszczeniu.

Wartość czasu.

Ludzkość współczesna, zwłaszcza Ameryka, ocenia należycie wartość czasu. Czas to pieniądz—mówią Amerykanie i Anglicy, oddając hołd jego władzy potężnej, normującej bieg i rozwój naszego życia.

Zasady wydajności.

Zasady wydajności oraz naukowe i praktyczne ich zastosowanie, zdobyły sobie uznanie w Ameryce i na całym Starym Świecie.

Oto one:

1. Jasno określone (wytknięte) cele.
2. *Zdrowy sąd.*
3. Rada kompetentna.
4. *Dyscyplina.*
5. Sprawiedliwe, uczciwe postępowanie.
6. Niezawodne, natychmiastowe, dokładne sprawozdanie.
7. Porządek (rozkład) w przebiegu działania.
8. Wzorce i normale.
9. Warunki przystosowane.
10. Wzorcowe sposoby działania.
11. Pisemne instrukcje.
12. Nagroda za wydajność.

Wogóle wydajność oznacza, że właściwa rzecz jest wykonywana we właściwy sposób przez właściwych ludzi na właściwem miejscu i we właściwym czasie.

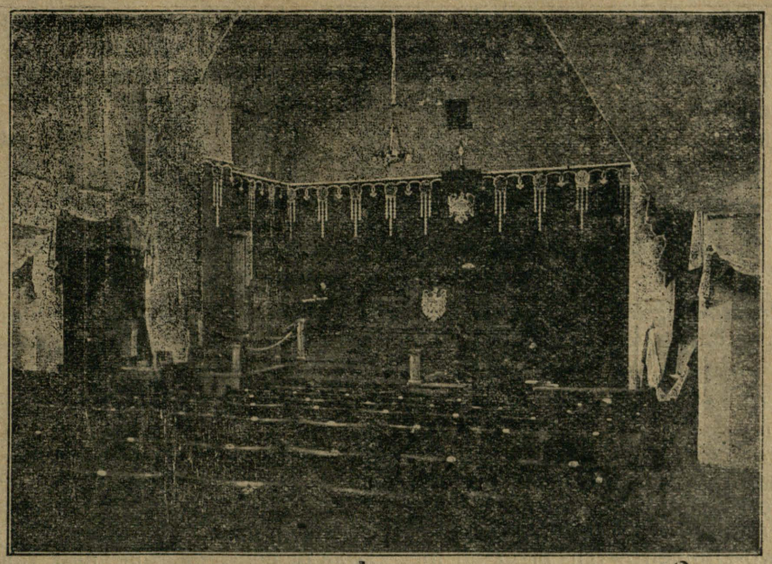
Precz z rutyną i biurokratyzmem!

Z powyższego wnioskować możemy, że wszystko, to, co sprzeciwia się tym zasadom, co zatrzymuje normalny, zdrowy bieg pracy, co hamuje wykonanie, co nie pozwala na szybkie i ostateczne celowe rozstrzyganie zagadnień z pracy powstałych, nosi znamię konserwatyzmu, rutyny, starzyzny biurokratycznej, niezgrabnej, niezdatnej do użytku i winno być w organizacji kolejnictwa zupełnie zneutralizowane lub precz odrzucone.

Znaczenie organizacji i czasu.

Tak na wojnie w Armji, jak i w czasie pokoju w Kolejnictwie czynnik organizacji, zwłaszcza zaś czynnik czasu odgrywa rolę doniosłą. Na wojnie jedna tylko chwila podczas walki decyduje o zwycięztwie lub klęsce walczących armji, w czasie pokoju w kolejnictwie jedna chwila tylko decyduje o całości transportu, o bezpieczeństwie ruchu, o zwycięstwie armji łączności w „wyścigu pracy" na arenie przemysłowo-hadlowej świata.

WILNO.



Wnętrze Teatru Wielkiego „Reduta" na Pohulance z czasów Sejmu Wileńskiego w r. 1922.

Kierownictwo.

Jak i na wojnie wodzem dobrym, przodownikiem Zwycięztwa być nie może ten, kto niema wiary w zwycięztwo, kto ulega wpływom innych, waha się w decyzji, kto wreszcie nie zna całokształtu organizacji i zadań armji, tak i w kolejnictwie osobnik taki gospodarzem ani kierownikiem dobrym nie jest i nigdy nim nie będzie, gdyż sam nie wie dokąd dążyć należy i innych prowadzić. Kierownictwo złe nie docenia wartości czasu i sprężystej organizacji wojskowej kolejnictwa toleruje, bezład i bezsiłę w wielkiej armji komunikacyjnej, zapominając o tem, że armja ta musi być zawsze wyrazem sprężystości, rzutkości, tężyzny i mocy Narodu, tak w czasie pokoju jak i wojny.

Mechanizacja i militaryzacja.

Świat powojenny stanął dziś wobec konieczności zwycięstwa w wyścigu pracy. Państwa wzmacniają swe siły przez reorganizację systemów produkcji pod hasłem: wytwarzać jaknajprędzej przy jaknajmniejszym wysiłku energji, zatracie czasu i środków. Polska ostać się na tyłach nie może! Wymaga to mechanizacji naszej produkcji i dostosowania do niej naszej psychiki oraz urządzeń społecznych i zjednoczenia wszystkich wysiłków dla jedynego celu: Zwycięstwa w wyścigu pracy dla lepszej przyszłości Narodu. Innej drogi nie widzimy. Jedynie bowiem przez racjonalną technicznie sprawną gospodarkę naszemi środkami, naszym materjałem ludzkim potrafimy nie tylko utrzymać to cośmy zdobyli, lecz i ugruntować niepodległy byt naszego Odrodzonego Państwa, spotęgować twórczą pracę ducha wielkiego, kulturalnego narodu polskiego.

Sekret komunikacji.

Wysuwana obecnie komercjalizacja kolei jest tylko środkiem, kwestją prowadzenia gospodarki kolejnictwa, istota którego nie polega na lepszych obrotach handlowych lub finansowych, zadaniem bowiem kolejnictwa jest być naprawdę drugą Armją Łączności państwa.

Armja ta musi być w imię interesu państwowego rządzoną i organizowaną na wzór i modłę jej siostrzycy armji wojskowej. Nie trzeba zapominać, że prostota, spokój, porządek i metoda stanowią istotne warunki dobrego funkcjonowania tej Armji.

Zaprzeczają temu niskie płace, ciężkie warunki bytu i pracy, ciągłe reorganizacje, brak jednolitego systemu, rutyna i biurokratyzm.

Tak w czasie pokoju jak i wojny

Armja Łączności musi jednako, nieprzerwanie, dobrze pracować, szybko i tanio, bezpiecznie wszystko jej polecone do transportu przewozić, dążąc do rozwoju pożytecznych potrzeb w przewozie, produkcji i handlu oraz do osiągnięcia równowagi między potrzebami ludności kraju i potrzebami państwa jako całości.

Armja Łączności iść musi naprzód pod hasłem Zwycięztwa w „wyścigu pracy", Zwycięztwa przestrzeni, czasu, bezsiły i bezładu!

Jerzy Kamiński.

WYWIADY „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

„O warunkach życia i pracy kolejarzy".

Nasza specjalna ankieta *)

Rozmowa z Prezesem Z. O. Związku Zawod. Maszynistów w Wilnie p. Franciszkiem Schabowskim, do którego zwróciliśmy się z prośbą o odpowiedź na naszą ankietę:

1. *Co p. Prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy kolejarzy na Kresach?*

Warunki życia i pracy kolejarzy wogóle są ciężkie, na kresach zaś w szczególności. Od czasu obcięcia godzinowo-kilometrowych przez b. ministra kolei p. A. Chądzyńskiego sytuacja znacznie się pogorszyła i do obecnej chwili nikt nam w tej biedzie nie dopomógł. Słyszymy ciągle obiecanki czynników rządowych i związków, a poprawy bytu dotąd nie mamy.

A przecież służba parowozowa jest daleko lepiej płatną aniżeli pracownicy innych służb?

— Trudno to ustalić, gdyż służba parowozowa otrzymując wynagrodzenie uboczne godzinowo-kilometrowe za jazdę w drodze musi żyć na dwa domy, co powoduje zwiększenie wydatków, na pokrycie których obecne uposażenie oraz uboczne wynagrodzenie nawet z premjami absolutnie nam niewystarcza.

2. *Jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej, prowadzonej wśród kolejarzy przez instytucje i związki kolejarzy?*

— Jeżeli mam być zupełnie szczerym, to muszę podkreślić, że inicjatywa społeczna ma swoje strony dodatnie i ujemne. Do dodatnich zaliczam współpracę organizacyjną nad poprawą bytu i zjednoczeniem naszych wysiłków dla tego celu i dobra państwa.

Do ujemnych zaś odnoszę walki międzyzwiązkowe, partyjnictwo przywódców związkowych oraz separatyzm, wprowadzane między kolejarzy jednego fachu, przez partyjne związki kolejowe, które przykrywają się płaszczykiem dobroczyńców kolejarzy, a same nie dążą do zjednoczenia się i zgodnej współpracy z innemi związkami.

Jakie p. Prezes związki ma tutaj na myśli?

Związki, które nie mając nic wspólnego z życiem i pracą maszynistów, werbują ich do swoich szeregów, jak naprz. na terenie mego okręgu. Polski Związek Kolejowców (P.Z.K.) utworzył Sekcje Drużyn Parowozowych, która zwalcza demagogicznie nasz zawodowy związek, a ubolewać trzeba, iż w Białymstoku uprawia to również Zawodowy Związek Kolejarzy (Z. Z. K.).

Administracja rozumie b. dobrze złe strony takiego postępowania związków i odmowne swe odpowiedzi tłumaczy tem, że każde zrzeszenie z innego związku chce coś innego i administracji trudno jest uzgodnić sprzeczne, wzajemnie wykluczające się żądania związków.

— *Przykład?*

— Naprzykład listy starszeństwa drużyn parowozowych są kością niezgody. Maszyniści zawodowi (Z. Z. M.) pragną listy starszeństwa od dnia zdania egzaminu na prawo kierowania parowozem, maszyniści zaś, należący do innych związków są zdań przeciwnych.

3. *Jakie drogi prowadzą do istotnej poprawy bytu ogółu kolejarzy polskich?*

— Jedynie zjednoczenie wszystkich maszynistów i pomocników w jeden związek kolejowy, bezpartyjny, zawodowy jakim jest obecnie Z. Z. M. może zapewnić maszynistom poprawę ich bytu, co zaś do ogółu kolejarzy, to uzgodnienie wspólne akcji związków ma doniosłe znaczenie. Niestety daleko jeszcze do takiej akcji.

Powstały w Warszawie Blok Związków Komunikacyjnych (do którego i Z. Z. M. należy), obecnie nie ujawnia żadnej inicjatywy twórczej.

Obietnice, obietnice i jeszcze raz obietnice, a kolejarze głodni powątpiewują w możliwość poprawy egzystencji.

Jaka ma być rola pisma przeznaczonego dla kolejarzy?

— Pismo przeznaczone dla kolejarzy winno dążyć do zgody, dojedności, nawoływać do pracy i informować ogół kolejarzy o kolejnictwie i jego pracy objektywnie i wszechstronnie, oraz o przejawach naszego życia społecznego i państwowego. Jednym słowem pismo naprawdę kolejowe i dla kolejarzy. Za takie pismo uważam „Express Kolejowy", któremu życzę w pracy celowej pomyślnego rozwoju i popularności dla jego bardzo cennych i pożytecznych artykułów ogólnych i fachowych.

Jerzy Kamiński.

*) Obacz wywiady w nr. nr. 1, 4, 5 i 6 „Expressu Kolejowego".

W jakich warunkach żyje i pracuje pocztowiec polski?

Druga nasza specjalna ankieta*).

Prezes Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Wilnie p. Jan Popowicz ma głos!

Stosownie do życzenia naszych czytelników z pośród pracowników poczt i telegrafów ogłaszamy drugą ankietę na łamach „Expressu Kolejowego" — dzięki której pragniemy ustalić w społeczeństwie pogląd na warunki życia i pracy pocztowca polskiego, tak, jak nam się to już w pewnej mierze udało w stosunku do kolejarziy.

Zaczynamy od najbliższego terenu pracy oddając pierwszy głos organizatorowi poczty polskiej na Ziemiach Wschodnich Prezesowi Dyrekcji P. i T. w Wilnie p. Janowi Popowiczowi.

W rozmowie trzymamy się znanych z pierwszej naszej ankiety pytań. Rzucamy więc pierwsze.

— *Co p. Prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy pracowników poczt i telegrafów swego okręgu?*

— Urzędy pocztowe znaleść dziś już możemy nawet w całkiem małych ośrodkach życia, gdzie istnienie urzędu pocztowego staje się koniecznością życiową ludności, a z drugiej strony warunki mieszkaniowe są plagą dla samego urzędu, jak jego funkcjonarjuszy. Na tem tle wytwarza się b. przykra sytuacja. Przeciętny dobry urzędnik uważa nominację do takiego nowego urzędu za karę. Droga konkursu na której załatwia się sprawę każdej nowej nominacji na kierowników świeżo otwartych urzędów jest wątpli-

*) Na podstawie tej, jak i pierwszej ankiety o warunkach życia i pracy kolejarzy, wypowiemy po ich zakończeniu swój pogląd. Ze względów więc zrozumiałych unikamy w o głaszaniu rozmów z różnymi osobistościami ze świata kolejowego i pocztowego własnych komentarzy. **Red.**

wą — i nie rozstrzyga o właściwem obsadzeniu stanowiska.

Gdyby były specjalne dodatki za kierownictwo, wówczas możnaby było ręczyć za właściwą obsadę wszystkich samodzielnych stanowisk, zwłaszcza, że do najmniejszego z nich nawet, przywiązana jest wielka odpowiedzialność.

Warunki życiowe urzędnika w małym urzędzie pogarsza często brak opieki lekarskiej i brak szkół...

— *Poczta jednak rozwijając się, budzi nowe życie...*

— Tak jest! Z wieloletniego swego doświadczenia wiem, że utworzenie urzędu pocztowego nawet w najwięcej zapadłym kąciku wywołuje potrzebę zbliżenia się do ośrodków więcej kulturalnych przez korespondencję, gazety i czasopisma i wogóle budzi potrzebę kulturalnego życia.

Tam, gdzie powstała poczta — dodaje z przekonaniem p. Prezes Popowicz — z reguły powstają w najbliszej okolicy szkoły.

— *Co stoi głównie na przeszkodzie rozwojowi sieci pocztowej?*

— W okręgu tutejszym, który obejmuje teren województw Wileńskiego, Nowogródzkiego, Poleskiego i trzech powiatów województwa Białostockiego jest obecnie 400 urzędów i ajencyj pocztowych, a potrzeba według mych obliczeń przynajmniej 1000.

— ?

— Brak kredytów, brak lokali, złe drogi oto główne przeszkody do należytego rozwoju sieci pocztowej.

Ileż razy niepowstał w jakiejś miejscowości urząd pocztowy li tylko z braku odpowiedniego lokalu, lub też koszta dojazdu z powodu złych dróg nie odpowiadały warunkom budżetowym, w granicach których powinien tam być urząd otwarty.

— *Jakie są dodatnie i ujemne strony pracy związków i organizacyj pocztowych?*

— Proszę Pana — odpowiada po chwili namysłu nasz szanowny rozmówca — za czasów zaborczych celem związków zawodowych była walka z rządem.

— *A obecnie?*

— Obecnie niema tej potrzeby, gdyż rząd mamy własny, polski i chyba więc żaden urzędnik nie może się czuć powołanym do zwalczania swego własnego rządu, jakim by on zresztą nie był.

A ponieważ już obecnie związki zrozumiały swój cel, dążąc do podniesienia warunków kulturalnych życia przez udział swych członków w pracy społecznej, oświatowej i sportowej, jak nie mniej przez organizowanie spółdzielczości, myślę, że są na właściwej drodze.

— *Jakie więc drogi zdaniem Pana Prezesa prowadzą do istotnej i skutecznej poprawy bytu pocztowców?*

— To co przed chwilą mówiłem. Praca nad podniesieniem kulturalnych i ekonomicznych warunków życia. Naprzykład — uważam za bardzo pomyślny krok inicjatywę założenia w większych ośrodkach pocztowych spółdzielni mieszkaniowych.

— *A uposażenie?*

— Nie mniej konieczną jest podwyżka pensyj, lecz ta związana jest przecież ściśle z możliwościami budżetowemi państwa.

— *Jak się p. Prezes zapatruje na pogłoski o strajku pocztowców?*

— Strajku nigdy na serjo nie brałem pod uwagę, gdyż uważam podległy mi personel za tak państwowo uświadomiony, iż nie uważałby za stosowne zaryzykować tak szkodliwego dla państwa posunięcia.

Słusznie!

W końcu rozmowy stosownie do naszego ostatniego z zasadniczych pytań p. Prezes Popowicz wyraża swój pogląd na prasę.

Prasie przypisuje p. Prezes znaczenie ogromne. Wysuwa jednak pewne zastrzeżenia. Jeśli chodzi o wpływ prasy na urzędy państwowe, to zarówno jest on dobrym jak i destrukcyjnym. Każde pismo spełni swe zadanie wówczas jeśli podawać będzie fakty z życia sprawdzone, zmierzające do usprawnienia i podniesienia pracy. Zwalczać więc winno istotne niedomagania i równocześnie wysuwać inicjatywę lepszego życia.

Z poglądem tym trudno się nie zgodzić. **B. W. Ś.**

W najbliższym numerze „Expressu Kolejowego" w ankiecie powyższej zabierze głos Prezes Zarządu Głównego Związku Pracowników Poczt i Telegrafów w Warszawie p. Paweł Szczurek.

Red.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

U nas, a zagranicą.

Tajemnica, jaką MK otacza szczegóły swych planów reorganizacyjnych nasuwa „Łącznikowi" uwagę następującą:

M. K, zdaniem naszem popełnia wielki błąd, nie dopuszczając do swych prac już nietylko wybitnych fachowców w dziedzinie handlowości i administracji z łona urzędników i związków kolejowych, lecz nawet z poza świata kolejarskiego. Oby cel pracy nie był przez to chybiony.

Zagranicą jest inaczej. Tam bowiem

... nad ustanowieniem pewnych zasad handlowych dla kolei pracowali wybitni ekonomiści, prawnicy, a nadewszystko doskonali organizatorzy. To też w Niemczech, w Austrji, w Belgji, w Czechosłowacji i wielu innych państwach kontynentu europejskiego komercjalizacja dała nadspodziewanie dobre wyniki.

Każdy sobie rzepkę skrobie.

„Konduktor" ze smutkiem stwierdza, że pracownicy państwowi nie zdobyli się dotąd na jednolitość poglądów i organizacji

... rozstrzeleni, rozbici, robią coś w rozdrobnieniu, często w pojedynkę, albo nawet wprost drzemią, od czasu do czasu mrucząc grzeczne zażalenia.

A dalej:

... Stronictwa posuwają się tak daleko w swej akcji anarchizującej ruch zawodowy, że nawet związki jedyne na pewnym terenie i ogarniające całość jego pracowników starają się rozszczepić i uniemożliwić im zajęcie jednolitego stanowiska ... Zaciekłość za wszelką cenę pragnie dowodzić, że zwycięstwo mogą masom przynieść tylko sztandary partyjne.

Z tego widzimy, że organ Zw. Zaw. Drużyn Konduktorskich jest na dobrej drodze. Zrozumiał, że niedobrze wchodzić w nazbyt ścisły kontakt z partją i że źle chodzić w pojedynkę „mrucząc grzeczne zażalenia". Maluczko, a pomyśli i o swojem samo-odosobnieniu.

Nastrój pierwszomajowy.

W dn. 1 maja, w dniu święta robotniczego czerwony organ ZZK. wpadł w czarny pesymizm, pisze bowiem:

Istnieje wyzysk pracy. Dla walki o poprawę warunków tej pracy powstają związki zawodowe. Walkę toczą. Poprawa następuje. I znów jest źle. I znów walka i znów poprawa i t. d., i . t. d.

Dlaczego taki kołowrotek? A to dla tego—powiada „Kolejarz-Związkowiec"—że

studnia bezdenna, w której toną wszystkie korzyści, płynące z walk związków zawodowych, a nawet i partyj, są kieszenie kupców i przemysłowców, jest wyzysk spożywczy.

Każdy, kto przeczyta te uwagi, pomyśli sobie: poco mam walczyć o poprawę bytu, poco mi należeć do związku, skoro w rezultacie nabijam kieszenie kupcom i przemysłowcom...

Czy o taką konkluzję organowi ZZK. chodziło?

Mruk.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Koleje, żegluga, lotnictwo, poczta i finanse.

— **Echa wizyty p. Ministra Romockiego w Wilnie.** W ostatnich dwóch dniach kwietnia Minister Komunikacji p. inż. Paweł Romocki bawił prywatnie w Jaszunach pod Wilnem. W drodze powrotnej wypadło p. Ministrowi zawadzić o Wilno. Z tej to racji „Express Wileński" z dnia 3 b.m. zamieścił następujacej treści wzmiankę:

„W niedzielę, wieczorem Minister Komunikacji inż. Romocki przybył z Jaszun, gdzie bawił prywatnie, na st. Wilno, stąd po przyłączeniu wagonu ministerjalnego, wyjechał do Warszawy.

Na spotkanie Ministra stawili się na stacji wyżsi urzędnicy dyrekcji kolejowej, Minister jednak dość ozięble potraktował ten „demarche" przedstawicieli władz kolejowych, co zwróciło ogólną uwagę obecnych na stacji kolejarzy i jest szeroko komentowane".

Z bardzo wiarogodnego źródła dowiadujemy się, że wiadomość tą wyssał sobie z palca niefortunny informator powyższego pisma.

W rzeczywistości rzecz się miała tak, że p. Minister opuszczając Jaszuny, zawiadomił władze dyrekcyjne, że przejeżdżając w charakterze prywatnym przez Wilno i czując się w dodatku zmęczonym, pragnie uniknąć oficjalnego spotkania na dworcu wileńskim.

Rozmowa p. Ministra z władzami dyrekcji, jaka miała miejsce w czasie tego przejazdu, nacechowana była życzliwością i utrzymana na stopie towarzyskiej.

— **Konferencja kolejowa w Monachjum.** W dniach 21 i 22 kwietnia r. b. odbyła się w Monachjum z inicjatywy kolei niemieckich konferencja w sprawie wprowadzenia bezpośredniej komunikacji niemiecko - bułgarskiej. W konferencji tej brali udział przedstawiciele kolei austrjackich, czechosłowackich, węgierskich, polskich i niemieckich. Jugosławja nie wysłała swych delegatów, a Rumunję na jej żądanie zastępowała Polska.

Uchwalono wprowadzić wymienioną komunikację z ważnością od dnia 1 lipca 1927 r. Koleje polskie i rumuńskie wejdą ze swemi linjami tranzytowemi do tej komunikacji po uregulowaniu pewnych kwestyj spornych pomiędzy kolejami polskiemi a niemieckiemi, co najprawdopodobniej da się osiągnąć przed oznaczonym powyżej terminem.

Z ramienia Ministerstwa komunikacji uczestniczyli w tej konferencji: naczelnik wydziału dr. Taszycki i st. referent Bartkiewicz.

— **Pod polską banderą.** Ostatnie rejsy naszej eskadry handlowej: „Poznań" kończy wyładunek kopalniaków w Calais, „Kraków" ładuje w Gdyni 2.700 ton węgla, z którym wyruszy do Sztokholmu, „Wilno" odpłynął 27 ub. m. o godz. 18-ej z Gdyni do Nordkoeping z ładunkiem 2.700 ton węgla, „Katowice" ładuje w Gdańsku 2.700 ton węgla, z którym popłynie do Horsens (Danja), „Toruń" minął Brunsbuettelkoog (wyjście z kanału Kilońskiego od strony Elby), w drodze z Gdyni do Calais z ładunkiem kopalniaków, „Warta" znajduje się w doku Gdańsku.

— **Sprawa polskiej linji okrętowej do bliskiego wschodu i Lewantu.** Oprócz stoczni Gdańskiej, Stabilimento Technico w Trieście, oraz Chantiers de la Loire w Havrze, ostatnio nadesłała ofertę stocznia L'Union de Cinq Chantiers de la Mediterranee (Francja) oraz Burgmeister und Dain w Kopenhadze, przyczem ta ostatnia donosi, że z powodu nawału pracy nie mogłaby w oznaczonym czasie wykonać zamówienia.

Najtańsza oferta jest Stabilimento Technico, po niej następuje stocznia Gdańska. O ile stocznia Gdańska obniży cenę do wysokości oferty Stabilimento Technico, wówczas całe zamówienie podzielone będzie pomiędzy obie stocznie. Wedle warunków, pierwszy statek byłby wykończony w 13-ym miesiącu od chwili zamówienia, następne w miesiąc później. Cena budowy, kompletnego wyekwipowania jednego statku, z uwzględnieniem najnowszych urządzeń technicznych, wyniesie około 85.000 funtów szterlingów.

— **Otwarcie wielkiej wystawy lotniczej.** Dnia 2 maja o godzinie 4 ppoł. odbyło się w *obecności p. Prezydenta Rzeczypospolitej* uroczyste otwarcie Wystawy Lotniczej, zorganizowanej staraniem Komitetu Stołecznego L. O. P. P. na terenie „Łobzowianki". Na uroczystość tę przybyli: minister Komunikacji *Romocki*, minister Spr. Wewn. *gen. Sławoj-Składkowski*, szef adm. armji *gen. Konarzewski*, korpus dyplomatyczny z ambasadorem *Larochem* i posłem Stanów Zjednoczonych *Stetsonem* na czele, szef francuskiej misji wojskowej gen. *Charpy*, przedstawiciele wojskowi Anglji, Rumunji, Włoch, Czechosłowacji, Łotwy i Finlandji, biskup polowy W. P. ks. *Gall*, szef gabinetu Ministra Spraw Wojskowych ppułk. *Beck*, szef lotnictwa cywilnego dyr. *Czapski*, wojewoda *Sołtan*, pułk. *Rayski*,, komendant miasta gen. *Rożen*, generalicja z gen. gen. *Wróblewskim* i *Olszewskim* na czele, komandor *Świrski*, główny komendant policji państwowej pułk. *Maleszewski*, prezydent miasta *Jabłoński*, wiceprezydent *Jankowski*, komendant *Czyniowski*, inp. *Tomanowski* i inni.

Ligę Obrony Powietrznej Państwa reprezentowali: Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. b. premjer p. *Ponikowski*, wiceprezes sędzia *Jalkiewicz*, prezes Komitetu Stołecznego p. *Florjanowicz*, wiceprezes p. *Wernik*, skarbnik p. *Benzef* i sekretarz p. *Więckowski*.

Na uroczystości otwarcia wystawy pierwszy zabrał głos prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. p. Ponikowski, który podkreślił cele i zadania L.O.P.P. Z kolei zabrał głos minister komunikacji p. Romocki, który mówił o doniosłem znaczeniu lotnictwa w dobie obecnej.

Imieniem lotnictwa wojskowego przemawiał pułk. Rayski, imieniem zaś Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych p. Rumbowicz, poczem p. Prezydent Rzeczypospolitej dokonał otwarcta wystawy, przecinając wstęgę. P. Prezydent, oprowadzany przez przedstawicieli L. O. P. P. zwiedził w towarzystwie swej świty całą wystawę, interesując się zgromadzonymi licznie eksponatami.

Po przeszło półgodzinnym pobycie p. Prezydent odjechał, żegnany hymnem narodowym i okrzykami: „Niech żyje!" ze strony zgromadzonej publiczności.

— **Rezolucja Rady finansowej.** Agencja Telegraficzna ogłosiła następujący tekst rezolucji Rady Finansowej:

Rada Finansowa uznaje za konieczną ustawową stabilizację złotego na poziomie, zbliżonym do obecnego, a to w związku z zamierzoną pożyczką zagraniczną.

Nawiązanie stałego kontaktu z kapitałem zagranicznym, które będzie niewątpliwą konsekwencją pożyczki stabilizacyjnej, umożliwi szybki rozwój ekonomiczny Polski oraz ugruntuje osiągnięte w ostatnich czasach pomyślne wyniki finansowe.

— **Wypadki.** Dnia 2 b. m. na stacji Hajduki, podczas wjazdu na teren stacji pociągu pośpiesznego Poznań—Kraków (Nr. 409) pociąg ten zaczepił stopniami pięciu wagonów o dwa wagony pociągu towarowego, które przejechawszy zwrotnicę znajdowały się jeszcze w pobliżu skrzyżowania szyn, wskutek czego odległość między niemi, a wagonami przechodzącego pociągu pośpiesznego nie była przepisowa.

W jednym z wagonów towarowych została silnie uszkodzona ściana.

Pociąg pośpieszny doznał przeszło godzinnego opóźnienia, gdyż wskutek uszkodzeń musiano w Hajdukach zmienić skład pociągu. Wypadków z ludźmi nie było.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Wieczysty dokument i symbol spoistości bratniej naszego Narodu.

Jest nim Konstytucja z dnia 3 Maja 1791 roku.

Słusznie—słychać dziś wszędzie głosy—odrodzona po 125 latach niewoli Rzeczpospolita Polska rocznicę tego właśnie pamiętnego dnia historji wybrała na swe doroczne święto państwowe.

Konstytucja 3 Maja jest dziś dla nas żywą tradycją, świadczącą wszystkim pokoleniom o wartościach moralnych i rozumie tych praojców naszych, którzy hasło miłości i równości braterskiej oblekli w czyn potężny i niezniszczony w czasie, mimo przewagi zła zakorzenionego w duszach samolubów i gloryfikatorów „żrenicy wolności szlacheckiej" Konstytucję nikiej kometa przyćmiła na czas dłuższy haniebna Targowica. Lecz tak jak zdrowego ziarna w żyzną glebę rzuconego nie wyrwiesz z powrotem, tak z duszy Narodu, w ciągu pięć czwierćwieczy zaborcy wyrwać nie zdołali praw moralnych do życia w kuźni Kołłątajowskiej wykutych.

— — — — — — — —

Odwróciła się karta historji.

Marzenia o wolności i lepszej doli Narodu ziściły się w odmętach krwawych zapasów mocarstw światowych—kiedy więcej niż inni z natury do bojów zwycięskich zaprawni, potrafiliśmy dowieść swojej nieśmiertelności i spoistości wewnętrznej.

Ten, który wzniecił czyn polskiego oręża—nie wszystkim znany jeszcze podówczas Komendant legjonowy—Józef Piłsudski stanąwszy w momencie wykazania największej spoistości wewnętrznej Narodu na jego czele, podniósł dopiero na wyżyny najlepszych uczuć naszych ideały Konstytucji 3 Maja, zamkniętej w zakrwawionem archiwum nieszczęsnej przeszłości.

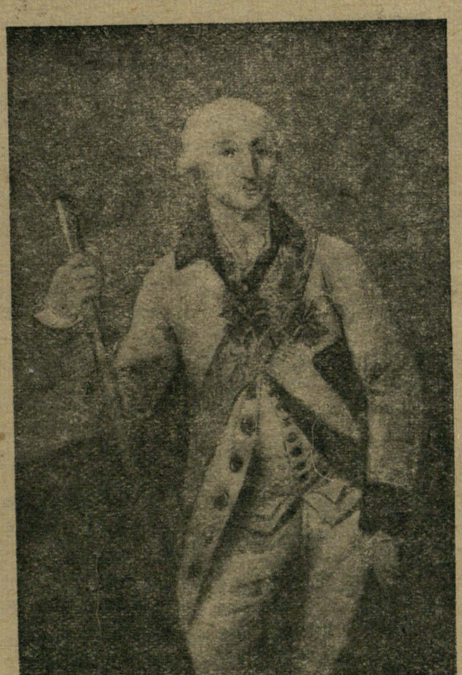
Celem Konstytucji 3 maja 1791 r. było wzmocnienie rządów, w chylącem się do upadku państwie.

Konstytucja więc była w owej epoce streszczeniem i wykładnikiem praw, do życia powołanych przez polską rację stanu.

Prawom tym nie udało się życiem i państwem zawładnąć.

Złamały je egoizm i zdrada—lecz nie zniszczyły zupełnie.

— — — — — — — —



STANISŁAW MAŁACHOWSKI
jeden z najgorliwszych pracowników „Kuźnicy Kołłątajowskiej", Marszałek Sejmu Czteroletniego, pod którego Kierownictwem, został uchwalony Akt Konstytucji 3 Maja 1791. Zmarł na stanowisku pierwszego ministra Ks. Warszawskiego w r. 1809.

Z tych wszystkich względów pamięć Konstytucji 3 Maja jest nam szczególnie drogą. Na niej to oparta została głównie nowa Konstytucja przez Sejm Odrodzonej Rzeczypospolitej w dniu 17 marca 1921 r. uchwalona.

O życie ideałów tej Konstytucji rozegrała się w ósmym roku istnienia wskrzeszonej państwowości walka, o życie starych ideałów, streszczających się w zasadzie silnych rządów w Rzeczypospolitej, osłabionych przez równocześnie z wolnością wskrzeszone zło, egoizm, korupję i zdradę.

Najpiękniejszy z miesięcy Maj zeszłoroczny zakrwawił się ofiarami na ołtarzu tych ideałów, w krótkiej lecz zdecydowanej walce przez Naród poniesionych. Zasada Konstytucji została tym razem uratowana. I dlatego zapewne tegoroczny obchód rocznicy 3 Maja wypadł w całym państwie tak imponująco.

Drgają nam w sercach melodją cudną echa uroczystości 3-cio majowych!

Uszy pieści łopot sztandarów narodowych, szumiących w słońcu wiosennem!

Pieśń o Tej, co nie zginęła, łzy wspomnień radośnych z ócz wszystkich wyciska!

Społem, społem jesteśmy wszyscy jednym łańcuchem uczuć i ideałów braterskich związani!

Uprzytomnijmy to sobie!

Wiarą w siły własne wybijmy wrota do świetlanej przyszłości, do której zmierza dziś już krokiem pewnym wyzwolona potrzykroć Rzeczypospolita.

Tym, co ją do tej Przyszłości wiodą cześć!

Bolesław Wit Święcicki.

Wilno.

Pierwszy Konkurs „Exspressu Kolejowego“
z nagrodami.

Pragnąc aby „Express Kolejowy“ stał się pismem odpowiadającem wszelkim życzeniom tych sfer, dla których głównie jest przeznaczonem, ogłaszamy niniejszym PLEBISCYT, połączony z konkursem, na dwa zasadnicze pytania:

1. **Co się Wam w Expressie Kolejowym podoba?**
2. **Jakie należy wprowadzić ulepszenia?**

Za najtrafniejsze odpowiedzi, które staną się dla nas obowiązującym wskaźnikiem jak mamy nadal „Express Kolejowy“ redagować

wyznaczamy 9 nagród na łączną sumę 500 złotych,

a mianowicie: Nagroda I — zł. 150,
„ II — „ 100,
„ III i IV po „ 50 oraz
5 nagród po „ 30.

Każdy czytelnik „Expressu Kolejowego“, który zaprenumeruje pismo nasze nadal po Świętach Wielkanocnych w r. b. może wziąć udział w tym pierwszym konkursie-plebiscycie.

Nagrody powyższe Redakcja rozlosuje między uczestnikami konkursu, którzy nadeszlą najbardziej rzeczowe, najzwięźlej wyrażone odpowiedzi na pytania powyższe. Losowanie nagród odbędzie się przez rejenta i komitet specjalnie do tego zaproszony przez Redakcję z pośród uczestników konkursu.

Do kopert adresowych do naszej redakcji Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2, opatrzonych napisem I Konkurs-plebiscyt „Expressu Kolejowego“, zawierających krótkie odpowiedzi na nasze 2 powyższe zapytania dołączyć należy imię, nazwisko i stanowisko, adres, oraz dowód opłacenia prenumeraty „Expressu Kolejowezo“ conajmniej za jeden kwartał r. b.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie, urzędy pocztowe oraz księgarnie kolejowe „Ruch“ na stacjach P. K. P.

NA ARENIE POLITYCZNEJ.

(Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia).

Jak donosi prasa wszystkich odcieni przebieg uroczystości robotniczych w dniu święta pracy 1 maja miał charakter w całym kraju spokojny. Próbki ekscesów komunistycznych zostały w zarodku wszędzie stłumione.

Komuniści więc w r. b nic nie mieli w dniu 1 maja do powiedzenia. Tkwi w tem niewątpliwie zasługa kierowniczych organów bezpieczeństwa publicznego w państwie.

*

Z pośród państw całego kontynentu, dzień 1-majowy był oczywiste okazją do hucznych manifestacyj dla bolszewików, którzy w dniu tym dokonali szeregu aresztowań wśród rzesz t. zw. kontrewolucjonistów oraz wydali w masowej ilości pompatyczną odezwę, nawołującą do walki z burżuazją, a kończącą się okrzykiem: „Precz z Ligą Narodów!“ Głównym przedmiotem „t r o s k i“ bolszewików były znane wypadki w Chinach.

*

Otwarte w dniu 1 maja Międzynarodowe Targi Poznańskie przez p. Ministra Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowskiego — w r. b. reprezentują się w sposób niezwykle okazały i dowodzą wzmocnienia się naszej sytuacji politycznej i gospodarczej, tak wewnątrz jak i nazewnątrz państwa.

W otwarciu Targów oprócz Min. Inż. Kwiatkowskiego wzięli udział ministrowie: rolnictwa Niezabytowski i spraw zagranicznych Zaleski, szereg przedstawicieli z korpusu dyplomatycznego, akredytowanych przy rządzie polskim w Warszawie oraz przedstawicieli gospodarczych bezpośrednio przybyłych z zagranicy.

*

W dniu Święta Narodowego 3 Maja odbyły się w całym kraju podniosłe uroczystości. Prezydent Rzeczypospolitej, rząd oraz przedstawiciele nasi zagranicą przyjmowali życzenia od przedstawicieli wszystkich państw zaprzyjaźnionych. W dniu tym nadane zostały ludziom zasłużonym dla Polski wysokie odznaczenia „Polonja Restituta“. Między innymi odznaczenia Krzyża komandorskiego z gwiazdą otrzymali znakomity powieściopisarz Wacław Sieroszewski, art. malarz Jacek Malczewski oraz znany publicysta b. gen. Aleksander Babiański.

*

W ostatnim numerze „Monitora Polskiego“ ogłoszona została nominacja dotychczasowego vice - prezesa Głównej Komisji Ziemskiej p. Józefa Radwana na podsekretarza stanu w Ministerstwie Reform Rolnych. Nominację tą zarówno sfery polityczne, jak i gospodarczo-rolnicze powitały z uznaniem.

LUCJAN NOWOSIELSKI.

EMERYT.

NOWELA.

(Dokończenie).

Oczy Pakosa wpadły w puste otwory po wykręconych śrubach.

Wpatrzony w czarne dziury, zamarł w bezruchu i trwał tak, pochylony nad zrujnowanym torem.

Uszy wypełnił mu jakiś szum, huk, szczęk łamanego żelaziwa... krzyk ludzi...

Przed oczami migały mu czerwone płaty, jakby wielkie iskry... to znów czarne dziury rosły, w wielkie czeluście, w które wpadał pociąg... jego samego zdawały się pochłaniać...

Stary dróżnik szybko jednak oprzytomniał. Mózg jego począł gorączkowo pracować nad sposobem przeszkodzenia zbrodni.

— Do stacji...? jak wtedy...? Nie zdążę! Za dziesięć minut nie dowlecze się, a tu tylko 3 minuty brakuje i... katastrofa!

Krzyczeć? Nikt nie usłyszy...

Spojrzał na semafor.

Zielone światło... tor wolny...

Rzucił się do słupa. Targnął za naprężone, stalowe liny, lecz ramię semafora nawet nie drgnęło.

Targnął rozpaczliwie raz, drugi i trzeci, lecz zielone oko ze spokojem wciąż spoglądało w czarną noc...

W dali rozległ się głuchy łomot...

— Przeciąć sznury!

Błyskawicznym ruchem wyciągnął scyzoryk i szybko począł trzeć ostrzem o stalowe druty. Nóż wygiął się i wyszczerbił, ale ani jedno włókno stalowe nie puściło.

Huk nadbiegającego pociągu w ciszy nocnej rósł i potężniał.

Staremu zdawało się, iż wszystkie koła wagonów pracują w jego głowie.

— A może ramię semafora ustąpi pod ciężarem jego ciała?

Bez namysłu wspiął się i dosięgnął ręką szczebla drabinki. Z ogromnym wysiłkiem począł drapać się w górę. Nie czuł strasznego zmęczenia, chociaż zimny pot zlewał mu strumieniami twarz i razem z deszczem ściekał po szyi.

Jeszcze dwa szczeble... nareszcie... dosięgnął ostatniego. Obiema rękoma schwycił za ramię semafora i zawisł w powietrzu, lecz i teraz maszyna przeciwstawiła mu swą bezmyślną siłę.

W dali ukazały się dwa jasne punkciki.

Pakos szarpał się w powietrzu, ale semafor był nieporuszony. Ostatnim wysiłkiem mdlejącego ciała dosięgnął nogą szczebla drabiny i stanął na nim.

*

W „Journal de Geneve" z dnia 2 b. m. ukazał się b. ciekawy wywiad z p. min. Sokalem w sprawie łączności, istniejącej między rozbrojeniem, a międzynarodową solidarnością ekonomiczną oraz bezpieczeństwem.

Minister stwierdził, że już pierwsze czytanie projektów w komisji przygotowawczej wykazało ścisły związek między problematami rozbrojenia i bezpieczeństwem.

Państwa odpowiedzialne za konwencję powinny wziąć zdaniem naszego korespondenta pod uwagę tę wskazówkę.

*

W dniu 2 b. m. udająca się na międzynarodową konferencję gospodarczą do Genewy delegacja sowiecka zatrzymała się w Warszawie. W skład delegacji wchodzą: Osiński—jako przewodniczący, Sokolnikow, Chińczuk i Lepse oraz sekretarz generalny Stein—jako członkowie. Uzupełniają delegację eksperci: Barglin, Warga, Groman, Kaufman i Szejn oraz specjalny korespondent Tassa, Rozenblat.

*

Konflikt adrjatycki włosko-jugosłowiański wszedł według zapewnień „Tempsa" w stadjum b. niebezpieczne. Próbki interwencji mocarstw innych spaliły podobno na panewce.

W związku niejako z tem cała prasa zagraniczna komentuje szeroko oświadczenie min. Chamberleina w angielskiei izbie gmin, który stwierdził, że rząd angielski dowiedział się od rządu włoskiego o podpisaniu traktatu w Tiranie, dopiero na dzień przed faktem dokonanym i że rząd brytyjski nie był nigdy zainteresowany w sytuacji na Bałkanach i w układzie stosunków wewnętrznych w Albanji, na tle których powstał powyższy konflikt. Sprawa podlega rozstrzygnięciu Ligi Narodów. Wszelkie demarche w kierunku załagodzenia konfliktu Anglja podejmowała w ścisłem niejako porozumieniu z Francją i Niemcami.

*

W angielskiej izbie gmin odbyło się w dniu 2 b. m. drugie czytanie bilu o Trade Unionach.

Namiętne dyskusje wywołało następujące oświadczenie prokuratora generalnego:

1) Strajk ogólny jest nielegalny i odmowa uczestniczenia w nim nie może mieć dla nikogo ujemnych konsekwencyj;

2) nielegalne jest uprawianie terroru i nikt nie może być przy pomocy gróźb zmuszony do porzucenia pracy;

3) nikt nie może być zmuszony do ponoszenia świadczeń na rzecz kasy, jakiegokolwiek stronnictwa politycznego, o ile, dobrowolnie nie chce ich ponosić;

4) wszyscy pozostający na służbie państwowej muszą zaprzysiąc bezwzględną wierność państwu.

Niewiadomo jeszcze jaki obrót przyjmie cała ta sprawa wobec zdecydowanej opozycji Labour Party.

*

W Londynie czynione są gorączkowe przygotowania do wizyty Prezydenta Rzeczypospolitej Francuskiej Deumergea, który w dniach 16, 17 i 18 b. m. będzie gościem królewskim. Parowiec, wiozący Prezydenta eskortowany będzie do portu angielskiego przez sześć torpedowców i tyleż hydroplanów.

*

Polska Ajencja Telegraficzna podaje z dn. 2 b. m. wiadomość „Times'a" z Szanghaju, iż według zapewnień źródeł japońskich w postępowaniu komunistów w Hankou nastąpił zupełny zwrot. Komuniści wzywają cudzoziemców do podjęcia pracy i surowo zakazują jakichkolwiek wystąpień przeciwko cudzoziemcom.

WILNO



Rewja wojsk na Placu Katedralnym w czasie święta narodowego 3 Maja.

Sekundy już nie miał do stracenia—świetlne punkty rosły...

Pod pięścią Pakosa rozprysnęła się zielona szybka i ukazał się chwiejny w podmuchach wiatru płomień.

Stary szybkim ruchem wbił sobie w rękę kawał szkła. Trysnęła obfitym strumieniem krew, spływając na chustkę. Krwawe płótno narzucił na latarnię i wbił oczy w nadbiegający pociąg.

Miarowy huk kół przeszedł nagle w zgrzyt żelaza, ślizgającego się po żelazie. Rozległ się przeraźliwy gwizd i pociąg znieruchomiał.

Reflektory parowozu kładły długi cień słupa i oświecały sylwetę starego dróżnika.

— Urato...wa... nie dokończył i runął w dół.

. . . . . .

Pakos leżał w swej małej izdebce, na wysoko usłanem łóżku. Słaby był jeszcze z upływu krwi i potłuczenia, choć parę dni od wypadku minęło. Zwolna przychodził do zdrowia. Córka na krok go nie odstępowała, a i zięć odchodził tylko na służbę.

Właśnie południe już było i lada chwila miał nadejść ze służby na obiad, więc Hanka cicho krzątała się przy kominie.

Drzwi skrzypnęły. Z twarzą rozpromienioną radością podbiegł do Pakosa młody dróżnik.

— Wie ojciec... tym pociągiem jechał sam minister...! Zaraz tu przyjdą... i on i naczelnik... Mają dać ojcu jakieś odznaczenie.

Stary uśmiechnął się.

— Kolejarz — to żołnierz! przemówił cichym i słabym głosem, pamiętaj to synu. Nie dla odznaczeń, nie dla pieniędzy, ale dla obowiązku!

Popierajcie Ligę Morską i Rzeczną!

Stulecie zapałki.

W powodzi jubileuszów, w jakie obfituje bieżący kwiecień, omal nie zapomniano o stuleciu zapałki. 7-go kwietnia 1827 r. sprzedane zostało pierwsze pudełko zapałek przez ich wynalazcę. A stało się to nie w klasycznej ojczyźnie „tandstickor"ów"— Szwecji, ale w Anglji, w dodatku w skromnej mieścinie angielskiej Stockton-on-Tees. Miejscowy aptekarz, John Walker, którego djarjusz starannie prowadzony z dnia na dzień i przechowywany jak relikwia przez zarząd miasta, w pamiętnym dniu sprzedał, jak wyraźnie stwierdza djarjusz — pierwsze pudełko zapałek pierwszemu swojemu w tej dziedzinie klijentowi adwokatowi Johnowi Hixonowi. Pudełko zapałek kosztowało wówczas szylinga i dwieście pensów (nasze dwa złote zgórą) za 100 zapałek, mieszczących się w pudełku, a dwieścia centów (piąta część szylinga) za drewniane pudełko. Te pierwsze zapałki, były oczywiście z drzewa, płaskie, długości 7 i pół centymetra, a główkę ich stanowiła masa zrobiona z mieszaniny chlorku, potasu i siarczu antimonu. Aby zapalić taką zapałkę, należało wcisnąć główkę jej między złożony kawałek papieru pokrytego drobno tłuczonem szkłem, (taki kawałek papieru dodawany był do każdego pudełka) i trzymać mocno pomiędzy dużym palcem i palcem wskazującem, a potem szybko wyciągnąć zapałkę. Takie były skromne pierwociny zapałki, która wszakże, pomimo swojej niedoskonałości, była wobec używanych do tego czasu hubki i krzesiwka, wynalazkiem doniosłym. Wynalazca nie wzbogacił się jednak na nim. Był starym miłośnikiem studjów bezinteresownych nad botaniką i mineralogją, był filantropem. Nie chciał opatentować swojego wynalazku. Uczynił to za niego aptekarz londyński, Samuel Jones, którego z Walkerem zapoznał słynny fizik, Faraday. W 1829 r. otworzył Jones w Londynie pierwszą fabrykę zapałek zwanych przez niego „Luciferi", nieróżniących się wszakże niczem od Walkerowskich. Dopiero w 1830-ym roku pierwotne te „siarniki" Jonesowskie wyparte zostały przez wynalezek chemika francuskiego, Charlesa Sauria, który wpadł na pomysł maczania główek zapałczanych w fosforze, celem ułatwienia zapalania ich. Stąd do dzisiejszych zapałek t. zwan. szwedzkich już krok tylko.

Rodzinne miasto Walkera, owo sławne Stockton - on - Tees, czciło stulecie skromnego aptekazza-botanika z pompą i okazałością, a liczne rzesze ciekawych wędrowały do muzeum miejscowego, aby oglądać zachowany z pietyzmem model pierwszego pudełka zapałek.

Zgon zasłużonego kolejarza.

W ub. miesiącu zmarł w Warszawie zasłużony badacz mennictwa polskiego z czasów Stan. Augusta i okresu porozbiorowego, ś. p. Karol Plage. Urodzony wWarszawie w r. 1857, był elektrotechnikiem kolejowym. Praca zawodowa jednak nie przeszkadzała mu oddawać się studjom numizmatyki. Owocem ich jest szereg cennych książek i rozpraw. W r. 1897 wydał „Monety bite w miedzi za Stan. Augusta", a w r. 1913 wydał najważniejsze swe dzieło: „Okres Stan. Augusta w historji numizmatyki polskiej. W dziele tem nietylko opisał monety ostatniego króla, lecz przedstawił szereg ważnych dokumentów menniczych. Wydał również 2 książki, dotyczące monet, bitych dla ziem polskich w czasach porozbiorowych.

Przed wojną ś. p. K. Plage wydał serję pocztówek z autografami królów polskich, a także otrzymał odznaczenia na wystawie przemysłowej w Częstochowie za artystycznie zrobione szachy, inkrustowane masą perłową. Zmarły całe życie dawał przykład, jak inteligentny kolejarz obok swej mozolnej pracy może i powinien dbać o oświatę i kulturę.

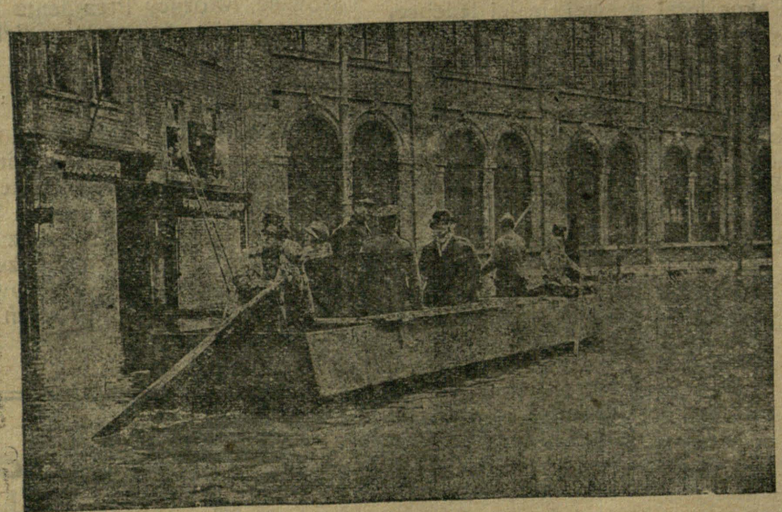
Gościnne progi domu jego często nawiedzała brać artystyczno-literacka z Warszawy i Krakowa. Czas wojny spędził w Piotrogrodzie, gdzie był kustoszem muzeum książąt Dołgorukowych. Po przewrocie bolszewickim wrócił do Warszawy, zostawiając wiele cennych zbiorów numizmatycznych, filatelistycznych oraz antyków w rękach bolszewików.

Ostatnio nieboszczyk był kustoszem muzeum menniczego Państwowej Mennicy w Warszawie. Pomimo 70 lat wieku, rzeźki starzec włożył wiele trudu i pracy w zorganizowanie muzeum. Dzięki skrzętnym wysiłkom osiągnął wcale dobre sukcesy i wiele zdołał zrobić dla ukochanej kolekcji menniczej.

Cześć jego pamięci!

Kwiatkowski.

POWÓDŹ W BRUKSELI.



Plaga powodzi wiosennych w r. b. nawiedziła świat cały. Na oryginalnem tem zdjęciu widzimy belgijską parę królewską przeprawiającą się w pontonie przez jedną z ludniejszych ulic Brukseli.

LUCJAN NOWOSIELSKI.

Do pracy!

Motto: O ile polepszycie serca wasze, o tyle powiększycie granice wasze. (Mickiewicz).

Jeśli Polakiem jesteś prawdziwym
Z ojca i dziada, z kości i krwi,
To wiesz co znaczy dla Polski praca
Obywatelski co znaczy czyn!

Próżne gadania i narzekania
Zły rząd, zły sejm
I wszystko złe!
Zakasz rękawy do budowania!
Niech ręce łamią
Kobiety mdłe!

Niech prysną swary, kłótnie, niezgody,
Zamilknie potwarz-partyjny dzwon,
A wnet wieść wzleci nad lądy, wody,
Że Polska zbiera już setny plon!



JAK BYĆ OSZCZĘDNIE PIĘKNĄ I ELEGANCKĄ

ENCYKLOPEDJA PRAKTYCZNA WIEDZY KOBIECEJ.

Dodatek redagowany przy współudziale p. M. Krynickiej-Boguckiej w Warszawie.

Hygjena skóry w zastosowaniu do kosmetyki.

Podstawą piękności to ładna skóra i zdrowa cera. Zachowanie zaś tego wymaga pewnych starań.

Przedewszystkiem, by skóra była piękna, musi być zdrowa. Chcąc zachować zdrowie skóry, musimy wiedzieć czego jej do tego potrzeba.

Nie będę się rozpisywać szeroko o skórze jako takiej, powiem tylko tyle, że skóra to żywa samoistna część ciała człowieka, która żyje i wymaga względnie niewiele, ale koniecznych starań.

Przykazaniami zapewniającemi jej zdrowie i ładny wygląd, które niestety u nas są bardzo często zupełnie nieznane i ignorowane są:

1) powietrze,
2) światło,
3) woda.

Dwojakie są rodzaje zniszczenia skóry i cery. W bardzo wielu wypadkach choroba jest tego przyczyną (i wtedy trzeba najpierw się wyleczeć a potem powrócić piękność skórze). Człowiek chory ma bardzo często skórę żółtą, zmiętą, z plamami i t. d. i to jest ten pierwszy wypadek. Jednak czasem zupełnie zdrowi ludzie mają również brzydką skórę. Tu widzimy ten drugi rodzaj zniszczenia, to jest niedbalstwo i nieumiejętność.

Otóż pierwszym warunkiem zachowującym jej piękność, który będziemy omawiać, to powietrze. Skóra przez małe otworki, które nazywamy porami, oddycha. Łatwy dostęp powietrza do skóry jest jednym z najważniejszych czynników, potrzebnym do zachowania ogólnego zdrowia a specjalnie zdrowia i ładnego wyglądu skóry.

Właśnie przez łatwy dostęp powietrza do skóry unikamy: przyszczy, potu niemile pachnącego, odparzeń, plam i t. d.

Dziś już dość szeroki ogół zdaje sobie sprawę z ważności kąpieli powietrznych. Właśnie tutaj chcemy z niemi zapoznać jaknajwięcej czytelniczek.

Dla ludzi zajętych pracą i mających małe mieszkania, sprawia to do pewnego stopnia trudności.

Ale znajdzie się wszak nawet dla najwięcej zapracowanej pani domu, chwila, nie więcej jak dziesięć minut, w której będzie się mogła zamknąć w pokoju i poświęcić ją na kąpiel powietrzną.

Wystarczy zupełnie chodzenie po pokoju przy otwarciu okien bez ubrania zupełnie.

Najlepiej poświęcić te dziesięć do piętnastu minut gimnastyce.*) Jeśli jednak ktoś nie chce lub nie może, zupełnie wystarczy spacer po pokoju.

Również z dobrym skutkiem moż-

*) System Millera dla kobiet.



G. Zawadziński. Portret damy.

NA ŚWIEŻEM POWIETRZU.



Wolne ćwiczenia pań.

na to robić w lecie leżąc na słońcu (byle nie za silnym) lub poprostu, o ile warunki na to pozwalają w lesie lub na łące.

Gdyby kobiety zdawały sobie sprawę jak bardzo te kąpiele wpływają na piękność i długą młodość z pewnością każdaby znalazła te 10 minut dziennie.

Takie kąpiele bowiem niezmiernie hartują skórę, zachowują jej jędrność, śliczny, gładki (bez pryszczy), matowy odcień skóry — i pozwalają jej zostać długo młodą i świeżą.

Kąpiele powietrzne jak i gimnastykę trzeba zaczynać powoli i umiarkowanie.

Pierwsza kąpiel powinna trwać nie dłużej jak minutę — dwie. Następne trzeba przydłużać po minucie. Kąpiele te najlepiej zaczynać w lecie, gdy jest już ciepło unikając w ten sposób możności zaziębienia.

Można dojść do takiego zahartowania skóry, że nawet w zimie doskonale i z wielką przyjemnością uprawia się kąpiele powietrzne.

Jeszcze jedną ważną rzeczą w udostępnieniu powietrza do skóry to jest ubranie. Powinno być: zdrowe, wygodne i ładne — ale o tem w innym artykule. Dziś tylko wspomnę, że za ciasne spódniczki wywołują żółte pasy i zmarszczki na brzuchu i powodują osiadanie się wałami tłuszczu na biodrach. Zaś grube i szczelne staniczki powodują obwiśnięcie i zdeformowanie piersi. Na razie tu tyle wystarczy. Resztę omówimy przy hygjenie ubrania.

W następnym artykule poruszymy drugi punkt, a mianowicie: światło.

M. Bogucka.

Warszawa, 23-III 1927 v.

Miłe czytelniczki prosimy o zwracanie się w tej kwestji z zapytaniami pod adres. M. Bogucka, Aleje Jerozolimskie 15 m. 5 dla kosmetyczki.

Red.

MODY.

Do figury.

Pomimo kalendarzowej wiosny, kobieta, nie chcąca narazić na szwank swego zdrowia, musi jeszcze chodzić w futrze. Cieszą się z tego panie, którym krawcowe jeszcze nie wykończyły kostjumu, ale każdy zrozumie, jak irytować to musi kogoś, kto sprawił sobie nowy, wiosenny kostjum i musi „marynować" go w szafie.

Za parę dni jednak napewno rozbłękitnią się ulice miasta — bo wszak w tym roku, obok popielatego, najmodniejszym kolorem jest niebieski. Nie każdemu w nim dobrze, i niezbyt jest praktyczny, bo pełźnie na słońcu, ale cóż robić wobec kaprysów mody. Ukażą się tedy setki pań w jasnych kostjumach — do figury.

Chociaż płaszcze i kostjumy zasadniczo dzielą się na dwa typy — angielski i fantazyjny, w bieżącym sezonie wiosennym dominuje stanowczo angielski. Ruchliwość kobiety nowoczesnej, branie przez nią udziału we wszystkich przejawach życia, wzrastające zamiłowanie do sportów, sprawia, że kostjum spacerowy angielski, wygodny, skromny i nie opatrujący się, jest nieodzowny. Prócz tego, jeśli ktoś ma odpowiednie środki, można mieć oczywiście i fantazyjny — np. popielaty z dużemi czarnemi aplikacjami na spódniczce, albo cieniowany — od koloru bois de rose do malwy.

Kobietę o przeciętnych środkach jednak stać na jeden kostjum, a więc chcąc się ubrać i modnie i praktycznie, należy sobie sprawić kostjum angielski.

Co do koloru, to najlepszy jednak jest popielaty, lub granatowy. Inne kolory odpowiedniejsze są raczej do kostjumów fantazyjnych.

Trzeba pamiętać, że najważniejszą rzeczą jest całość. Nie dość mieć elegancki kostjum, trzeba do niego dobrać kapelusz i obuwie. Do kostjumu angielskiego powinno się włożyć obuwie sportowe na niskim obcasie— wogóle najodpowiedniejsze do noszenia na ulicę. Kapelusik mały filcowy — ciągle jeszcze filce!—lub w połączeniu ze słomką. Można również czasem włożyć angielski kapelusz filcowy o szerokiem rondzie, co stosowniejsze jest jednak dla młodych panienek. Kapelusz przytem powinien być w tym samym kolorze, lub choćby tonie, co kostjum. Inaczej się rzecz ma z kostjumami fantazyjnymi. Tu kapelusz może być zupełnie innego koloru, może nawet jaskrawością od niego odcinać, aby tylko harmonizował z całością. Zasadniczo utrzymują się cylinderki i małe toczki, dziwacznie powygniatane, materjał, kolor i przybranie jednak są bardzo urozmaicone. Bardzo noszone są kapelusze całe z płatków kwiatów, utrzymane w jednym tonie, ale w słabszych i silniejszych odcieniach. Pozatem filce z aplikacjami, jedwab z filcem i ze słomką, kombinacje dwóch kolorów i materjałów. W każdym razie i w tym roku widać w modzie wiosennej dążenie do osiągnięcia jaknajwiększej harmonji.

U. N.

Z KARTY ŻAŁOBNEJ.

Ś. p. Ludgarda z Zielińskich
STASZEWSKA

Ś. p. z Zielińskich Ludgarda Staszewska, żona Prezesa Dyrekcji KP. Przewodnicząca i Kierowniczka Domu Dziecka Kolejarzy w Ognisku tejże Dyrekcji. znana zaszczytnie w Radomiu, Stanisławowie i Wilnie, działaczka społeczna, ceniona powszechnie za prawość charakteru i dobroć serca oraz wielką życzliwość dla niedoli ludzkiej, a zwłaszcza maluczkich rangą kolejarzy, opatrzona Św. Sakramentami po krótkich lecz ciężkich cierpieniach zasnęła w Bogu w dniu 5 maja 1927 r. w Wilnie, ul. Słowackiego 3.

Cześć jej pamięci!

Eksportacja z domu żałoby do kaplicy Dobroczynności odbyła się w dniu 7 maja o godz. 10 rano.

Nabożeństwo żałobne o godz. 11 rano tegoż dnia oraz pogrzeb w tymże dniu o godz. 5 po poł. na cmentarz Rossa zgromadził liczne warstwy społeczeństwa wileńskiego, przedstawicieli władz, Dyrekcji, wielu kolejarzy z Zarządem Ogniska Kolejowego na czele.

Na grobie złożono liczne wieńce od organizacji społecznych i kolejarzy.

Osieroconemu, dotkniętemu nieodżałowaną stratą czcigodnej małżonki p. Prezesowi Dyrekcji Wileńskiej inż. J. Staszewskiemu składamy na tem miejscu wyrazy naszego gorącego współczucia. **Redakcja.**

Wobec nieszczęścia, jakie spotkało Prezesa Towarzystwa Państwowej Szkoły Technicznej, p. inż. J. Staszewskiego, z powodu śmierci Jego Zacnej małżonki, projektowane na 7 b. m. w Sali T-wa Kresowego ciągnienie loterji fantowej i czarna kawa odwołuje się.

O nowym terminie nastąpi specjalne powiadomienie drogą ogłoszenia w gazetach. ZARZĄD TOWARZYSTWA.

RADJO-EXPRESS

Dodatek **KOLEJOWY** specjalny

redagowany przy współudziale wybitnych sił fachowych w osobach p. p. Marji Żyziemskiej-Malary, mjr. Zygmunta Ertla i por. Romana Pikiela.

Hallo! Hallo! Tu Wilno!

Dyrektor Naczelny Polskiego Radjo Dr. Zygmunt Chamiec o budowie Radjostacji w Wilnie.

Będąc w Warszawie, zwróciliśmy się do Naczelnego Dyrektora „Polskiego Radjo" z prośbą o udzielenie nam szczegółowych informacyj odnośnie projektowanej budowy radjostacji nadawczej w Wilnie.

P. Dyr. Chamiec żywo interesuje się powyższą sprawą, znajdując słowa pełnego uznania dla nowego ruchu radjowego w Wilnie.

Rozmowa toczy się wartko.

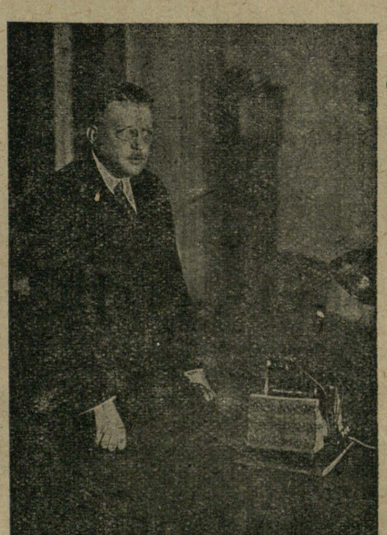
— *Jak p. Dyrektor zapatruje się na ruch radjowy, ostatnio powstały w Wilnie?*

— Ogromnie się cieszę, że wreszcie powstał i na Wileńszczyźnie. Witam powstanie ruchu tego, który jest korzystny i zdrowy dla radjo. Uważam za wskazane poinformować prasę wileńską o początkowem stadjum rozwoju myśli budowy stacji radjonadawczej w Wilnie. Myśl ta powstała w łonie rady zarządzającej Polskiego Radjo dnia 12 kwietnia 1927 r. Zauważyć należy, iż warunki koncesji uzależniają obowiązek budowania nowych stacyj od ilości abonentów, że obecnie działające stacje i znajdujące się w budowie czynią zadość wymaganiom koncesji do ilości 100.000 abonentów, wtedy, kiedy Polskie Radjo posiada ich zaledwie 70.000. Budowa więc dalszych stacyj jest w dniu dzisiejszym dalece przedwczesną. Pomimo to Rada zarządzająca Polskiego Radjo, mając na względzie doniosłe znaczenia Wilna, jako stolicy największej dzielnicy w państwie, która zawsze była bastjonem kultury polskiej — postanowiła zrobić jaknajdalej idący finansowy wysiłek, aby już teraz przystąpić do budowy stacji radjonadawczej w Wilnie. Poleciła więc dyrekcji, by sprawę tę z punktu widzenia możliwości finansowych przestudjowała.

Na posiedzeniu Rady Zarządzającej w dniu 27 kwietnia r. b. dyrekcja przedstawiła swoje wnioski i plany finansowe, dzięki którym uda się wyposażyć Wilno w stację nadawczą o takim samym zasięgu, jaki mają istniejące stacje Poznań, Kraków i inne stolice zagraniczne Lozanna, Zurich, Bruksela.

— *Rozeszła się w Wilnie pogłoska, że sprawa ta została przez rząd przesądzona...*

— Pogłoski te są mylne, gdyż oto przede mną leży pierwsze w tym względzie pismo, którem Radjo Polskie wnosi ten projekt do rządu i prosi o zatwierdzenie budowy stacji w Wilnie, gdyż wedle koncesji rząd ustala kolejność budowy radjostacyj nadawczych. Pismo, które panu pokazuję musi być wedle ustawy rozpatrzone przez 3 Ministerstwa (Poczt, Telegr. i Telef., Spraw Wojskowych i Wewnętrznych) i dopiero po uzgodnieniu otrzymamy definitywną odpowiedź, zezwalającą nam na przystąpienie do budowy.



Dr. Zygmunt Chamiec.
Naczelny Dyrektor „Polskiego Radjo"

— *To niezbyt długo potrwa?*

— Nie wątpimy jednak ani chwili, że czynniki rządowe odniosą się bardzo przychylnie dla Wilna.

— *Czy projektowana stacja o zasięgu 30 kilometrowym nie jest za mała dla Wileńszczyzny, która pragnie większej stacji?*

— Zapewne, gdyby można było mieć 30 klm. stację, to byłoby b. pożądanem, lecz musimy iść *„wedle stawu grobla"*.

Jeżeli tak bogaty kraj jak Anglja, posiadający 2.000.000 abonentów radja mógł pozwolić sobie na jedną tylko wielką stację radjonadawczą Daventry o mocy 15 klwat w antenie, a resztę radjo stacji ma o zasięgu 30 klm. to trudno wymagać, aby Polska przy 70.000 abonentów radja porywała się na coś większego, aniżeli Anglja.

— *Jakież są trudności przy budowie wielkiej stacji?*

— Budowa tak wielkiej stacji jak w Warszawie trwa niesłychanie długo. Stacja Warszawska obstalowana w listopadzie 1925 r. została puszczona w ruch dopiero 15 grudnia 1926 r.

— *Jakie są koszta budowy Warszawskiej stacji?*

— Koszt jej budowy wynosił około 1.000.000 złotych.

— *A eksploatacja?*

— Eksploatacja, nie licząc kosztów programu, administracji i innych, kosztuje 1000 złotych dziennie.

— *Co wpływa na tak wysokie koszta?*

— Naprzykład, przepalenie jednej z lamp modulacyjnych przynosi odrazu stratę 6.000 złotych, gdyż jest to cena tej lampy. Przy takiej stacji zasięg detektorowy wynosi 100 klm.

— *Jaka przewidywana jest moc stacji Wileńskiej?*

Przewidywana dla Wilna stacja będzie dawała dobry zasięg jedno lampowy do 250—300 klm.

Z czasem zaś jak tylko środki na to pozwolą na Kresach Wschodnich powstaną t. zw. podstacje w miastach większych, jak naprzykład: Nowogródek, Wołkowysk, Baranowicze, Lida, Łuniniec, Brześć i t. p.

— *A dlaczego Niemcy powiększają stale moc swoich stacji?*

— Bo Niemcy przyznać to z przykrością muszę są krajem bogatszym od nas. W Niemczech każdy abonent radjowy płaci dwie marki złote mies., z których jedną pobiera T-wo eksploatacyjne, drugą zaś rząd.

T-wo eksploatacyjne, tak samo jak i Polskie Radjo otrzymuje więc od każdego abonenta 2 zł. 20 gr. na nasze pieniądze, t. j. tyleż, ile po potrąceniu kosztów inkasa otrzymuje Polskie Radjo.

— *Więc...*

— Lecz zachodzi wielka różnica T-wo niemieckie za powyższą sumę opłaca tylko koszta eksploatacji stacji, gdyż rząd z własnych funduszów stacje te buduje, Polskie zaś Radjo pobiera tyleż co i niemieckie T-wo, musi jednak nietylko eksploatować, lecz i budować.

— *Czy Pan nie odwiedzi Wilna?*

— I owszem. Jest to mojem gorącem życzeniem. Pochodząc sam z Kresów, choć więcej południowych, tęsknię zawsze za tak drogim memu sercu duchem naszego kraju, któryżeśmy zdobyli siłą naszej kultury.

Do Wilna się wybiorę, by zawieźć dobrą wieść budowy stacji. Niestety, wobec wyjazdu mego zagranicę do Lozanny, dokąd zmuszony jestem wyjechać na parę dni na posiedzenie Międzynarodowego Związku Radjofonicznego, do zarządu którego zostałem powołany, powrócę do kraju w drugiej połowie maja, by osobiście wszystkie kwestje rozpatrzeć wspólnie z Panem i zainteresowanymi na miejscu.

Również chciałbym się rozpatrzeć za stworzeniem Kuratorjum dla Stacji Wileńskiej, którego zadaniem będzie współpraca z Polskiem Radjo przy układaniu programów przyszłej Stacji Wileńskiej.

— *A komitet obywatelski?*

— Ani w Krakowie, ani w Poznaniu, ani w Katowicach specjalnych komitetów obywatelskich nie tworzyliśmy, powołując do życia Kuratorjum Radjostacji.

— *Jaki skład Kuratorjum?*

— W Krakowie Kuratorjum składa się z p. Rolliego, Prezydenta miasta, z 2 p.p. profesorów Uniwersytetu Jagiellońskiego i zaproszonego przez Polskie Radjo przedstawiciela Województwa.

— *Kiedy będzie rozpoczęta budowa stacji w Wilnie?*

— Wkrótce po mojej bytności w Wilnie.

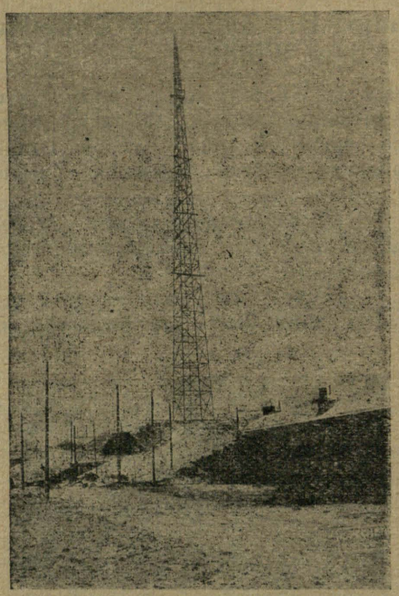
— *Jaki lokal będzie potrzebny na Stację Wileńską?*

— Będzie potrzebny budynek gotowy z odpowiednim terenem, składający się 4—5 ubikacyj, z których 3 winny mieć około 20 metr. kw. reszta zaś mniej.

Koło budynku potrzebny będzie plac odpowiedni, aby ustawić odciągane maszty antenowe, których wysokość będzie ok. 60 mtr. Maszty te będą od siebie o 60—70 mtr. odległe. Punkty odciągające będą znajdowały się w odległości 30—40 mtr. od podstawy masztów.

— *A lokal na studjo?*

— Lokal na studjo położony ma być w centrum miasta, składać się będzie z 5—6 pokoi, z których jeden, (ew. dwa połączone przez wybicie ściany) powinien mieć rozmiar 7×14 mtr. Liczymy w tym wypadku na



Maszt antenowy warszawskiej radjostacji.

życzliwość władz wojskowych, które jak dotąd zawsze idą nam na rękę w naszej pracy.

— *A jaka będzie obsada stacji wileńskiej?*

— Zawsze staramy się do pracy powołać ludzi miejscowych, znanych. Dlatego też zwróciliśmy się do Pana a będąc w Wilnie osobiście zaproszę Kuratorjum. *Jerzy Kamiński.*

RADJO! RADJO!

Biuro Elektro- i Radjotechniczne

„DZWON"

Wilno, ul. Wileńska 21, Telefon 655.

Firma istnieje od r. 1908.

Najtańsze źródło zakupu najlepszych materjałów elektro- i radjotechnicznych pierwszorzędnego gatunku, oraz kompletne radjoodbiorniki, głośniki, słuchawki różnych systemów. PP. Urzędnikom sprzedaż na dogodnych warunkach i na raty.

Rozmaitości radjowe

Odwiedziny pary królewskiej, jako audycja radjowa.

Angielska para królewska odwiedziła 21 kwietnia b. r. miasto Cardif, gdzie dostojni goście brali udział w uroczystościach, związanych z otwarciem narodowego muzeum walijskiego.

Towarzyszące ceremonji przyjęcia króla i królowej efekty dźwiękowe nadawane były przez angielskie towarzystwo broadcastingowe, które nietylko poczyniło wszelkie przygotowania techniczne, ale też wysłało specjalnego swojego speakera, który z miejsca uroczystości informował radjosłuchaczy angielskich o przebiegu ceremonji.

Rozwój radjofonji w Ameryce.

Według ostatniej statystyki amerykańskiego ministerstwa handlu, związkowa kompanja radjowa rozporządza 733 stacjami nadawczemi, wskutek czego po kilka stacji musi pracować na tej samej długości fal, gdyż radjofonja amerykańska rozporządza tylko 89 długościami fal. Z ogólnej liczby stacji nadawczych tylko 82 radjostacje posiadają siłę większą, niż 500 wattów.

Na pierwszem miejscu co do ilości stacji stoi Chicago, które posiada ich aż 65, na drugiem Detroit z 35, i wreszcie New-York z 26-cioma.

Głośniki radjowe w katedrze kolońskiej.

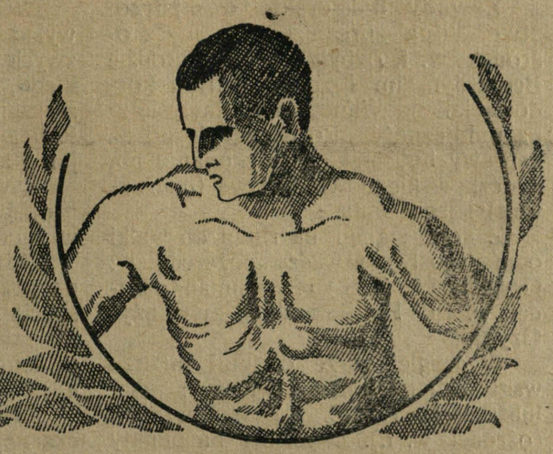
W jednej z najwspanialszych katedr świata, w katedrze w Kolonji, zainstalowano dwadzieścia kilka głośników, które rozmieszczone są w różnych punktach olbrzymiej nawy kościelnej. Chodzi oto, aby kazania, wygłaszane z ambony, mogły być słyszane wyraźnie przez słuchaczy stojących w najodleglejszych punktach kościoła. Na ambonie zainstalowany został mikrofon, z którego głos mówiącego za pośrednictwem kabli przeprowadzany jest w różne strony kościoła, aby następnie po wzmocnieniu rozbrzmiewał przez głośniki.

Mikrofon może być również w każdej chwili połączony ze stacją nadawczą, tak, że ważniejszych kazań mogą słuchać również wszyscy radjosłuchacze niemieccy.

Radjo przy operacjach chirurgicznych

Chirurdzy jednego z chicagowskich szpitali zaprowadzili przy lżejszych operacjach rozrywkę dla pacjentów, której celem jest odwrócenie ich uwagi od operacji. Pacjent przysłuchiwać się może audycjom radjowym. Próby dały doskonałe wyniki, tak, że obecnie chirurdzy uważają produkcje radjowe za narkotyk, wpływający dodatnio na usposobienie operowanego.

KOLEJARZ SPORTOWIEC



Pod redakcją kpt. TADEUSZA KAWALCA, oficera wychowania fizycznego ośrodka Wilno, „KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawiera przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

Święto Narodowe 3 Maja—Świętem Sportu.

Z okazji Święta Narodowego w dniu 3 Maja odbyły się w Wilnie nader urozmaicone zawody i popisy sportowe.

Cel ich był podwójny. Miały one z jednej strony uświetnić program uroczystości 3-ciomajowych, z drugiej zaś przyczynić się do spopularyzowania poszczególnych działów sportu.

Dlatego też imprezy te odbywały się przeważnie w miejscach otwartych, dostępnych dla publiczności, która mogła im się napatrzeć dowoli i bezpłatnie.

Nic więc dziwnego, że mimo chłodnej naogół aury tłumy miejscowej ludności zaległy poszczególne place i ogrody miejskie i przypatrywały się z zaciekawieniem poszczególnym imprezom sportowym.

Wstępem niejako do tych imprez miała być wielka rewja sportu z udziałem młodzieży, towarzystw sportowych i stowarzyszeń P. W.

Przewidziany był przemarsz lekkoatletów, wioślarzy, gimnastyków, piłkarzy, drużyn gier ruchowych, szermierzy, bokserów tenisistów, strzelców, kolarzy i t. d. Niestety zbyt niska temperatura nie pozwoliła na wzięcie udziału w tej rewji naszym sportowcom, którzy stawili się karnie na apel na miejsce zbiórki i chcąc nie chcąc musieli się rozejść.

Z poszczególnych imprez sportowych wymienić należy przedewszystkiem:

18 klm. bieg sztafetowy, zorganizowany przez A. Z. S., gry ruchowe i zawody bokserskie, zorganizowane przez ośrodek w. f. Wilno, oraz marsz harcerski naokoło Wilna, którego organizację przeprowadziła męska chorągiew harcerska, a dalej rewję wioślarzy, wyścig szosowy cyklistów i turniej piłkarski.

Bieg sztafetowy Wilno — Nowa Wilejka na przestrzeni 18 klm. był generalną próbą sił naszych lekkoatletów.

Do biegu dopuszczone zostały tylko te organizacje (Towarzystwa Sportowe), które zgłosiły kompletne drużyny w składzie 18 osób. W myśl regulaminu każdy uczęstnik sztafety miał do przebycia 1 kilometr. Start i meta biegu mieściły się w parku sportowym im. gen. Żeligowskiego. Trasa biegła ulicami: Zamkową, Bakszta, Miłosierną, Zarzeczną, Połocką, a dalej szosą na Nową Wilejkę, (gdzie znajdował się półmetek) i z powrotem do Wilna.

Do biegu zgłosiło się 5 drużyn, z których jedna nie wzięła udziału (drużyna Sokoła) z powodu niekompletnego składu.

Po wylosowaniu miejsc stanęły na starcie sztafety A. Z. S-u, Pogoni, Stow. Młodzieży Polskiej i 3 p. Saperów.

— Ogółem 72 zawodników.

Faworytem ogólnym była drużyna Pogoni, w składzie której figurowały takie nazwiska jak: Halickiego, Witucha, Wiłucka, Kłaputa i wielu innych wybitnych biegaczy.

Groźnie zapowiadała się również drużyna A. Z. S. ze swym głównym asem—Sidorowiczem.

Innym współzawodnikom (Stow. Mł. Polskiej i Saperom) nie wróżono zbytnich sukcesów.

O godz. 11.35 wyruszyli pierwsi biegacze ze startu. Pierwszy kilometr przebyły poszczególne sztafety w następującej kolejności: 1) A. Z. S.., 2) Pogoń, 3) Stow. Mł. Polskiej, 4) Saperzy.

Już od drugiego kilometra począwszy wysuwa się Pogoń bezkonkurencyjnie na pierwsze miejsce i nie ustępuje go aż do końca biegu.

Dzielnie dotrzymuje kroku rutynowanym biegaczom Pogoni młodziutki zespół ruchliwego Stowarzyszenia Mł. Polskiej, które utrzymuje się na drugiem miejscu aż do 14 kilometra, gdzie przychodzi im się zmierzyć ze znanymi biegaczami A. Z. S-u Sidorowiczem i Sokolińskim. Na tym to etapie rozgrywa się zacięta walka o drugie miejsce pomiędzy A. Z. S. i Stowarzyszeniem Mł. Polskiej.

Rutyna i taktyka zwycięża i bierze górę nad młodzieńczą werwą i zapałem. A. Z. S. wysuwa się pewnie na drugie miejsce.

Taśmę celownika mijają sztafety w następującej kolejności:

Rierwsza sztafeta W. K. S. „Pogoń" w czasie 59 : 15.

Druga sztafeta A. Z. S. w czasie 60 : 35.

Trzecia sztafeta Stow. Młodzieży Polskiej w czasie 61 : 40.

Zwycięskie zespoły nagrodzone zostały dyplomami.

Organizacja biegu, spoczywała w doświadczonych rękach pp. W. Tarasiewicza i Dowbora Bohdana. Przeprowadzona została bez zarzutu.

92 008
РПіЗ7202
1927/8.

Zawody bokserskie o mistrzostwo Wilna zorganizowane przez ośrodek w. f. odbyły się w Ogrodzie Bernardyńskim i zgromadziły rekordową jak na Wilno, gdyż kilkutysięczną publiczność. Rozpoczął je pokaz zaprawy bokserskiej w wykonaniu pp. Kłoczkowskiego Władysława (instruktora) i jego brata.

Z kolei stanęli na ringu do walki o mistrzostwo w wadze „pół średniej": Grygalis (A. Z. S.) i Szrajbman (ośrodek w. f.). **Po 4 rundach zwyciężył Grygalis.**

W drugiej parze o tytuł mistrza wagi „drugiej lekkiej" walczyli: Nielubszyc II (A. Z. S.) i Naczulski (ośrodek w. f.). Zwyciężył na punkty Nielubszyc II.

Na zakończenie odbyło się towarzyskie spotkanie Badowski (O. W. F.) waga średnia — Jasiulis (niestowarzyszony)—waga pół. średnia. Wobec zdecydowanej przewagi Jasiulisa walkę przerwano w drugiej rundzie, przyznając zwycięstwo Jasiulisowi.

Sędziowali na ringu p. Kłoczkowski Wł. poza ringiem — por. Lubicz-Nycz.

Propagandowe gry ruchowe zorganizowane przez ośrodek w. f. w poszczególnych punktach miasta zgromadziły również liczną publiczność.

Demonstrowane były na placu Łukiskim, na skwerze przy ul. Orzeszkowej, na Nowym Świecie i w Parku Sportowym im. gen. Żeligowskiego gry w piłkę siatkową i koszykową, które wywołały znaczny stopień zainteresowania wśród zebranych widzów.

W grach powyższych wzięły udział zespoły szkolne (gimn. Słowackiego, Mickiewicza, Z. Augusta, Lelewela, Szkoły Technicznej i Państwowej Rzemieślniczej), Policyjne i Harcerskie, Towarzystwa sportowe reprezentował jedynie A. Z. S.

Najciekawsze były spotkania A. Z. S-u z drużyną siatkową Z. Augusta, które przyniosło nieznaczne zwycięstwo Akademikom.

Piękną grę również zademonstrowały zespoły gimn. Słowackiego i N.-Wilejki na Nowym Świecie (piłka siatkowa).

W koszykówce najlepszą formę wykazała drużyna gimn. Lelewela zwyciężając drużynę gimn. Słowackiego, oraz Szkoła Techniczna która zatryumfowała nad drużyną harcerską. Policjanci ulegli zarówno w siatkówce, jak i koszykówce harcerzom.

Zawody powyższe były znakomitą propagandą gier ruchowych i cel swój w zupełności osiągnęły.

Marsz harcerski naokoło Wilna na przestrzeni 10 klm. był punktem specjalnie harcerskim. Udział w tym marszu wzięło 5 drużyn harcerskich— w tem jedna litewska (zawodników 48).

Pierwsze miejsce zdobył zespół czarnej trzynastki w czasie 49 : 44,2.

Drugie miejsce przypadło w udziale **4-ej Wileńskiej drużynie im. ks. Poniatowskiego.**

Trzecie — zdobyła litewska gromada 2-ej Wil. drużyny.

Tytuł pierwszego zawodnika został przyznany **Żuromskiemu Józefowi,** z czarnej trzynastki, który przybył do mety w czasie 48 : 30. Drugie miejsce indywidualne zajął **Zacharewicz Wacław** z czarnej trzynastki— trzecie—**Palawiczius Leonard** z „Litewskiej Gromady".

Podniesienie bandery wioślarskiej na przystani W. K. S. „Pogoń" i rewja wioślarska na Wilji wypadły bardzo efektownie.

W rewji wzięły udział wszystkie wileńskie towarzystwa wioślarskie.

Stroną organizacyjną zajęła się międzyklubowa komisja wioślarska.

Wyścig szosowy cyklistów na przestrzeni 10 klm. przyniósł zwycięstwo Kalinowskiemu w czasie 48 minut.

Drugie miejsce zajął Rybak (55 min.).

Trzecie—Wołyński (57 min.).

Udział w wyścigu wzięło 8 kolarzy z Wil. Tow. Cyklistów.

Turniej szóstkowy piłkarzy był ostatnim punktem obfitego programu 3-cio majowych uroczystości.

Udział wzięły w nim tylko 3 drużyny: Pogoń, 3 p. a. c. i Ognisko.

Zwycięzcą w turnieju została Pogoń. *T. Kawalec.*

KRONIKA SPORTOWA

Mistrzostwo piłkarskie Wilna. *Makabi — Wilja 2 : 1 (1 : 1).* Wilja straciła 2 punkty na rzecz Makabi, która grała z dużą dozą ambicji, ofiarnie i skutecznie.

Że szczęście trochę jej pomogło o tem się nie mówi — wynik postaje wynikiem. Wilja z powodu słabej gry linji napadu nie wykorzystała kilku dogodnych momentów podbramkowych i zeszła z placu pokonaną. Sędziował por. Herhold.

Pogoń — Kresowja 2 : 0 (0 : 0). Pogoń jest drużyną niespodzianek. Grając w słabym składzie wygrywa z 1-ym pułkiem, przy wybitnej przewadze przegrywa z Ogniskiem, a w tydzień potem odnosi ładny sukces nad Kresowją grodzieńską.

Sędziował por. Leszczyński.

1 p.p. Leg.—Ognisko 4 : 0(4 : 0). Łańcuch zwycięstw debjutującego w klasie A. Ogniska Kolejowego przerwał się.

Kolejarze ulegli drużynie 1-go pułku, która stojąc wyżej technicznie od kolejarzy umiała wyzyskać sprzyjający wiatr i czteroma punktami zaznaczyła swą przewagę w tym okresie gry.

Po pauzie obraz się zmienia.

Ognisko mając w wietrze swego sprzymierzeńca naciska cały czas, jednak nie może zdobyć żadnego punktu z powodu niedyspozycji strzałowej.

1 p. p. Leg. uzyskał 2 bramki z rzutów karnych.

Z drużyny Ogniska wyróżnili się: bramkarz Zienkiewicz i lewoskrzydłowy—Zienowicz, z pierwszego pułku — Wróbel i Beigel. Sędziował p. Wirokiro.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do Redakcji nie zwraca się, o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawo czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. —zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński,** Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „RUCH" Tatarska 6.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I || Niedziela 15 maja 1927 r. || Administracja: Mała Pohulanka 15 m. 2 || Nr 9.

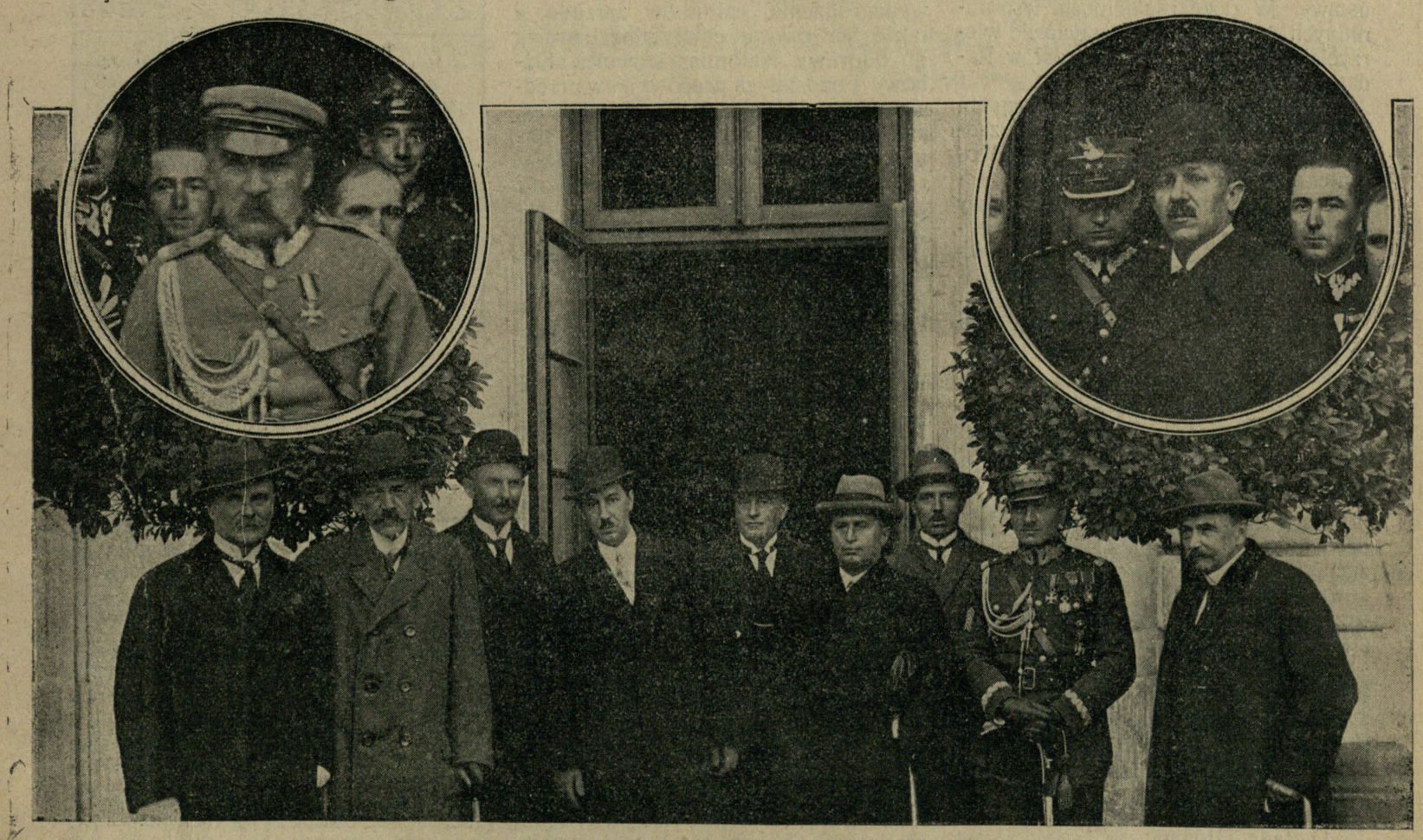
TREŚĆ NUMERU: Przedsiębiorstwo kolejowe: organizacja, prawa i pobory kolejarzy. — Błędy w nowej organizacji D. K. P. z Oddziałami technicznemi na linji.—Wywiady: Urzędowa opieka lekarska nad kolejarzem kresowym. „O warunkach życia i pracy kolejarzy i pocztowców". Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.—Wiadomości kolejowe. — Wieczory w rodzinie kolejarza.—Jak być oszczędnie piękną i elegancką.—Radjo-„Express Kolejowy".—Kolejarz Sportowiec.—Feljeton—Na zwrotnicy: Amor w biurze.

PRZEDSIĘBIORSTWO KOLEJOWE.

Organizacja, prawa i pobory kolejarzy.

W poniedziałek 9 maja na podpisie u Prezesa Rady Ministrów marsz. Piłsudskiego znalazł się projekt rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o utworzeniu samoistnego przedsiębiorstwa kolejowego pod nazwą „Polskie Koleje Państwowe".

W myśl art. 1 przedsiębiorstwo posiada odrębną osobowość prawną, mieć będzie własny majątek, może nabywać prawa i zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywanym. Przedsiębiorstwo uważane będzie w rozumieniu ustaw handlowych za kupca, a działać na podstawie statutu,



Rząd Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Z lewej strony u góry Premjer Rządu i minister spraw wojskowych marszałek Piłsudski, z prawej — Vice Premjer Prof. Dr. Kazimierz Bartel. Niżej (od strony lewej ku prawej) stoją: minister rolnictwa Karol Niezabytowski, minister robót publicznych Jędrzej Moraczewski, minister komunikacji Paweł Romocki, minister przemysłu i handlu Eugenjusz Kwiatkowski, minister skarbu Gabrjel Czechowicz, minister pracy Stanisław Jurkiewicz, minister reform rolnych Witold Staniewicz, minister spraw wewnętrznych generał Składkowski i minister sprawiedliwości Mejsztowicz. Niema tu ministra spraw zagranicznych Zaleskiego i ministra wyzn. rel. i ośw. publ. Dr. Dobruckiego którzy podczas zdjęcia nie byli obecni.

БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 ІП

uchwalonego przez Rady Ministrów. Art. 3 zastrzega jednak, że przedsiębiorstwo ma uwzględniać interesy i potrzeby ogólno-państwowe.

Przedsiębiorstwo przyjmuje cały majątek kolei w stanie obecnym, jego długi i wierzytelności i ma prawo budowania z własnych środków, zaciągniętych przez siebie pożyczek i otrzymanych od Państwa dotacji—nowych linji kolejowych, przyczem kierunek tych linji i inne zasadnicze warunki ich budowy określać będzie na wniosek Ministra Komunikacji Rada Ministrów. Niezależnie od tego Minister Komunikacji na podstawie uchwały Rady Ministrów może zlecić przedsiębiorstwu budowanie nowych linji kolejowych, określając jednocześnie warunki ich budowy i ekspoatacji, ale zarazem w niektórych wypadkach udzielając dotacji lub odpowiednich gwarancji finansowych przedsiębiorstwu.

Szczególnie interesującym jest artykuł 11 Rozporządzenia, który głosi: „Gdyby na potrzeby nowych linji kolejowych oraz innych inwestycji przedsiębiorstwo uznało za potrzebne zaciągnięcie długoterminowych pożyczek, a w szczególności przez emitowanie obligacji winno uzyskać w tym względzie zezwolenie, posiadające moc ustawy. W razie zaciągnięcia wspomnianych pożyczek przedstawiciele wierzycieli uzyskać mogą udział w Radzie Głównej...“

Zwierzchni nadzór nad zarządem kolei eksploatowanych przez przedsiębiorstwo wykonywa Minister Komunikacji przez podległe mu Ministerstwo, zastrzegając sobie umowy międzynarodowe, ustalenie po porozumieniu z odnośnemi ministerstwami i po wysłuchaniu wniosków przedsiębiorstwa — ogólnych przepisów taryfowych, taryf i ulg taryfowych oraz wydawanie zarządzeń, dotyczących obrony kraju.

Taryfy opłat przewozowych winny być ustalane w ten sposób, iżby wpływy z eksploatacji pozwalały przynajmniej na pokrycie wszystkich wydatków eksploatacyjnych, dostateczną renowację, amortyzację budowli i urządzeń, oprocentowanie i amortyzację zaciągniętych pożyczek oraz na stosowne odpisywanie kosztów nowych urządzeń. Ewentualny niedobór zostanie pokryty przez Państwo.

Wszystkie świadczenia przedsiębiorstwa, czynione w interesie Państwa na rzecz jego poszczególnych organów lub innych państwowych przedsiębiorstw winny być odpowiednio opłacane.

Organami przedsiębiorstwa są:
1) Rada Główna,
2) Zarząd,
3) Komisja Rewizyjna.

Rada Główna składa się z prezesa, oraz przynajmniej 8-iu a najwyżej 12 członków. Prezesa Rady i pierwszy jej skład mianuje Prezydent Rzeczypospolitej na przeciąg lat 4. Nie mogą być powoływani na stanowisko członków Rady Głównej posłowie i senatorowie oraz urzędnicy państwowi (prócz profesorów wyższych zakładów naukowych).

Do czynności Rady Głównej należą: ogólny nadzór i kontrola nad przedsiębiorstwem, powoływanie i odwoływanie dyrektora generalnego, innych członków zarządu oraz prokurentów, zatwierdzenie bilansów i sprawozdań rocznych oraz rachunków strat i zysków, a także podział zysków, stawianie wniosków co do norm wynagrodzenia pracowników, zaciąganie pożyczek inwestycyjnych i t. p.

Bezpośredni zarząd przedsiębiorstwa sprawuje skład zarządu w osobach generalnego dyrektora oraz podległych mu jednego lub kilku dyrektorów zarządzających.

Generalny dyrektor jest przełożonym wszystkich pracowników przedsiębiorstwa, reprezentuje przedsiębiorstwo nazewnątrz i kieruje eksploatacją.

Stosunki służbowe członków zarządu określane będą specjalnemi umowami, które obejmą wysokość wynagrodzenia członków zarządu, a także ich prawa emerytalne i prawa do odprawy. Natomiast stosunek służbowy pozostałych pracowników przedsięborstwa ustala Rada Ministrów, przyczem z osobami, zajmującemi stanowiska kierownicze oraz posiadającemi wyższe kwalifikacje specjalne, mogą być zawierane umowy indywidualne.

Art. 31 traktuje o przejściu urzędników państwowych i pracowników kolejowych do przedsiębiorstwa. Po zaznaczeniu, że przechodzą oni tam automatycznie, rozporządzenie głosi, iż mogą oni w ciągu dwóch miesięcy „od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgłosić swoje wystąpienie i wówczas będą oni zwolnieni ze służby z zachowaniem praw nabytych“. Świadczenia socjalne i wynikające z ustawodawstwa robotniczego będą nadal utrzymane.

Dla rozstrzygnięcia wszelkich sporów między Państwem a przedsiębiorstwem powoływany będzie specjalny sąd rozjemczy.

Przedsiębiorstwo może być przekształcone na osobną spółkę.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nowa ustawa uposażeniowa.

W związku z powyższem rozporządzeniem pozostaje nowe uszeregowanie pracowników i zmiana norm pracy.

Co się tyczy przeszeregowania to stopnie uposażenia uległy przestawieniu w ten sposób, że najniższym jest stopień pierwszy, najwyższym czternasty.

Do 1 stopnia zalicza się woźnych, stróżów i strażników kolejowych, do XIV wiceprezesów dyrekcji. Prezesi opłacani są na zasadach specjalnej umowy.

Punkty uposażeniowe (mnożne) ulegają zniesieniu. Płace ustala się w złotych, jednakże szczeble są zachowane. Po za płacą ustaloną przejściowo otrzymuje się dodatki na żonę i dzieci po 22 zł., z tem jednak, że za dzieci do lat 6 pracownik otrzymuje tylko 16 zł.

Poniższa tabliczka wykazuje stosunek dotychczasowego stopnia uposażenia do nowego, projektowaną płacę w szczeble *a* i różnicę pieniężną między szczeblami.

Tablica obecnych i projektowanych stopni i płac.

Obecne grupy uposażenia	Nowe stopnie płac	Nowe pobory w szczeblu *a* w złotych	Podwyżka w złotych i groszach	Różnica w szeblach daje złotych
V	XIV	1000	451,00	60
V	XIII	850	301,00	48
VI [1])	XII	725	319,00	38
VI [2])	XI	620	214,00	30
VII—VI [3])	X	520	114—208	24
VII [4])	IX	430	117,82	19
VIII	VIII	360	104,58	15
IX [5])	VII	300	87,15	12
IX [6])	VI	250	37,15	10
X	V	210	25,53	8
XI	IV	180	23,91	7
XII	III	160	18,10	6
XIII	II	145	17,30	6
XIV	I	130	5,50	5

UWAGI: 1) Wszystkich z tej grupy posunięto.

2) Posunięto lekarza sanitarnego.

3) Posunięto kontrolerów wydziałow., kierown. działu, referendarzy K. P.

4) Posunięto zawiad. fil. magaz. Zasob. I kl.

5) Nowe stanowisko st adjunkta, posunięto zaw. st. III kl. i zaw. odc. drog. II kl., cofnięto maszynistów I klasy.

6) Posunięto zawiad. stac. IV kl. i zaw. odc. dróg III kl.

Oto w najobszerniejszem streszczeniu projekt pozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej. W następnych nr. nr. „Expressu Kolej.“ rozpatrzymy krytycznie projekt powyższy. Narazie nadmieniamy, że związki kolejarskie odnoszą się do projektu nieprzychylnie, a najliczniejszy z nich Z. Z. K. wręcz wrogo.

Błędy w nowej organizacji Dyrekcji Okręgowych z Oddziałami technicznemi na linji.

Od jednego z naszych czytelników, b. Dyrektora W-łu Eksploatacyjnego D. K. P.. wybitnego znawcy, praktyka służby Eksploatacyjnej w Dyrekcji K. P. i na linji. otrzymujemy poniższy artykuł, który ze względu na rzucone uwagi, nacechowane troską o dobro i pomyślny rozwój przyszły kolejnictwa, podajemy w całości. Za artykuł ten Redakcja nie bierze odpowiedzialności. Jednocześnie artykułem tym otwieramy ankietę na temat powyższy rezerwując sobie ostateczne wypowiedzenie się w tej sprawie po wysłuchaniu opinji tak przeciwników jak zwolenników nowej organizacji D. K. P. **Redakcja.**

Tworzenie Dyrekcyj Okręgowych z Oddziałami zasadniczych służb na linji (eksploatacyjnej, mechanicznej i drogowej), należy przypuszczać, miało na celu podział linji na niewielkie jednostki administracyjne o szerokich pełnomocnictwach w sprawach lokalnych, aby większość spraw, które nie muszą być z konieczności spełniane przez Dyrekcję Okręgową, były samodzielnie przez Oddziały załatwiane, czem usuwa się wszelką zwłokę w wykonaniu spraw, wymagających niezwłocznego ich załatwienia i odciąża Zarządy Dyrekcyj Okręgowych od całego szeregu spraw mniej ważnych, dając możność cennym elementom Zarządu Dyrekcji poświęcenia się pracy nad sprawami zasadniczemi i wykazywania inicjatywy w kierunku uzyskiwania jaknajkorzystniejszych wyników eksploatacyjnych.

W naszych warunkach przy posiadaniu personelu niejednolitego, niedostatecznie wyszkolonego i fachowo wyrobionego, przy słabej sieci telegraficznej i telefonicznej, przy braku jednolitych odnośnych instrukcyj i regulaminów, przy wielkości okręgowych dyrekcyj do 2500 — 3000 klm. utrzymywanie w ośrodkach poszczególnych grup linji osoby pełnomocnej, którąby mogła bez zwlekania rozstrzygać bieżące sprawy na miejscu, koordynować działalność miejscowych organów wykonawczych, czuwać nad właściwym wykorzystywaniem ruchu pociągów i taboru oraz czuwać nad szybkiem usuwaniem wszelkich przyczyn, utrudniających normalną pracę kolei—niewątpliwie zapewnia organizacji pracy sprężystość, a tem samem celowość racjonalnej gospodarki kolejowej, również ukraca rozwlekły i nader szkodliwy obecny system biurokratyzmu, polegający na przeprowadzaniu każdej drobnej sprawy przez kilka instancyj.

Zdawałoby się, że te podstawowe, racjonalne zasady organizacji oddziałów, ze względu na uznaną ich celowość, nie podlegają żadnym komentarzom; jednakże... niestety!... wprowadzonym (przez Min. Kolei) do tej organizacji regulaminem, ustalającym rozgraniczenie kompentencji Dyrekcji i Oddziałów, pełnomocnictwa Oddziałów tak ograniczono, że cała zasada tworzenia Oddziałów została zniekształconą, tak naprzykład: według § 20 Regulaminu Dyrekcji, do spraw i czynności, zastrzeżonych Prezesowi Dyrekcji należą:

a) Decyzje w sprawie wyjątkowego zatrzymywania pociągów pośpiesznych i osobowych na stacjach i przystankach i ich przetrzymania (p. 17 § 20);
b) Decyzje w sprawie uruchomienia pasażerskich pociągów nadzwyczajnych na zasadach taryfowych (p. 19 § 20);
c) Zezwolenia na rezerwowanie miejsc w pociągach pośpiesznych i osobowych (21 § 20);
d) Decyzje w przypisywaniu pracownikom kolejowym do zwrotu wszelkich strat, powstałych z ich winy (75 § 20).

Otóż, temi przepisami, na Naczelników Oddziału wkłada się odpowiedzialność za bezpieczeństwo i regularność ruchu pociągów, za należyte wykorzystanie taboru, za należyte przestrzeganie przepisów, a jednocześnie, jak widać z powyższego, pozbawia się go prawa decydowania, na miejscu swego urzędowania, w tak drobnych sprawach jak zezwolenie na wyjątkowe zatrzymanie pociągu osobowego i pośpiesznego oraz rezerwowanie miejsc w pociągach, co ujęte ściśle przepisami, mogłoby być z lepszym skutkiem załatwiane przez zawiadowcę stacji bez odwoływania się za pośrednictwem Naczelnika Oddziału, a zatem Naczelnika Wydziału aż do dycyzji Prezesa Dyrekcji; oczywiście procedura ta, jako dotycząca wypadków wyjątkowych, a więc nagłych, jest nieżyciową i przeważnie bywa załatwianą przez miejscowe organy na ich własną odpowiedzialność, w sposób więcej prosty, a dający możność obejścia owych przepisów, ku zadowoleniu obu stron i dla dobra samej sprawy.

M. Z.

(C. d. n.).

WYWIADY „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

Urzędowa opieka lekarska nad kolejarzem kresowym.

Rozmowa z D-rem J. Szukiewiczem, naczelnym lekarzem P. K. P w Wilnie.

Stosownie do zapowiedzi danej nam w wywiadzie zamieszczonym w Nr. 2—3 „Expressu Kolejowego", Naczelny lekarz Dyrekcji K. P. w Wilnie p. *Dr. Jarosław Szukiewicz* dzieli się z nami bardzo cennemi danemi cyfrowemi o stanie lecznictwa na terenie wspomnianej dyrekcji.

Dane te, wyjęte są ze statystyki Wydziału Sanitarnego D. K. P. Wilno za rok 1926. Statystyka ta obejmuje pracę 19 rejonów lekarskich i szpitali kolejowych w Wilnie na Wilczej Łapie, w Brześciu nad Bugiem oraz ogólno-polskiego sanatorjum kolejowego we Włodawie.

Z cyfrowych danych, udzielonych nam przez p. D-ra J. Szukiewicza wynika, że:

— *W 19 rejonach lekarskich* Dyrekcji Wileńskiej udzielono w roku sprawozdawczym 1926 porad w przychodniach kolejowych 96,097 — pracownikom, a członkom ich rodzin 66,534, porad w domu udzielono pracownikom 5,068, członkom ich rodzin 17,947, zupełnie zaś postronnym osobom 362.

W rubryce zachorowań pierwsze miejsce zajmują organy oddechowe, dalej organy trawienia, wszelkie reumatyzmy i t. d.

Nadmienić tu należy—zwraca uwagę Dr. Szukiewicz, że w porównaniu do lat ubiegłych: w r. 1926 prawie, że nie notowano wypadków chorób zakaźnych, krom grypy, która zaczęła grasować dopiero w ostatnim miesiącu roku i spowodowała 408 wypadków zachorowań.

— *W szpitalu na Wilczej Łapie w Wilnie* leczyło się w tym czasie 3337 osób—przebywając łącznie 70336 dni szpitalnych; operacyj chirurgicznych dokonano 514, drobnych zabiegów chirurgicznych 291; operacyj akuszeryjno-ginekologicznych 623; różnych opatrunków 1571; odmy sztucznej 174; porodów odbyło się 271; analiz chemiczno-bakterjologicznych 2976; badań histologicznych 49; zdjęć roentgenowskich 622 i roentgenowskich prześwietleń 3444. Przytem kamera dezynfekcyjna była ogółem czynna 274 razy.

— *W szpitalu w Brześciu nad Bugiem* leczyło się 1355 osób z czego zmarło 28; chorzy przepędzili w szpitalu łącznie 24335 dni. W szpitalu tym dokonano 507 operacyj (większych), opatrunków chirurgicznych 2914 i badań klinicznych 342. Porodów odbyło się 507.

— *W sanatorjum we Włodawie*— leczyło się w roku sprawozdawczym

860 osób, które łącznie przebyły tam 21624 dni.

Jeśli do wszystkich tych cyfr dodamy ilości lekarstw, sporządzonych i wydanych w aptekach kolejowych, to dopiero wyobrazić sobie możemy ogrom prac wydziału sanitarnego dyrekcji i ogrom kosztów, łożonych przez państwo na cele ochrony zdrowia pracownika kolejowego i jego rodziny.

A czy to już wszystko? Nie!

Tak przynajmniej stwierdzają głosy przedstawicieli związków kolejowych, których oddźwięk już niejednokrotnie odbił się na łamach naszego tygodnika. (*b.ś.*).

„O warunkach życia i pracy kolejarzy".

Nasza specjalna ankieta *)

Rozmowa z p. o. Prezesa Zarządu Okręgowego Z. U. K. w Wilnie, członkiem Zarządu Głównego Z. U. K. w Warszawie p. Michałem Puchalskim.

Z powodu zrzeczenia się godności prezesa Zarządu Okręgowego Związku Urzędników Kolejowych w Wilnie przez red. Jerzego Kamińskiego funkcję prezesa pełni, ostatnio, czasowo członek tegoż zarządu oraz równocześnie członek Zarządu Centralnego p. Michał Puchalski.

P. Puchalski w sposób nieco odmienny niż inni nasi rozmówcy, przechodzi do omówienia zagadnień pomieszczonych w naszej ankiecie.

— Godząc się na wywiad—mówi nam ten rozmówca—zastrzegam się, że nie zamierzam powtarzać wszystkiego tego, co wszystkie związki kolejowe, uważają za pierwsze swe zadanie. Pozostawiam więc niejako na uboczu troskę o poprawę bytu pracowników kolejowych, gdyż chcę położyć nacisk na to, by związek, który reprezentuję usilnie się starał o wyrobienie nowego typu kolejarza polskiego, któremu rozwój państwa, jak i dobrobyt osobisty równocześnie leżał będzie na sercu.

Po takim wstępie rezygnujemy rzecz oczywista z ustalonych dla ankiety czterech głównych pytań—prosząc rozmówcę o rozwinięcie i uzasadnienie wysuniętego zagadnienia.

P. Puchalski rozwija więc swą myśl jak następuje:

— Szczególnie u nas na Kresach—mówi, gdzie niewola, a z nią złączona służalczość, oraz przytępienie ambicyj osobistych wżarły się w duszę Polaka-Kolejarza, zadaniem związków jest budzić patrjotyzm, poczucie obywatelskie o wysokim poziomie etycznym, którego zanik w Wolnem państwie daje się niestety zbyt rażąco i to dość często odczuwać przez nie poszanowanie dobra państwowego oraz zdobyczy socjalnych, które przecie postawiły nas w rzędzie pracowników kolejowych Zachodu.

Wszelkie oglądanie się na Wschód, oraz chęć przystosowania dzisiejszych warunków pracy na modłę smutnej przeszłości zatrzymuje rozwój kolejnictwa i prac związkowych w ich ogólnym postępie. Stan ten stwarza przeszkody do powstania specjalnego typu kolejarza polskiego.

Każde z państw zachodnich posiada swój typ kolejarza—my zaś dopiero musimy go tworzyć i to winno być, powtarzam, naszym głównym zadaniem. Brak nam do realizacji tego domowego zadania materjału, gdyż ze smutkiem stwierdzić wypada, że bardzo mało przynajmniej znajdujemy go w szeregach tych pracowników, co przeszli do nas ze służby u zaborców. O smutnej tej okoliczności należy jednak zapomnieć i nieustając w pracy, z wiarą w lepszą przyszłość patrzeć należy.

— Z tego, co p. prezes powiedział można wyciągnąć niezbyt pomyślne wnioski o pracy związków kolejowych. Dlaczego?.

— Muszę bowiem przyznać, że przez niezrozumienie interesu ogółu daliśmy się rozbić na kilkanaście związków, co osłabia naszą zbiorową powagę i podkopuje stale niejako nasz autorytet u władz, dla których być może stan taki jest wygodnym.

— Co więc p. Prezes może powiedzieć o wynikach inicjatywy zespolenia rozbitych na liczne grupy kolejarzy?

— Mojem zdaniem rozbicie to jest jątrzącą raną na ciele naszym, Zabliźnieniem tej rany zajął się jednak gorliwie Z. U. K., będący w Bloku Komunikacyjnym tą równowagą, przy której maleją tarcia, oraz odzyskuje się utracony od pierwszych chwil powstania różnych związków autorytet mas kolejarskich u władzy.

— A zdobycze?

— Część ich mamy już dzięki silnemu stanowisku naszego związku za sobą, że przytoczę choćby przywrócenie 6 procent do poborów, nadanie 10 procentowej podwyżki narówni z innymi urzędnikami do pensyj i bliską realizację znanej zapowiedzi vice-premjera Bartla podwyżki 25%, co wierzę nastąpić musi i powinno.

— Prosimy o dowody złych skutków rozbicia kolejarzy...

— Wystarczy chyba jeden, lecz jaskrawy. Otóż takim dowodem—dowodem inaczej mówiąc słabizny ogółu kolejarzy jest anonimowe zrzeszenie się pozostałych związków w innym zgoła Bloku do którego wchodzą Polski Związek Kolejowców, Związek Kolejarzy Zjednoczenia Zawodowego Polskiego oraz inne małe związeczki o znanem zabarwieniu politycznem w celu przeprowadzenia w pierwszym rzędzie walki politycznej zapomocą strajku rzekomo ekonomicznego. Muszę dla uwypuklenia takiej roboty przytoczyć z wielkim ubolewaniem wypadek w dziejach związkowych niespotykany nigdzie, by Minister Komunikacji czuł się upoważnionym do zaproponowania opuszczenia swego gabinetu jednemu z prezesów związkowych tego nowego bloku.

— ? —

— Za niedopuszczenie dla partyjnych interesów do konsolidacji wszystkich związków w jednym Bloku Komunikacyjnym—celem wytworzenia siły, z którą zmuszoną by była liczyć się władza—zupełnie słuszne konsekwencje poniósł ów p. prezes, dodaje wyjaśniająco p. Puchalski.

— Jak się więc Pan zapatruje na podniesienie powagi związków i ich działalność na przyszłość?

— Blok komunikacyjny w którego skład wchodzą Zawodowy Związek Kolejarzy (Z. Z. K.), Związek Urzędników Kolejowych (Z. U. K.), Związek Maszynistów i Związek Pracowników Poczt i telegrafów stanowi olbrzymią większość wśród rzesz pracowników komunikacyjnych—przeto winien starać się wszelkiemi siłami o pozyskanie dla siebie tych obałamuconych rzesz pracowników, które dotychczas jeszcze w skład jego nie wchodzą.

Pamiętać bowiem trzeba, że jedynie połączenie wszystkich kolejarzy w jeden blok wytworzy siłę, dzięki której jedynie uzyskamy lepsze warunki bytu i pracy z pożytkiem dla państwa i kolejnictwa.

— Słusznie! **B. W. Ś.**

*) Obacz wywiady w nr. nr. 1, 4, 5 i 6 „Expressu Kolejowego".

Obowiązkiem każdego kolejarza i pocztowca, czującego, myślącego po polsku, po obywatelsku być powinno: stanąć w szeregi współpracowników „Expressu Kolejowego", który pragnie dopomóc każdemu i ogółowi w wyścigu pracy, dla dobra jego własnego, Kolei, Poczty i Państwa.

W jakich warunkach żyje i pracuje pocztowiec polski?

Druga nasza specjalna ankieta*).

Prezes Zarządu Głównego Związku Pracowników Poczt i Telegrafów w Warszawie p. Paweł Szczurek — ma głos.

— *Co p. prezes może powiedzieć o warunkach życia i pracy pracownika pocztowego w Polsce, a zwłaszcza na kresach wschodnich i zachodnich?*

— Warunki życia? Są one zależne od ilości środków materjalnych każdego człowieka, względnie głowy rodziny. Pocztowcy w Polsce w 99% są ludźmi ubogimi, niemającymi poza uposażeniem żadnych innych środków materjalnych. Uposażenie zaś jest niedostateczne. Rząd uznał, że na 26.000 kwalifikowanego personelu pocztowego, zgórą 23.000 otrzymuje uposażenie niższe, niż wynosi minimum egzystencji, a to minimum wynosi 200 złotych miesięcznie. Warunki życiowe są więc dla pocztowców skandaliczne.

— *A warunki pracy*?

— Warunki pracy również są... niedobre. Bo proszę zważyć: niedostateczne etaty osobowe w urzędach pocztowych powodują nadmierne przeciążenie pracą pod względem czasu i częstotliwości. W mniejszych zwłaszcza urzędach do 10 sił urzędniczych, tudzież prawie we wszystkich działach kasowych, personel pracuje z reguły po 10—16 godzin na dobę, nie otrzymując żadnego wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych.

— *A urlopy wypoczynkowe*?

— Normy urlopów wypoczynkowych są skrócone „ze względów służbowych", a wielka jest ilość personelu, który nie korzystał z urlopu wypoczynkowego. Ma to miejsce w szczególności na Kresach Wschodnich.

— *A jak się przedstawia sprawa lokali*?

— Lokale i wewnętrzne urządzenia pocztowe nie są przystosowane do zadań poczty. Ciasnota lokali przy ruchliwym napływie interesantów i przewożonego materjału pocztowego, powoduje atmosferę dla zdrowia szkodliwą.

— *Przyczyny*?

— Brak odpowiednich urządzeń wewnętrznych, jak stoły, stołki, rachownice, kasy, szafy i t. d. oraz brak odpowiednich przyborów kancelaryjnych powodują, że praca odbywa się w atmosferze ciągłego podniecenia, co — zwłaszcza przy obrotach kasowych — zwiększa osobistą odpowiedzialność materjalną urzędników. Mnóstwo gruźlików, mnóstwo kar pieniężnych za usterki, popełnione wbrew woli i chęci, liczne orzeczenia administracyjne, nakładające na personel obowiązek pokrywania szkód i strat, wyrządzonych Skarbowi Państwa przez osoby niewykryte lub osoby trzecie — oto obraz warunków pracy pocztowców.

— *Jakie są dodatnie i ujemne strony inicjatywy społecznej, prowadzonej wśród pocztowców przez instytucje, Związki zawodowe i zrzeszenia pocztowców*?

— Związki zawodowe są areną, na której ścierają, kotłują i krystalizują się charaktery i interesy ludzi i grup. Widać na niej surowiec, szumowiny, półfabrykaty, fabrykaty, odpadki itd. Jesteśmy szkołami życia społecznego i mamy uczniów celujących i drapichrustów.

— *Słusznie...*

— Korzyść, płynąca dla pocztowców z naszej inicjatywy, jest ta, że społeczeństwo i rząd zmuszone są coraz bardziej brać poważnie w rachubę interesa moralne i materjalne pocztowców, zwłaszcza przy ustalaniu wytycznych w polityce ekonomicznej i w zagadnieniach ochrony pracy.

— *Czy są strony ujemne działalności związkowej*?

— Czy są strony ujemne naszej inicjatywy? Twierdzę, że niema stron ujemnych. Ma pan zapewne na myśli enuncjacje Związku niższych funkcjonarjuszów pocztowych, skierowaną przeciwko naszemu Związkowi. Otóż nic tak dobrze nie przyczyniło się do wyjaśnienia sytuacji jak owa enuncjacja.

— ? — Jesteśmy Związkiem bezpartyjnym i dlatego atakują nas raz z lewa, drugi raz z prawa. Związek niższych funkcjonarjuszów pocztowych przechodził z rąk jednej partji do drugiej i chętnie jest używany za teren przeciwko nam. Nad wyraz jest nam przykro, że ostatnio i rząd posługiwał się tym związkiem, używając jego opinji, jako przyczyny odmowy przyjścia z doraźną pomocą pracownikom pocztowym. Trik się udał, ale zwycięstwo moralne jest po naszej stronie.

— *Jakie drogi prowadzą do istotnej i skutecznej poprawy bytu pocztowców*?

— Istotną i skuteczną poprawę bytu pocztowców osiągniemy wówczas, gdy postanowienia konstytucji o ochronie pracy będą wprowadzone w życie. Aby się to stało w odniesieniu do pocztowców, trzeba: 1) zorganizować pocztę i telegraf na zasadach handlowych, 2) wydać odrębną dla pocztowców pragmatykę służbową i 3) zmienić ducha administracji pocztowej.

System polityki personalnej i eksploatacyjnej — dotąd szkodliwy, mimo iż Ministrem poczt jest człowiek zacny i z umysłem nowoczesnym, musi uledz zasadniczej zmianie.

— *Jaka ma być rola pisma przeznaczonego dla kolejarzy i pocztowców*?

— Ażeby pismo, przeznaczone dla kolejarzy i pocztowców mogło spełnić dobrze swoje zadanie, trzeba, aby było ono wiernem, a nie tendencyjnem odzwierciedleniem istotnych warunków materjalnych, w jakich te warstwy żyją, i istotnych nastrojów i pragnień, jakiemi te warstwy są przesiąknięte. Zadaniem prasy winno być zestrzelenie myśli tych warstw, którym służy, celem podniesienia stopnia ich kultury i położenia gospodarczego. **Jerzy Kamiński.**

*) Na podstawie tej, jak i pierwszej ankiety o warunkach życia i pracy kolejarzy, wypowiemy po ich zakończeniu swój pogląd. Ze względów więc zrozumiałych unikamy w o głaszaniu rozmów z różnymi osobistościami ze świata kolejowego i pocztowego własnych komentarzy. **Red.**

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Niedola wartowników kolejowych.

W artykule pod powyższym nagłówkiem „Kolejarz-Związkowiec" ilustruje niedolę wartowników opisując fakt, jaki zdarzył się na st. Stanisławów.

Oto wartownik Czajkowski trzy razy w ciągu nocy odpędził znanego złodzieja kolejowego, skradającego się na rampę z workiem pod pachą. Gdy po raz ostatni złodzieja odpędzał, ten stawił opór, tak, że Czajkowski w szamotaniu się pchnął go karabinem, usiłując strącić z rampy. W tem miejscu karabin przypadkowo wystrzelił i złodziej padł zabity.

W rezultacie sąd i Czajkowski został skazany na 3 miesiące więzienia oraz... płacenie trojgu sierotom po złodzieju po 15 zł. miesięcznie.

Zachodzi pytanie, z czego nieszczęsny wartownik będzie teraz żyć z rodziną i płacić odszkodowanie skoro pobory jego wynoszą aż... 90 zł. miesięcznie.

Mamy jednak nadzieję, że koszt utrzymania tych sierot pokryje skarb kolejowy.

Dojna krowa.

Z okazji uhandlowienia kolei „Kolejarz-Związkowiec" przypomina czem są właściwie obecnie koleje i krótko powiada, że jest to „dojna krowa" dla innych działów administracji i gospodarki państwowej.

Albowiem z dochodów kolei udziela rząd wysokich subwencji czyli premji eksportowych dla handlu i przemysłu w formie zniżek taryfowych, przyznając ulgowe przejazdy dla pracowników pań-

stwowych i ich rodzin, ulgowe przejazdy i przewozy dla wojska, bezpłatne przejazdy i przewozy służbowe w innych działach, niezliczone ulgi prywatne i t. d. i t. d. Nikt tego kolei nie zwraca... Skutkiem tego rzeczywiste dochody kolei rozpływały się na boki.

Nawiązując do nowego projektu reorganizacji kolei organ Z. Z. K. tak sobie dalej wyobraża dojenie krowy kolejowej:

Członkowie Rady Głównej mają być opłacani, członkowie Komisji rewizyjnej także. Dyrektor Generalny i jego zastępcy mają być na osobnych kontraktach z odpowiednio wysokiemi poborami; toż samo prezesi dyrekcji okręgowych.

A jak się te odpowiednio wysokie pobory przedstawiają — odpowiada przykładem:

Gdy się zważy, że na generalnego dyrektora forsowany jest niejaki inżynier Lewalski, który w prywatnym koncernie kapitalistycznym (Zieleniewskiego) pobiera obecnie 40.000 zł. miesięcznie, a do kolei pójdzie na płacę napewno nie niższą, że i inni dygnitarze tego przedsiębiorstwa również dostaną odpowiednio wysokie płace, to można sobie wyobrazić, jakie szalone koszta zwalą się na administrację przedsiębiorstwa, koszta, które masa kolejarska opłacać będzie swym krwawym trudem i znojem.

Przeciętny więc czytelnik staje przed zagadką? Niczem nieprzymuszona fabryka prywatna może więc płacić swojemu inżynierowi 40.000 zł. i to jej się widocznie opłaca, bo przecież prywatne fabryki pieniędzy na bruk nie wyrzucają — dlaczegożby więc przedsiębiorstwo kolejowe, oparte na zasadach handlowych nie miało wreszcie w odpowiednim stopniu honorować swoich kierowników. Właśnie najwyższy już czas, aby koleje poczęły właściwie rozróżniać i należycie oceniać trud swoich pracowników, bowiem jak dotąd to na kolei pracownicy są bodajże też „krową" i to najbardziej „dojoną". Nie możemy pominąć milczeniem, że tak wysokie stawki płac Dyrekcji K. P. nie będą odpowiednie istotnemu stanowi finansów kolei i państwa.

Jeżeli przedsiębiorstwo budowy wagonów i tramwajów Zieleniewskiego istotnie płaci swojemu inżynierowi 40.000 zł. miesięcznie, to napewno i Dyrekcji równie wysokie płaci pensje co obciąża ciężarem wielkim koszta produkcji krajowej.

Wygórowane bowiem stawki płac Dyrekcji niewątpliwie wpływają ujemnie na wynik finansowy przedsiębiorstwa, obniżają zbytnio produkcję i sprawiają to, że koszta krajowego wyrobu są zbyt wysokie, naprzykład parowoz nowego typu OS 24 kosztuje kolej około 230 tysięcy złotych, wówczas, gdy fabryki niemieckie kalkulują koszt tegoż parowozu do 145 tysięcy, belgijskie zaś oferują te parowozy do 135 tysięcy złotych za parowóz.

Mruk.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

— **Przewozy tranzytowe towarów między Rosją a Niemcami przez Polskę** rozwijają się znakomicie. W pierwszych 3 miesiącach działania bezpośredniej komunikacji towarowej *tranzyt z Rosji do Niemiec* w tonnach wynosił: Styczeń 5.229 tn., Luty 11.733 tn., Marzec 15.736 tn., Luty 836 tn., Marzec 2.468 tn.

Zestawienie powyższe udowadnia, że wzrost przewozów postępuje szybko. Wpływa na to głównie wywóz z Rosji dużych ilości (do 12.952 tn. za marzec) rud żelaznych.

Po zatem Rosja wywozi artykuły spożywcze (żyto 913 tn. za styczeń, jaja 1.352 tn. za marzec, otręby 124 tn. za marzec) i drzewa (kloce dębowe 342 tn. luty, dychty 270 tn. marzec).

W wywozie z Niemiec pierwsze miejsce zajmują metale, maszyny oraz przetwory chemiczne.

W tych przewozach najsilniej pracują od strony Rosji — stacja Mohylany i Podwołoczyna, od strony Niemiec Chebzie i Zbyszyn (Przemysł i Handel Nr 1).

— **W sprawie podwyżki dodatku kilometrowego dla drużyn parowozowych i konduktorskich** w myśl uchwały Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 1927 r., MK. poleciło Dyrekcja okolnikiem 15 kwietnia r. b. za Nr. 1|8853|2|27 przedstawić odnośne wnoski.

— **Doręczanie orzeczeń pracownikom.** W kwietniu r. b. jeden ze związków zawodowych kolejarzy, na posłuchaniu u p. ministra kolei, żalił się, że orzeczenia i decyzje władz dotyczące pracownika kolejowego nie są mu doręczane na piśmie, a tylko ogłaszane, z żądaniem potwierdzenia ogłoszenia na piśmie.

Ponieważ ten stan rzeczy utrudniał pracownikom wykorzystywanie prawa apelacji, minister komunikacji polecił dyrekcjom kolejowym, by wszelkie zarządzenia i orzeczenia władz dotyczące pracowników osobiście były im doręczone bezwzględnie na piśmie, nie wyłączając wyroków komisji dyscyplinarnych 1 i 2 instancji.

— **Nowe znaczki pocztowe** wprowadzone zostały w obieg wartości 20 groszy z podobizną Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Pr. Ignacego Mościckiego. Kolor znaczka czerwony. Poprzednie znaczki tejże wartości są nadal ważne w obiegu. (Przemysł i Handel Nr 19).

— **Obrót paczkowy z Holandją** rozpoczęto od 1 maja za opłatą normalną paczki ponad 5 do 10 klgr., wagi 4 f. 50 cnt. w złocie.

— **Paczki pocztowe do Rumunji,** zawierające towary, podlegające oclenіu należy wysyłać z otwartą fakturą handlową w oryginale. Faktura ma być szczegółową i przymocowaną do adresu pomocniczego pocztowego.

Wewnątrz paczki nadawca ma wkładać kartkę z dokładnym swoim adresem z wyszczególnieniem zawartości paczki. (Przemysł i Handel Nr 19).

— **Starania o ulgi dla pielgrzymów, przyjeżdżających na koronację obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej.** Celem przyjścia z pomocą i dla ułatwienia podróży pielgrzymom, którzy przyjadą do Wilna w dniu 2 lipca r, b., na uroczystości związane z koronacją N. M. Boskiej Ostrobramskiej, wileńska dyrekcja kolejowa, wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem o wprowadzenie w czasie od 30 czerwca do 6 lipca r. b., wyjątkowej taryfy zniżkowej 66% dla tych osób, które wykażą się odpowiedniemi zaświadczeniami.

W tym czasie, w razie potrzeby, Dyrekcja wprowadzi specjalne pociągi względnie wzmocni składy pociągów przez dodanie większej ilości wagonów osobowych, by w ten sposób, umożliwić wolny i swobodny przejazd pielgrzymom.

Niezależnie od powyższego dowiadujemy się, że w Warszawie otworzone będzie na dworcu Głównym biuro informacyjne dla pielgrzymów jadących do Wilna. O utworzeniu tego biura nastąpią odpowiednie zawiadomienia.

— **Rozbudowa dworca.** W krakowskiej dyrekcji kolejowej odbyły się obrady w sprawie rozbudowy dworca kolejowego w Krakowie.

Skarb i wojsko przeciw wyodrębnieniu kolei państwowych.

Ostatnio odbyła się w Ministerstwie Komunikacji konferencja międzyministerjalna, na której rozpatrywano kwestję wydzielenia kolei państwowych w oddzielne przedsiębiorstwo państwowe, z samodzielnym budżetem. Projekt ten napotyka na pewne przeszkody ze strony najpoważniejszych ministerstw.

Min. skarbu wypowiada się przeciwko usamodzielnieniu kolei, ze względów finansowych, gdyż jak wiadomo koleje dają państwu poważny dochód. Ministerstwo spraw wojsk. natomiast wypowiada się przeciw reformie ze względów natury politycznej.

Opinje tych dwu ministerstw przesądzają zdaje się sprawę.

Wieczory w rodzinie kolejarza



W pierwszą rocznicę Rządu pomajowego Marszałka Józefa Piłsudskiego.

W życiu państw i narodów zdażają się rocznice, które siłą rzeczy zmuszają do porównań i zastanowienia. Przekroczyliśmy Rubikon—granicę jednego roku od wypadków majowych. Z perspektywy oddalenia możemy ocenić dorobek tego roku od pamiętnego dnia 12 maja, gdy u mostu Poniatowskiego stanął Marszałek Piłsudski, twórca wielkich przeobrażeń społecznych, by przeciąć węzeł tajemnych knowań po traktjerniach warszawskich z mozołem, przez zaciekłych partyjników czynionych, by w koszmarne *dzisiaj* polskiego bytu rzucić zdrowy siew ideału, którego brak zaciężył nad naszą państwowością od czasu jej powstania.

Za dużo złą rozpanoszyło się w Polsce. Stała się ona terenem działalności karjerowiczów. We wszystkich ważniejszych posunięciach państwowych na pierwsze miejsce wysuwał się interes partyj i klik. Nie było miejsca na rzetelne zasługi, dla ludzi uczciwej pracy i czystych rąk. Wykorzystując bierność i niedopuszczenie do pracy jednostek prawdziwie czystych, kanalje partyjne pasożytowały na skarbie państwa.

Od wypadków majowych powiał nowy prąd ożywczy. Były one błogosławioną błyskawicą, rozdzierającą niebo tragicznej polskiej rzeczywistości.

Widzimy przedewszystkiem najciekawsze zjawisko. Marszałek Piłsudski raz po raz w sposób zdecydowany odrzuca ofiarowane mu najdostojniejsze godności. Ani godność Prezydenta Państwa, ani rózgi liktorskie dyktatora nie znęciły Komendanta. Dopiero, gdy Sejm, przyzwyczajony do systemu obalania niewygodnych sobie silniejszych rządów — wyparł się po trzykroć p. Bartla, Marszałek, by zachować ciągłość prac rządu, obejmuje fotel prezydjalny i prowadzi dzieło sanacji moralnej, odrodzenia od podstaw, po raz już drugi wyzwolonego przez siebie państwa.

Wykładnikiem zamierzeń obecnego premjera był zawsze czyn twórczy, brzemienny w następstwa czynu. Czynem wychowywał młodych żołnierzy—„rzucał ich na głęboką wodę". Nic więc dziwnego, że do współpracy powołał ludzi czynu. Nie zatęchłych w rutynie biurokratów, z manjackim uporem i w pocie czoła odwalających „kawałki" ministerjalne, ale ludzi, wyrosłych w trudzie, zahartowanych w walkach z przeciwnościami l(su, ufnych w swoje siły,—jednym słowem właściwych ludzi na właściwem miejscu.

* * *

Nastąpił zwrot na lepsze w polityce wewnętrznej i zagranicznej. W układzie sił politycznych Europy stanowisko Polski zostało silnie ugruntowane. Wejście do Rady Ligi Narodów, zwycięztwo w sprawie wschodnich twierdz niemieckich, rozszerzenie sfery wpływów handlowych, zdobywanie nowych rynków zbytu dla surowców polskich, zagwarantowane przez dogodne konwencje handlowe, wyrobienie przekonania o pokojowości zamierzeń polskich, doprowadzenie wojny celnej z Niemcami do punktu, równającego się wygranej — oto dorobek rządów pomajowych na terenie międzynarodowym.

Równocześnie idzie praca nad konsolidacją wszystkich wartości społecznych.

Olbrzymie plany inwestycyjne, mające pokrycie w pożyczce amerykańskiej która lada dzień wpłynie do Skarbu, położą tamę panującemu bezrobociu.

Idziemy ku lepszym dniom...

Nie jesteśmy zaślepionymi optymistami. Wiemy, jakie ogromne trudy piętrzą się przed nami w drodze do urzeczywistnienia olbrzymich zamierzeń, których celem jest wywalczenie mocarstwowego stanowiska Polski. Wiemy jaki ogrom pracy czeka wszystkich obywateli, nim przyjdzie to Wielkie Jutro, które trzeba wywalczyć ciężką, rzetelną pracą dnia codziennego.

Lecz wierzymy, że przyjść musi.

T. R.

Aktualne drzazgi polityczne.

Knującą spisek niezbyt dawno,
Organizację Hurtków Sławną,
Wdzięczna za „wniosły" jej działań plan,
Polska przeniosła „w spoczynku stan".

*

Po „ciężkich" trudach i zapasach,
Posłowie są dziś „na wywczasach",
Jednak, by podjąć swe djety wczas,
Nie brak żadnego u okien kas.

*

Jankesi dają nam dolary,
Co na to Grabski, skarbnik stary?
Gdyż on, jak twierdził, miał ofert lik,
Skarb zaś w wyniku otrzymał bzik.

*

Czy Skarb co zyska na tej zmianie,
Że K. P. przedsiębiorstwem stanie,
Czy kolejarzom poprawi byt?
Przyszłość pokaże, tymczasem — cyt!..

*

Zebrania, wiece, wrą dysputy,
Partyjki partjom „szyją buty".
Co jest powodem do owych zwad?...
To są wybory do Miejskich Rad...

*

W Warszawie, w Łodzi wojna nowa,
Abonentowo - Licznikowa,
P. A. S. T-a chcąc zyski powiększyć swe,
Licznik na gęby zawiesić chce.

Rex.

NA ARENIE POLITYCZNEJ.

(Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia).

Parlament angielski przyjmuje ustawę zwalczającą strajk.

Izba Gmin w głosowaniu, przez podniesienie rąk, przyjęła w drugiem czytaniu bill o Trade Unio'ach .Wniosek Labour Party o nieprzyjęciu bill'u został odrzucony 386-u głosami przeciwko 171. (PAT.).

*

Według ostatnich wiadomości z prasy, potop w okręgu Missisipi przybiera coraz okropniejsze rozmiary. Nienotowana w dziejach klęska objęła 30 miast, które znajdują się pod wodą. 800.000 ludności pozostaje bez dachu nad głową. Przypuszczalne straty wynoszą dotychczas przeszło pół miljarda dolarów. Życiu ekonomicznemu Stanów Zjednoczonych klęska grozi niepowetowanemi wstrząśnieniami.

*

Gwałtowny przybór wód Missisipi spowodowany ulewnemi deszczami ostatnich dni, zniszczył dalsze tamy pod Nowym Orleanem, który zewsząd prawie otoczony już jest wodą.

Do miasta schroniło się nowych 18.000 uciekinierów z zalanych obszarów.

Według komunikatu ministerstwa rolnictwa wylew Mississipi objął jak dotąd około 2 miljony ha. uprawnej ziemi, w tem 935.000 ha. pól bawełnianych w trzech stanach: Arkanzas, Luisiana i Missouri.

*

7. V. około 3-ej rano dały się odczuć w Memphis trzy lekkie wstrząsy, które wywołały panikę wśród ludności, dotkniętej klęską powodzi. Wstrząśnienia te były notowane w 12 miastach leżących w promieniu 100 mil.

*

„Chicago Tribune" donosi z Memphisu w stanie Tennessee, iż niezwykłej siły orkan zniszczył częściowo 4 miasta. Jedna osoba została zabita, kilka odniosło rany, szkody materjalne obliczają na kilkaset tysięcy dolarów.

*

W Chinach wojska nacjonalistów z Hankou toczą bitwę z armją mandżurską w prowincji Honan, w odległości 200 klm. na północny zachód od Hankou. Obie strony poniosły ciężkie straty. Bitwa trwa. Wedle planu wojsk południowych, Feng-Ju-Hsiang miał interwenjować i zagrozić jednemu ze skrzydeł armji mandżurskiej. Jednakże armja ta odebrała znaczną część amunicji, przeznaczonej dla Feng-Ju-Hsianga, który z tego powodu nie mógł przyść z pomocą wojskom nacjonalistów z Hankou. (PAT).

*

Agencja Reutera donosi z Hankou, że zamieszkujący tam obywatele japońscy powzięli uchwałę, żądając od rządu japońskiego, by wystąpił energicznie przeciwko komunistom chińskim. W razie odmowy ze strony rządu, japończycy postanowili opuścić Chiny.

*

Agencja Reutera dowiaduje się z Tokio, że obie izby parlamentu japońskiego przyjęły projekt ustawy o pomocy finansowej, którą rząd udzielić ma nietylko tym bankom, które wznowiły działalność, ale również i tym, które zawiesiły czynności z powodu kryzysu finansowego, pod warunkiem jednak, że banki przedstawią dostateczną gwarancję spłaty subsydjów. Rząd wyznaczy w tym celu specjalną komisję ankietową.

*

W Wilnie idą przygotowania do przyjęcia pielgrzymów. Sekcja kwaterunkowa komitetu koronacji Obrazu M. B. Ostrobramskiej przystąpiła do organizacji pomieszczeń dla pielgrzymów przybywających w dniu 2 lipca, do Wilna na uroczystości koronacyjne.

Kierownictwo sekcji objął p. prezes poczty Jan Popowicz.

*

Działający pod protektoratem Pana Prezydenta Rzplitej Komitet Propagandy Czytelnictwa urządził 8|V. na ulicach Warszawy wielki pochód propagandowy na rzecz czytelnictwa p. t, „Egzekucja Ciemnoty".

Pochód rozwiązał się przy ulicy

NA ZWROTNICY.

AMOR W BIURZE.

(Notatki biurokraty).

Poniedziałek.

Najlepszym moim współpracownikiem był adjunkt Pyta. Zdolny, pomysłowy, wykształcony. Wyśmienicie pisze referaty oraz biegle posiada języki obce: niemiecki, francuski i ministerjalny.

Jeśli piszę: był — to nie dlatego, by go obecnie już nie było. Wręcz przeciwnie: Pyta jest, urzęduje, ale tylko ciałem. Duch jego, umysł, rozum, serce, które przecież w godzinach urzędowych należą do dyrekcji, są nieobecne, a przynajmniej ja, jego zwierzchnik, nie mogę ich wykorzystać według kompetencji. Dlaczego? Bo oto adjunkt Pyta jest zakochany.

Ten krótki i głupi—ach, jak głupi—wyraz: zakochany—tłomaczy wszystko.

Jeszcze w sobotę to zauważyłem. Patrzę—często zamyśla się. Zaniepokoiło mnie to. Urzędnik, który dużo myśli, jest podejrzany. O czem pan myśli?—pytam. — O niej—odpowiada i wzdycha. Masz babo kaftan—krzyknąłem w duchu.

Wtorek.

Już żyję pięćdziesiąt dwa lata z ogonkiem, a nie mogę sobie wyobrazić, jak to można się kochać w godzinach urzędowych. Rozumiem miłość ale wieczorem, w piękny wieczór letni, gdy zdobywając tak zwaną najdroższą, nie zdobywa się zarazem reumatyzmu.

Wczoraj adjunkt Pyta poszedł do niej, aby — jak mówił, oddychać tem samem powietrzem co ona.

Środa.

Adjunkt Pyta jest mi dziś bardzo potrzebny. Mam zagadnienie, którego nie mogę rozwiązać. Chodzi o to, że między stacjami Duże Kupsko a Małe Błotko w pewien czas po katastrofie znaleziono nogę w bucie z cholewą w dobrym stanie. Właściciela nogi nie odnaleziono. Nogę pochowano jako nogę nieznanego pasażera, a but zgodnie z przepisami sprzedano z licytacji. Chodzi o to, na jaki paragraf budżetowy wciągnąć sumę z tego źródła. Sprawę komplikuje możliwość, że właściciel nogi zgłosi się z reklamacją.

Nie wiem, co robić, a Pyta zwolnił się z biura, rzekomo do lekarza. Skądinąd zresztą wiem, że poszedł do ukochanej. Ktoś go spotkał przed bramą, gdzie mieszka ta panna. Stał i czekał. — Na co czekasz? — zapytał go ten ktoś. — Na wzajemność — odpowiedział dumnie i spacerował dalej.

Czwartek.

Całą noc śniła mi się noga, a dziś od rana mam but w głowie. Telefonowałem do ministerstwa. Odpowiedzieli mi, żebym to inkontował jako odzysk. Gdyby był Pyta, toby mi to przetłomaczył na polski. Ale go niema. Czyżby dalej czekał na wzajemność?..

Piątek.

Adjunkt Pyta jeszcze się kocha. Sobota, niedziela, poniedziałek, wtorek,

Flory, gdzie wśród entuzjastycznych okrzyków „Ciemnota“ została publicznie spalona.

Wśród zebranej na ulicach publiczności, rozlegały się częste okrzyki pod adresem figur pochodu, a często też rozbrzmiewał okrzyk „Precz z ciemnotą, niech żyje oświata“.

W czasie pochodu rozdano 100 tysięcy artystycznie wykonanego znaczka w postaci książeczki, z napisem „Najwierniejszy przyjaciel, to dobra książka“.

*

Zapowiadana od kilku dni rozmowa między Marszałkiem Piłsudskim a generałem Sosnkowskim doszła 9 maja do skutku.

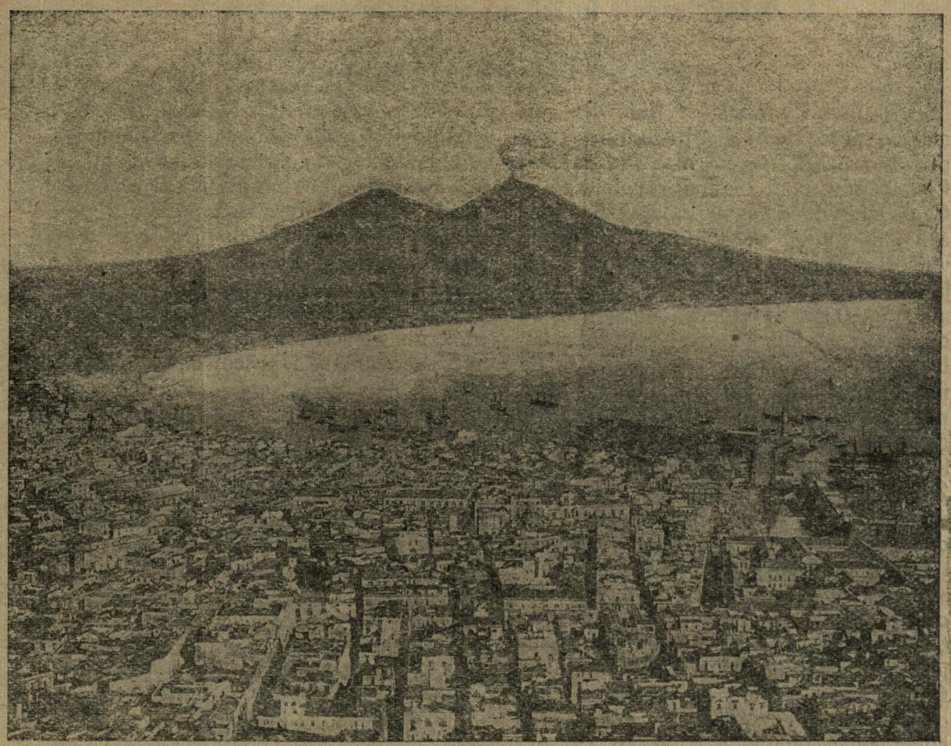
Generał Sosnkowski przybył do Belwederu o godz. 6.30 i został natychmiast przyjęty przez Marszałka Piłsudskiego. Rozmowa trwała około półtorej godziny.

W kołach politycznych rozeszła się późnym wieczorem wiadomość, że gen. Sosnkowski obejmie już w najbliższym czasie inspektorat armji.

*

W dniu 8-go maja r. b., odbyły się ponowne wybory do rad gminnych w niektórych miejscowościach górnośląskich, unieważnione przy poprzednich wyborach. Wykazują one wzrost poczucia polskości i solidarności narodowej. W 8-iu miejscowościach Polacy zyskali o 19 mandatów więcej, niż poprzednio.

Z WIDOKÓW WŁOSKICH



Miasto Neapol we Włoszech, zatoka Neapolitańska i w dali dymiący Wezuwjusz.

środa. czwartek — dziś śiódmy dzień, jak to nieszczęście spotkało nasze biuro. W przepisach przewidziano jak długo pracownik ma prawo chorować, ale, niestety, nie powiedziano, jaki czas wolno mu się kochać. To wielki brak w przepisach.

Podobno Turcy wynaleźli sposób, żeby mężczyźni nie mogli się kochać. Trzeba tę myśl podsunąć władzy.

Zwarjuję z tym butem...

Sobota.

Nic nie mówiąc nikomu, poszedłem dziś do tej damy. Myślę sobie—może mu ona powie, żeby się odkochał. Okazuje się, że to artystka z operetki.

Przyjęła mnie dość dziwnie. — Co cię tu, stary bubku, do mnie sprowadza?

— Przedewszystkiem — mówię z godnością — ma pani do czynienia z osobą szóstej klasy...

Roześmiała się. — Nie łudź się staruszku—mówi — w twoim wieku to już ostatnia klasa. Ja ci to mówię. Ja się znam.

A potem nagle: — Stań no tu, bubeczku tyłem do okna. Ot tak. Ja tymczasem zdejmę szlafrok i włożę suknię.

I szybko się przebierała.—Wszystko to dobrze powiadam—ale po pierwsze, dlaczego ja mam stać tyłem do okna, a po drugie dlaczego pani uwodzi adjunkta Pytę? Powiedziałem to bardzo stanowczo.

Znowu się roześmiała. — Dlatego, łysku, stoisz przy oknie, że szyba wybita i wieje. Mogę się przeziębić, a mam dzisiaj śpiewać. Zatykam tobą dziurę w oknie. Powtóre szybę tę wybito kamieniem z namowy mojej rywalki. Może jeszcze będą rzucać kamieniami. Chcesz żeby mnie trafili? Jacyż wy, mężczyźni, jesteście podli.

— Ale Pyta? mówię — Ah, Pyta, to jeden z moich wielbicieli. Ma w sobie coś z Valentina. Podoba mi się. Nieszczęściem jego, że ma twarz za inteligentną. Gdyby nie to, nadawałby się do kina. Kobiety szalałyby za nim. Właśnie, gdy pan wszedł, zastanawiałam się jak Hamlet: być, albo nie być mu wzajemną.

Opowiedziałem jej moje zmartwienie z butem.

— Oh, to głupstwo—powiedziała—mój lokaj służył jako woźny w biurze. On panu poradzi. Franciszku! Franciszku! — i wybiegła.

Stałem oniemiały z oburzenia. Jakto, woźny ma mi radzić, mnie...

Wszedł lokaj. — To panie radco, bardzo prosta rzecz. Pisze się „według kompetencji“ i wysyła się gdziekolwiek. Zawsze po drodze znajdzie się ktoś, co coś wymyśli. Stary wynalazek.

— Dziękuję panu za takie rady — powiedziałem ozięble i sztywno wyszedłem.

... Po namyśle jednak zastosowałem się do rady lokaja i sprawę buta skierowałem według kompetencji do kontroli dochodów.

Niech się Pyta kocha dalej.

Melancholik.

Z doli i niedoli kolejarzy i pocztowców górnośląskich.

O właściwych ludzi na właściwem miejscu.

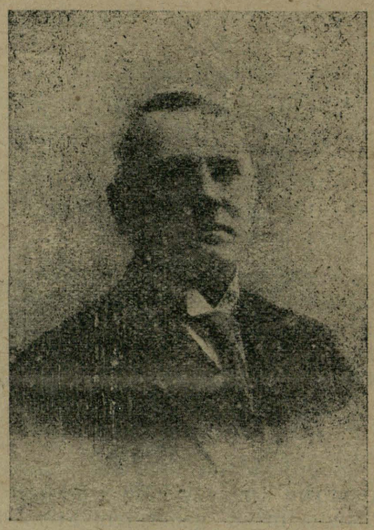
Z licznych listów otrzymywanych przez Redakcję drukujemy w pierwszym rzędzie żale górnoślązaków. **Red.**

Pomimo iż Wielkie Katowice posiadają przeszło 150.000 ludności t. j. prawie o 100% więcej niż taka choćby Częstochowa, to jednak kolejarze w Częstochowie dostają dodatek na mieszkanie według skali I klasy, a ślązacy według II kl. i to już 3-ci rok. Kolejarz VIII grupy dostaje na mieszkanie niecałe 10 zł., do których musi jeszcze dokładać po kilka złotych miesięcznie, by zapłacić podatek komunalny, a na mieszkanie nie ma nic, choć musi płacić za nie dziś 50—60 zł., nie licząc gazu, wody, elektryczności i t. p. a i komorne również co kwartał drożeje. Że na Śląsku faktycznie jest najdrożej dowodzi fakt, że ślązacy tłumnie jeżdżą po zakupy do żydów w Sosnowcu i Oświęcimiu. Słabe uwzględnianie postulatów kolejarzy przez rząd, wieczne obiecanki i zwodzenia prowadzą do tego, że już związki zawodowe kolejarzy przystępują do międzynarodówki (jeden z nich założony przez ks. patrona Adamskiego już przystąpił). Niektóre czasopisma ogłaszają czasem sensacyjne szczegóły o rozrzutnej gospodarce i nadużyciach w kolejnictwie śląskiem, co wprowadza wielkie rozgoryczenie w masy kolejarskie, tem więcej, że Dyrekcja kolei nie wyjaśnia w prasie, czy te opisy polegają na prawdzie, czy nie. Również niesprawiedliwe traktowanie pracowników przez niektórych zwierzchników, jakoteż awansowanie młodszych wiekiem i latami służby bez egzaminów z pominięciem starszych, rutynowanych kolejarzy wywołują wielkie rozgoryczenie, które fatalnie odbija się na wydajności pracy. Przecież tylko właściwy człowiek na właściwem stanowisku może być zadowolony i pracować intensywnie, a źle traktowany zniechęca się do pracy. *Związkowiec.*

Z niedoli pocztowców.

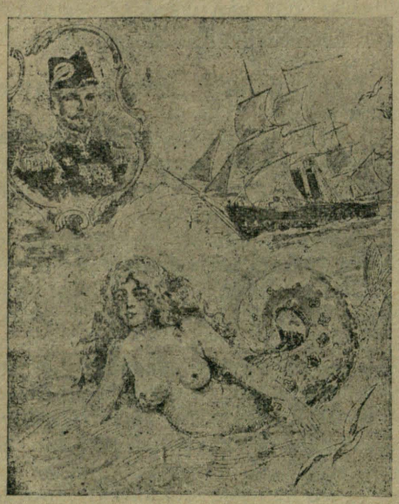
Już za czasów Stanisława Augusta poczta polska cieszyła się chlubną opinją, dziś zaś w prasie polskiej odzywają się głosy, wytykające poczcie opieszałość, a pocztowcom niegrzeczne traktowanie publiczności. Jest to następstwem tego, iż urzędnik pocztowy dostaje miesięcznie 90 zł. uposażenia, a siły kontraktowe—2 zł. 20 gr. dziennie. Czyż za te pieniądze cokolwiek inteligentny człowiek pójdzie służyć na pocztę i czy z takiem marnem uposażeniem człowiek wogóle może mieć dobry humor i być uprzedzająco grzecznym dla publiczności?

Górnoślązak.



Inż. M. GRONOWSKI, główny inicjator i założyciel Kasy Wzajemnej Pomocy Urzędników Ministerstwa Komunikacji — o chlubnej działalności którego pisaliśmy w Nr 7 naszego pisma.

Nasz nowy Dodatek Morski.



Wkrótce rozpoczynamy druk łaskawie ofiarowanych nam pamiętników b. Vice-Admirała floty rosyjskiej Henryka Cywińskiego, obejmujący 50 lat podróży na dalekich morzach i w obcowaniu z przedstawicielami marynarki wszystkich mocarstw.

Popierajmy Dom Zdrowia Pocztowców.

Komu przyszło na myśl stworzyć „Dom Zdrowia" dla pracowników poczty, telegrafu i telefonu i kto wkłada w urzeczywistnienie tej myśli zapał i poświęcenie, ten za życia postawi sobie pomnik w pamięci i sercach tych licznych kolegów i kolerzanek, którzy w spokoju i wygodzie, reperować będą naderwane zdrowie. Projekt taki powstał na jednem z ogólnych zebrań członków zrzeszenia pracowników poczty i telegrafu. Urzeczewistnienie projektu powierzono zarządowi, Dzięki zaś praktycz ności prezesa tegoż, projekt przyoblekł się w realne kształty. Jeszcze Generalna Dyrekcja Poczt i Telegrafów, przychyliła się do życzenia swych pracowników i pozwoliła na sprzedaż w swych urzędach nalepek na ten cel przeznaczonych. Nalepki te są po 10 groszy i po 1 zł.

Każdy urząd pocztowy jest obowiązany do tygodniowych wpłat do P. K. O., sum osiągniętych ze sprzedarzy nalepek. Dzięki energji zarządu i racjonalnym zarządzeniom, przedsięwzięcie daje nadzwyczajne wyniki.

Pomimo, iż zaledwie połowa urzędów nadesłała sprawozdania z akcji prowadzonej na rzecz domu zdrowia, już wiadomą jest suma 80.000 złotych, zebrana ze sprzedaży nalepek. Można sobie wyobrazić, jak imponującą sumę osiągną pocztowcy w ostatecznem połączeniu swych sił dla stworzenia sobie azylu zdrowia.

Dziwnem się tylko wydaje, że pracownikom poczty odmówiono prawa traktowania tych nalepek za pół oficjalne znaczki pocztowe, które, gdyby miały prawo być naklejane obok znaczków oficjalnych, dałyby nieporównanie większy efekt. Taki projekt nie jest efemerydą, gdyż niezadługo, gdy przyjdzie na tem miejscu do oceny gospodarki w dziedzinie ostatnio wypuszczonych okolicznościowych znaczków pocztowych, przekonają się czytelnicy, jak trudno jest administracji państwowej utrzymać sprawiedliwy podział sum dyspozycyjnych, czy też zrównania w prawach wszystkich pracowników.

Wyniki osiągnięte przez pocztowców powinny zwrócić uwagę innych organizacyj, które, gdyby poszły śladami pocztowców, mogłyby stworzyć dla siebie podobne domy zdrowia, a sądzimy, że pocztowcy jako społecznie wyrobiona i zwarta masa, nie odmówiliby swojej praktycznej pomocy.

Sądzimy, że sympatyczny cel pocztowców—sprzedaż nalepek na rzecz domu zdrowia, znajdzie chętnych nabywców we wszystkich warstwach naszego społeczeństwa.

A. B. Piaskowski.



Dodatek redagowany przy współudziale p. M. Krynickiej-Boguckiej w Warszawie.

Pielęgnujmy urodę!

Jeden z lekarzy amerykańskich drukuje w gazetach „list otwarty", w którym, jako główne lekarstwo przeciwko wielu dolegliwościom spółczesnym zwłaszcza u kobiet, zaleca racjonalne ćwiczenia gimnastyczne.

Gdybyście mieli wszystkie bogactwa Krezusa do rozporządzenia, a czuli się niedobrze, co byście wówczas uczynili, by przywrócić swą siłę i zdrowie?

Możecie udać się do najlepszych lekarzy, a powiedzą wam oni, że nic wam nie brakuje i nie będą mogli wam pomóc, gdyż powodem tego znużenia są nieczynne muskuły i fizyczne lenistwo.

Ludzie, którzy biorą bardzo czynny udział w towarzystwie, jakoteż ci, którzy muszą pracować cały dzień, rozumieją dobrze, że muszą dbać o swe zdrowie, jeżeli chcą nadal prowadzić życie wolne od niedomagań i chorób.

Musi się mieć duży zasób odporności, aby nazajutrz, po całodziennej pracy, wstać rano, czując się wypoczętym.

W duży zapas energji trzeba być zaopatrzonym, by wstać rano po krótkim tylko odpoczynku i czuć się rzeźkim.

Doskonale funkcjonujące organy włącznie z dobrze rozwiniętemi mięśniami, dostatek świeżego powietrza oraz zdrowej krwi—oto podstawy i sekret tej energji zapasowej i rzeźkości. Każda z powyższych zalet jest niezbędną dla całości. Nie można być zupełnie zdrowym, gdy brakuje chociaż jednej z nich.

Odpowiednie, codzienne ćwiczenia gimnastyczne są konieczne, by czuć się dobrze. Natychmiast zgadzacie się z tem, gdy przychodzi wam zająć się czemś, co wymaga wytężenia sił. Wkrótce zmęczycie się, a wówczas nawet najmniejszy wysiłek wyczerpuje was zupełnie. Długi czas minie, nim znowu przyjdziecie do siebie. To właśnie jest oznaką braku zapasowych sił.

Zleniwione wnętrzności są rzeczywistą przyczyną większości chorób, tak fizycznych jak i umysłowych.



Królowa rumuńska Marja, słynna z niezwykłej urody. Trzy lata temu odwiedziła nasz kraj i jego stolicę Warszawę, gdzie przyjmowano ją b. gościnnie.

Zwłaszcza kobiety cierpią na tę przykrą chorobę. Żadna kobieta nie może zachować swego wdzięku ani swej piękności, której system niedostatecznie wypróżnia wszelkie nieczystości. Mówią, że dwadzieścia pięć miljonów Amerykanów przyzwyczaiło się do brania środków przeczyszczenia, ale nie radziłbym brania tych środków przeczyszczających jako lekarstwa na zatwardzenie. Jest to środek dla ulżenia w nagłej potrzebie, lecz gdy go się bierze często, zamiast usunąć zło, pogorszają je.

Jedynie wtenczas można zapobiec zatwardzeniu, gdy zastosuje się odpowiednią djetę, przyzwyczai się do regularnego i normalnego życia i gdy wykonuje się sumiennie ćwiczenia gimnastyczne.

Opinje ludów o małżeństwie.

Chińczycy przestrzegają kawalerów: — Nie żeń się nigdy z taką panną, która była złą córką dla rodziców. Będzie ona złą żoną.

Japończycy mówią: — Nie bierz panny, która jest pluchą, nieczysto się ubiera i nie lubi ładu w domu i kuchni.

W **Indjach** ostrzegają przed taką, która ma zaród choroby familijnej, lub wytykają publicznie za lekkomyślne życie.

Słowianie mówią: — Bierz żonę z sąsiedztwa, bo ją znasz, ale kumów zdaleka, abyście się nie znali.

Włosi i **Hiszpanie** podobnej hołdują zasadzie. — Kto idzie daleko szukać żony, ten jest albo sam oszustem, albo chce drugich oszukać.

Rosjanie mówią: — Gdy żenisz się z najstarszą córką, patrz wówczas jakim jest ojciec i matka; gdy bierzesz drugą córkę, patrz jaką jest najstarsza jej siostra.

Niemiec i **Anglik** twierdzi:—Gdzie matka dużo robi, tam jest próżniak córka, boć ona powinna wyręczać matkę w pracy. Strzeż się jej!

Arab znów doszedł do takiego przekonania, że, kto żeni się z piękną kobietą, to musi dom sprzedać, bo go zrujnuje.

Na **Litwie** ostrzegają: — Pięknością swej żony nie zagrzejesz się, ani ubierzesz.

W każdym narodzie utarło się przekonanie, że piękność pociąga silniej niż para wołów, ale szybko przemija i chleba nie daje.

Kochane Czytelniczki szanujcie zdrowie — — Nie palcie!

O zabójczych skutkach palenia tytoniu.

Palacze, straszeni zabójczemi skutkami nikotyzowania się, przeciwstawiają zazwyczaj groźbom tym dwa argumenty na rzecz palenia. Pierwszym z nich jest uspakajający wpływ palenia na system nerwowy, drugi antyseptyczne działanie, zawarte w dymie tytoniowym nikotyny na drogi oddechowe. Pierwszemu z tych argumentów trudno istotnie odmówić zasadniczości, ile że wszyscy palący, a zwłaszcza usiłujący odzwyczaić się od palenia, wielokrotnie na samych sobie faktem stwierdzili. Co się, natomiast, tyczy argumentu drugiego, nasuwać się muszą poważne w tym względzie wątpliwości. Dzięki znacznej, zwłaszcza z pośród sfer posiadających, liczbie palących kobiet, rozpowszechnił się w ciągu ostatnich lat ten nałóg, a mino to choroby, powstające wskutek przedostawania się mikrobów do dróg oddechowych, jak: influenza, wszelkiego rodzaju zajęcia płuc i oskrzeli, zapalenie opon mózgowych i t. p. przybierają zatrważający charakter epidemij. Są jednak ludzie, którzy nie znoszą tytoniu. Skutki zatrucia nikotyną, spowodowanego nietolerancją tytoniu, są wielorakie i wszystkie wielce niebezpieczne. Najpoważniejszym i najgroźniejszym z pośród nich jest zanik wzroku, mogący przejść w zupełną ślepotę. Oczywiście w takich wypadkach wyraźnego nieznoszenia tytoniu koniecznem jest bezwłoczne zaprzestanie palenia nawet umiarkowanego. Dawniej utrzymywano, jakoby kobiety nie podlegały tego rodzaju objawom nietolerancji tytoniu. Obecnie notowane są coraz częściej i u kobiet wypadki zanikania wzroku z powodu nikotynizowania się; nadto wypadki podobne, jak stwierdzili lekarze, występują u nich we wcześniejszym wieku, po krótszym przeciągu czasu od daty rozpoczęcia palenia i przy paleniu mniejszej ilości tytoniu, aniżeli dzieje się to u mężczyzn. Specjaliści chorób serca stwierdzają również coraz częściej dające się obserwować występowanie u kobiet arterjosklerozy (zwapnienie naczyń), od której dawniej były kobiety zupełnie prawie wolne. Nie ulega wątpliwości, że znamienny ten objaw jest między innemi wynikiem rozpowszechniającego się coraz bardziej u kobiet nałogu palenia.

ROZMAITOŚCI.

Jak zdobyć serce kobiety?

Przepis nieomylny, pod warunkiem jednak, że przedmiotem afektów jest amerykańska sportsmenka. Pan Joe Hipple zapałał gorącą miłością do panny Annie Wandles, czempionki golfu w stanie Kensas, która oświadczyła, iż poślubi tylko tego, kto zdoła ją pobić na terenie gry. Mister Hipple stanął do zawodów, lecz został sromotnie przez miss Wandles pobity, wobec czego znikł z horyzontu. W tych dniach wrócił on po długim trenningu na plac golfowy, rzucił ukochanej wyzwanie i odniósł walne zwycięztwo. Po skończonej partji udali się zapaśnicy do pastora, który sprawił iż panna Wandles nazywa się panią Hipple. „A gdy idziesz do kobiety nie zapominaj zabrać... kija golfowego...“ — powiedziałby Nietsche.

Nie Venus — lecz Djana.

Już nie Venus, lecz Djana stanowi najdoskonalszy wzór estetyczny piękności kobiecej w pojęciu Amerykanek. Tak przynajmniej tłumaczy swoim uczenicom dyrektorka kursów wychowania fizycznego w Waszyngtonie. „Venus jest boginią archaiczną, nieodpowiadającą warunkom życia współczesnego — posiada ona wprawdzie piękne linje, lecz nie ma atletycznej budowy ciała. Djana natomiast jest wcieleniem wdzięku i siły nowożytnej kobiety; odznacza się bardziej indywidualnym charakterem fizycznym, co czyni jej urodę więcej imponującą“ (sic!). Biedna Venus otrzymała dymisję . . . w Ameryce.

Równouprawnienie kobiet w awjacji.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej uchwaliła na zjeździe, odbytym w Londynie, uprawnić kobiety do pilotowania aeroplanów pasażerskich.

Angielskie ministerstwo awjacji zastrzegło się jedynie, że kobiety-pilotki podlegać będą oględzinom lekarskim co trzy miesiące, a nie jak ich koledzy co pół roku, jest to bowiem jednak „płeć słaba“.

Kobieta—powstaniec śląski.

„Dać życie za Wiarę
i Ojczyznę złotą
To jest dla mnie chlubą
i najwyższą cnotą“.

Tak zwykła mówić ślązaczka, Matylda Ogórkówna, która w I powstaniu 1919 r. walczyła u boku swego brata, który dowodził jednym z oddziałów w powiecie Tarnogórskim. Po powstaniu tułała się 9 miesięcy w Polsce, jako pielęgniarka, 3 miesiące była w szpitalu wojskowym w Dziedzicach, 2 miesiące w komitecie uchodźców śląskich w Oświecimiu, wreszcie w 6 baonie ślązaków w Biedrusku.

Wróciwszy na Śląsk 1-IV 1920 r. pracowała w Biurze Plebiscytowem na pow. Zabrski, prócz tego uczyła dziewczęta polskie pielęgniarstwa i pomagała w organizacji P. O. W. Gdy wybuchło II powstanie w sierpniu 1920 r. poprosiła o zwolnienie z biura i znów wstąpiła w szeregi powstańcze w pow. Tarnogórskim. Po upadku powstania znów pracowała w Biurze Plebiscytowem, aż do zlikwidowania tegoż. Podczas wybuchu III powstania pracowała w Konsulacie polskim w Opolu. Będąc niespokojną o los swoich rodaków, udała się pieszo z Opola do Mikulczyc, do swej matki wdowy. Na trzeci dzień udała się do Zabrza, gdzie ją wcielono do formacji, skąd po 3 dniach wyruszyła na front z karabinem w ręku. Brała udział w walkach nad Odrą, Stare Koźle, jako adjutant baonu I, poczem w II pułku „Cimsa“, a po paru dniach prosiła o przeniesienie do I dywizji, gdyż nie lubiła siedzieć bezczynnie. Z dywizji po 3 dniach wyruszyła z pewnym oddziałem I pułku pod górę św. Anny, gdzie walczyła razem w kompanji szturmowej marynarki pod dowództwem kapitana Oszka.

Dn. 23 V 1920 r. została ranna i wysłana do szpitala w Inowrocławiu, skąd uciekła nie wyleczona po 8 dniach na Śląsk i wstąpiła do grupy Woźniaka, gdzie była do zlikwidowania grupy. W ciągu 4 lat była 2 razy aresztowana przez Niemców, a przez 2 lata ścigana za przekroczenia polityczne przeciw rządowi niemieckiemu. Za swoją waleczność dostała Wstęgę Walecznych I kl., Krzyż Walecznych oraz Krzyż Honorowy za pracę plebiscytową. Obecnie pracuje w Dyrekcji Kolei w Katowicach.

K. Kwiatkowski.

Aby każda kobieta-Polka taką była, aby każdej kolejarce Ogórkówna za wzór służyła.

Red.

RADJO-EXPRESS KOLEJOWY

Dodatek specjalny

redagowany przy współudziale wybitnych sił fachowych w osobach p. p. Marji Żyżemskiej-Balary, inż. Zygmunta Ertla i por. Romana Pikiela.

P. Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie inż. Karol Barwicz o zastosowaniu radja na kolejach.

Z pośród krakowskich miłośników radja na jedno z czołowych miejsc wysuwa się inż. Karol Barwicz, prezes Krakowskiej Dyrekcji Kolejowej.

Wywody tego doświadczonego znawcy techniki radjofonicznej, który wobec wysłannika „Ra" w szerokim rzucie, przedstawił rozliczne możliwości zastosowania radja w kolejnictwie polskiem, wzbudzą niewątpliwie zainteresowanie wśród ogółu radjosłuchaczy.

Radjotechnika może mieć w kolejnictwie rozliczne zastosowanie: i tak, w budynku krakowskiej Dyrekcji Kolei Państwowych posiadamy od roku przeszło tak zwany wzmacniacz lampowy, do wzmacniania głosu przy zwykłych telefonicznych rozmowach odległych np. Warszawy ze Lwowem, Stanisławowem i. t. d.

W służbie bezpieczeństwa ruchu i sygnalizacji radio może oddać wielkie usługi: a) przez automatyczne zatrzymywanie pociągów lub zawiadamianie personelu pociągowego o grożącem niebezpieczeństwie; b) przez podawanie odpowiednich sygnałów optycznych i akustycznych, które to próby odbywają się obecnie w szerokim zakresie na kolejach niemieckich, a w Polsce znajdują się w fazie studjów.

W służbie eksploatcyjnej już dziś stosuje się radjofonję do centralnego zapowiadania odjazdów wzgl. spóźnień pociągów, oraz zmian w ruchu tychże, podróżnym, przez rozgłośniki.

Projektowane jest również stosowanie radjofonji, jako środka rozrywkowego przy pociągach pośpiesznych, luksusowych, a nawet zwykłych osobowych, gdzie za opłatą każdy podróżny mógłby podczas jazdy słuchać koncertów, odbieranych przez stację odbiorczą w pociągu.

Dalszym etapem rozwoju kolejowe-radjofonji jest umozliwienie korzystania z publicznej mównicy radjofonicznej w pociągu podczas jazdy (narazie dopiero w Niemczech), przyczem podczas całego trwania jazdy, pociąg połączony jest radjofonicznie z centralą telefonów międzymiastowych, a ta łączy podróżnego z abonentem każdej żądanej miejscowości. Jednem słowem można rozmawiać np. z Berlina z podróżnym, znajdującym się w tej chwili w pociągu, będącym w ruchu.

Na polskich kolejach państwowych Ministerstwo Komunikacji studjuje obecnie projekt wyposażenia Dyrekcyj Kolejowych w radjostacje nadawczo-odbiorcze, celem komunikacji tak między poszczególnemi Dyrekcjami, jak i z Centralnym Zarządem w Warszawie, oraz ważnymi punktami węzłowymi. Wyposażenie wszystkich stacyj kolejowych w podobne urządzenia jest, narazie, ze względów technicznych niemozliwe.

Dyrekcja Kolejowa w Krakowie rozporządza już dziś, na wszelki wypadek, siłami, wyszkolonemi radjotechnicznie, tak, że wprowadzenie jakichkolwiek urządzeń tego rodzaju nie natrafi na żadne trudności.

Jestem gorliwym hołdownikiem i propagatorem radja i, jako jego zwolennik, stałem się trzy lata temu czynnym amatorem, budując własnoręcznie radjo-odbiorniki.

Ciągłemi doświadczeniami i pracami starałem się i staram ulepszać odbiorniki i usuwać niedoskonałości, jak np. brak selektywności, szmery, trzaski atmosferyczne, oddziaływania ubocznych źródeł prądów elektrycznych i t. p.

W pracy tej nie ustaję, gdyż na tem polu jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia.

Jako propagator, staram się wśród możliwie szerokiego koła szerzyć zamiłowanie do radja, a to przez odczyty, demonstracje dobrych radioodbiorników. Obejmując w połowie roku 1925 prezesurę Krakowskiej Dyrekcji Kolejowej, zainicjowałem założenie Radioklubu kolejowców — i w pracach jego biorę też sam żywy udział.

Mam nadzieję, że zainteresowanie się radjem i ruch wśród kolejarzy nie zmaleje, lecz, przeciwnie ogarnie bez wyjątku wszystkich, wówczas nasi dzielni kolejarze staną się wkrótce najsilniejszą podporą polskiej radjofonji. „Radjo" —

Odpowiedzi Czytelników na ankietę „Radjo Expressu Kolejowego".

Jakie zadania czekają przyszłą rozgłośnię wileńską?

Kustosz zabytków kultury i sztuki, prof. Remer ma głos:

Odpowiadając na ankietę Expressu Kolejowego muszę zaznaczyć, że idea wzniesienia w Wilnie radjowej stacji nadawczej kiełkowała oddawna zarówno w miejscowej opinji publicznej jak i wśród władz państwowych, rozumiejących doniosłe znaczenie radja we współczesnem życiu. Jeszcze przed wysunięciem tej sprawy przez Tow. „Radjo Polskie" zwrócił się do p. Wojewody Wileńskiego szereg miejscowych instytucji kulturalno artystycznych z obszernym memorjałem, wskazując na pilną potrzebę zbudowania tu stacji nadawczej oraz szkicując w ogólnych zarysach jej działanie. W wyniku tej z dwu stron wysuniętej inicjatywy w końcu kwietnia b. r. odbyła się w Urzędzie Wojewódzkim konferencja z udziałem przedstawicieli władz, Tow. „Radjo Polskie" i miejscowych instytucyj społecznych, gdzie poddano ów projekt szczegółowej dyskusji i rozważono możliwości jego realizacji *).

— Uczęstnicy konferencji uznali wówczas jednomyślnie, że urochomienie w Wilnie radjostacji będzie miało pierwszorzędne znaczenie pań-

*) Ob. Nr. 7 „Expressu Kolejowego".

stwowe przedewszystkiem w dziedzinie propagandy.

Jednym z najpilniejszych zadań radjostacji wileńskiej niewątpliwie będzie sparaliżowanie propagandy, uprawianej systematycznie przez radjostację w Mińsku, dominującą nad aparatami, posiadanemi przez ludność Ziem Wschodnich. Następnie unieszkodliwienie propagandy litewskiej, prowadzonej przez Kowno jest zadaniem tak ważnym i doniosłem, że koszta budowy opłaciłyby się sowicie. Tej propagandzie jak najskutecznie mogłaby przeciwdziałać praca radjostacji wileńskiej, skupiającej dookoła siebie liczne miejscowe siły intellektualne i artystyczne.

W tym celu winny być nadawane przez radjo odczyty o charakterze informacyjnym i popularnym z różnych dziedzin życia kulturalnego i gospodarczego, pogadanki o życiu Wilna i Wileńszczyzny, muzyka, spiew i t. p. jako najważniejsze formy tej pracy.

Naczelnym postulatem, na który szczególny nacisk położyli wówczas przedstawicieli urzędu wojewódzkiego i społeczeństwa, jest konieczność zastosowania tego programu do specyficznych warunków lokalnych, a w związku z tem podniesienie siły nadawczej stacji. Zasięg jej powinien być znacznie rozleglejszy od tego, którym rozporządzają radjostacje w centrum państwa, program zaś różnić się winien znacznie od typu tam obecnie wprowadzonego. Bezpośrednie sąsiedztwo Wilna z kilkoma państwami ościennemi oraz różnolitość pod względem narodowościowym i wyznaniowym ludności Ziem Wschodnich musi być ze szczególną pilnością wzięta pod uwagę, by pracy radjostacji wileńskiej nadać celowe i właściwe formy.

Nie ulega wątpliwości, że Wilno rozporządza dostateczną ilością sił intellektualnych i artystycznych, że wymienię choćby ciało profesorskie Uniwersytetu, Związek Zawodowy Literatów, Tow. Filharmoniczne, wreszcie dwa zespoły teatralne, wileńską orkiestrę symfoniczną i chory śpiewacze,—by program ten wypełnić i utrzymać go na odpowiednim poziomie.

— Ogólne zainteresowanie akcją, zmierzającą ku zbudowaniu radjostacji, ujawniające się w prasie i w opinji publicznej, oraz oddźwięk, jaki myśl ta znalazła w sferach rządowych, pozwala mieć nadzieję, że realizacja projektu nie nastąpi zbyt późno, a wtedy dla Wilna otworzy się jeszcze jedna droga do pracy państwowo-twórczej.

Prof. Remer.

P. Vice-Prezes Dyrekcji Poczt, Telegrów i Telefonów, inż. Ciemnołoński, zabiera głos:

W wywiadzie udzielonym Redakcji przez pana Dyrektora „Polskie Radjo" w sprawie projektowanej budowy radjofonicznej stacji nadawczej w Wilnie podane są daty co do mocy, a mianowicie: zaznaczono, że moc jej nie będzie większą, niż moc stacji w Poznaniu, Lozannie, Zurichu z zasięgiem detektorowym do 30 kilometrów.

Uzasadnienia jakie pan Dyrektor Chamiec przytacza są bardzo przekonywające, bo oparte na handlowej kalkulacji z której wynika, że stacja o większym zasięgu drogo kosztuje i koszty eksploatacji są też bardzo znaczne.

Zgodzić się jednak tylko na kupieckie obliczenie kosztów w sprawie tak doniosłej dla życia kresów wschodnich, jakim jest radjo, nie mogę. Musimy sobie uświadomić, że tutaj wciąż jesteśmy atakowani przez fale obce ze wschodu (Moskwa, Mińsk) i zachodu (Kowno, Królewiec) i że przy uruchomieniu w Moskwie projektowanej stacji o tysiącznokilometrowym zasięgu detektorowym jej wpływ na życie naszych kresów będzie niepomiernie spotęgowany.

Przewidywane przez „Polskie Radjo" w przyszłości uruchomienie na kresach całego szeregu małych podstacyj pomimo trudności technicznych (często brak źródeł energji elektrycznej, przewodów bronzowych łączących te miejscowości z Wilnem, odpowiedniego technicznego personelu) pokryje małemi oazami zasięgu detektorowego tylko nieznaczną część powierzchni, a przecież chodzi o to by umożliwić zubożałej ludności kresowej teraz i bez zwłoki instalować najtańsze i najprostsze w obsłudze odbiorniki, aby przyszła stacja mogła już wywierać na szersze warstwy swój wpływ kulturalny i państwowy.

Ponieważ stacji nadawczej w Wilnie nadaje się znaczenie nietylko kulturalne lecz i państwowe, przypuszczam, że środki na konieczne znaczne powiększenie jej mocy mogą być osiągnięte w postaci czy to pożyczki, czy to subsydja od Rządu.

Mieczysław Ciemnołoński
inżynier eletryk.

Wiadomości radjofoniczne.

Gigantofon radjostacji w Poznaniu.

Podczas uroczystej inauguracji w Poznaniu niebywałą sensację w całem mieście wzbudzał gigantofon, ustawiony na Placu Wolności.

Siła tego przyrządu jest tak wielka, że cały przebieg uroczystości nadawany przez gigantofon słychać było nieomal w całem mieście, nie wyłączając przedmieść.

Gigantofon radjostacji poznańskiej składa się z 11 wielkich głośników i słyszany jest w promieniu 6 kilom.

Europa posiada dotychczas 3 gigantofony takiej mocy. Jeden znajduje się w Londynie, jeden w Wiedniu i jeden w Poznaniu.

O wyborze zawodu.

W porze najbardziej wskazanej, u schyłku kończącego się roku szkolnego, radjostacja warszawska nadaje cykl odczytów, głównie przeznaczonych dla młodzieży, kończącej obecnie naukę w szkołach średnich. Odczyty te—pod ogólnym tytułem: „O wyborze zawodu" wygłoszą w ciągu maja wybitni specjaliści z najrozmaitszych dziedzin. O zawodzie lekarza mówił już dr. Czesław Wroczyński, dnia 7. V. o zawodzie nauczyciela mówił minister Tadeusz Łopuszyński, dnia 10. V., o zawodzie handlowca mówił p. Aleksander Morozewicz, generalny inspektor bankowy, dn 13 b. m., p. Kazimiez Fleszyński, viceprezes Sądu Okręgowego, mówić będzie o zawodzie prawnika, 17. V., minister Mikułowski-Pomorski, o zawodzie rolnika 21. V., docent Politechniki Warszawskiej inż. Franciszek Bąkowski, o zawodzie inżyniera, dnia 28. V. major Sztabu Generalnego Tadeusz Pełczyński—o zawodzie oficera.

Równocześnie w ciągu bieżącego tygodnia codziennie o godzinie 15.30 i 16-ej prof. Wł. Dzwonkowskii H. Mościcki będą wygłaszali radjo-odczyty dla maturzystów z działu: „Historja Polski".

Nocne koncerty radjowe w Berlinie.

Berlińska stacja radjofoniczna wprowadziła na okres letni od dnia 15 maja do 15 września, nocne koncerty radjowe. W środy i piątki od godz. 22.30—i 23.30, będą się odbywały koncerty ze studjo. W pozostałe zaś dnie od ggodziny 22.30 do godz. 1.30 będzie trasmitowana muzyka taneczna.

Angielskie radjo w cyfrach.

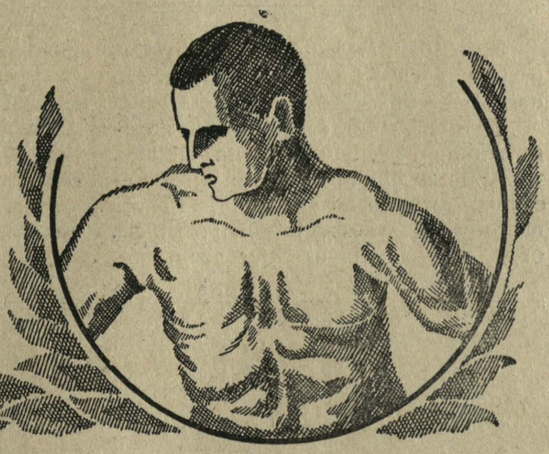
W dniu 1-go marca b. r., ogólna ilość zarejestrowanych radjoamatorów w Anglji wynosiła 2.253.000. Pozatem 4.443 niewidomych korzystało z radjoodbiorników bez opłat. W roku zeszłym w tym samym czasie liczba zarejestrowanych radjoodbiorców wynosiła 1.906.000. Cyfry te dostatecznie świadczą o wielkiem zainteresowaniu radjem w Anglji.

Radjoamatorstwo z szybkością fali szerzy się po Europie. Według ostatnich obliczeń statystycznych liczba radjowców europejskich sięga 25 milj.

Zaćmienie słońca, a radjo.

Amerykanie czynią wielkie przygotowania do badań nad wpływem zaćmienia słońca na radjo. Zaćmienie słońca przewidywane jest w Nowym-Yorku w dniu 29 czerwca r. b. Angielskie radjostacje mają zamiar również przystąpić do całego szeregu badań w tym samym czasie.

KOLEJARZ SPORTOWIEC



Pod redakcją kpt. TADEUSZA KAWALCA, oficera wychowania fizycznego ośrodka Wilno, „KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawiera przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

Bieg okrężny o puhar przechodni „Słowa"

Udział brało 10 drużyn.

Z tegorocznych imprez lekkoatletycznych największem powodzeniem cieszył się bieg okrężny o nagrodę przechodnią „Słowa", zainicjonowany przez ten dziennik, a zorganizowany przez ośrodek wychowania fizycznego „Wilno".

Ze względów propagandowych bieg urządzony został w centrum miasta. Trasa wynosząca 2.700 metrów biegła przez ogrody i parki miejskie, mając jako tło malownicze części Giedyminowego grodu.

Bieg był dostępny nie tylko dla członków towarzystw sportowych, lecz również i dla stowarzyszeń p. w., wojska, policji i t. d. Jedynym warunkiem było wystawienie pełnej drużyny złożonej z 6 biegaczy, oraz ścisłe przestrzeganie przepisów P. Z. L. A.

Z poszczególnych organizacji sportowych najliczniejszą grupę wystawiło Stowarzyszenie Młodzieży Polskiej (3 drużyny) następnie W. K. S. „Pogoń" (2 drużyny).

Towarzystwa sportowe: A. Z. S., 3 p. sap., Ż. A. K. S., Strzelec i policja wysłały w bój po jednej drużynie.

Punktualnie o godz. 11 wypuszczono ze startu 85 zawodników, ustawionych w 10 szeregów.

Strzał! Zawodnicy ruszają ławą z miejsca.

Zwolna wysuwają się na czoło z tylnych szeregów lepsi biegacze.

Wśród nich Sidorowicz, Sokoliński (A. Z. S.), Halicki, Wituch, Jentys, Kłaput, Wróblewski (Pogoń) oraz Brzozowski, Kozak ze Stow. Mł. Polskiej.

Między tą elitą rozgrywa się zacięta walka o pierwsze miejsca. Na nich też skupia się uwaga publiczności wyciągniętej wieńcem wzdłuż całej trasy.

Tymczasem na mecie denerwują się patrjoci klubowi, obliczając szanse własne i przeciwników.

Zaledwie 8 minut upływa od chwili wypuszczenia biegaczy ze startu, gdy ukazują się pierwsze sylwetki zawodników czołowej grupy.

Ostatnie minuty zaciętej walki o miejsce.

W końcową aleję biegu, przystrojoną barwnemi chorągiewkami, wpadają pierwsi: Sidorowicz (A. Z. S.), tuż za nim Halicki, Wituch, Jentys i Kłaput (Pogoń), a dalej Sokoliński (A. Z. S.), Brzozowski (Stow. Mł. Polskiej), Wróblewski (Pogoń), Żylewicz (3 p. sap.) i Kozak (Stow. Mł. Polskiej).

Czas zwycięzcy 8 m. 12 s.

Następuje żmudne obliczanie wyników i weryfikacja zawodów.

Na podstawie zsumowania poszczególnych punków **przyznane zostaje zwycięstwo drużynie W. K. S. „Pogoń"** (35 pktów). Drugie miejsce przypada w udziale A. Z. S-owi (104 pkty) — trzecie Stowarzyszeniu Młodzieży Polskiej im. Moniuszki (109 pktów).



WOJEWODZINA P. RACZKIEWICZOWA JADWIGA WRĘCZA SREBRNY PUHAR „SŁOWA" ZWYCIĘSKIEJ DRUŻYNIE W.K.S. „POGOŃ". Puhar odbiera z rąk wojewodziny najwybitniejszy lekkoatleta „Pogoni" p. Halicki Wacław.

РПіЗ7202
1927/9.

Bieg ukończyło 75 zawodników, przyczem większość przyszła w bardzo dobrej formie.

Wyróżnił się zespół Pogoni, złożony z najlepszych biegaczy tego klubu.

Kulminacyjnym punktem było wręczenie zwycięskiej drużynie Pogoni nagrody przechodniej (puhar) Słowa, oraz indywidualnym biegaczom pamiątkowych żetonów.

Wręczała je wojewodzina p. Raczkiewiczowa Jadwiga.

Zwycięzcy nagrodzeni zostali przez licznie zebraną publiczność rzęsistemi oklaskami.

Cel propagandowy biegu został w zupełności osiągnięty.

T. Kawalec.

KRONIKA SPORTOWA

MIEJSCOWA.

Mistrzostwo piłkarskie Wilna. *Pogoń—Makabi 3:1 (2:0).* Zwyciężyła drużyna Pogoni dzięki dobrej dyspozycji strzałowej ataku.

Makabi grała ładnie, ofiarnie i ambitnie jak zawsze. Że pech ją prześladował zeszła z placu pokonana.

Wyróżnił się szczególnie Birnbach najpoważniejszy i najlepszy technicznie gracz na boisku.

W Pogoni poza słabym obrońcą Wilczyńskim i lewoskrzydłowym Szwabowiczem—całość dopisała.

W ataku wyróżnił się Pawłowski.

Sędziował p. Wirokiro.

Ognisko—Wilja 3:3 (1:2). Drużyna kolejowa zrehabilitowała się najzupełniej za swą porażkę, poniesioną ubiegłej niedzieli z 1-szym pułkiem.

Trudno kogokolwiek wyróżnić — całość grała bez zarzutu.

Do przerwy Wilja trzymała się jeszcze jako tako — po pauzie jednak Ognisko zaczęło brać górę na całej linji.

Świetnie dysponowany atak Ogniska zagrażał ustawicznie bramce Wilji, która z trudem tylko uniknęła porażki.

Drużyna Wilji, osłabiona brakiem Misiury i Bernatowicza zawiodła.

Sędziował p. Kac.

Przyjazd trenera szwedzkiego Norlinga do Wilna. W dniu 10-V b.r. przyjechał do Wilna trener szwedzki p. Norling, celem przeprowadzenia tu z ramienia P. Z. L. A. treningu z elitą lekkoatletyczną wileńskich towarzystw sportowych.

P. Norling zabawi w Wilnie 2—3 tygodni.

Na zakończenie okresu treningowego odbędą się zawody międzyklubowe.

Tabela mistrzostw klasy A.

do dnia 8-V b. r.

Nazwa klubu	Ilość gier	Wygranych	Przegranych	Nierozegranych	Bramek dla	Bramek przeciw	Punktów	Miejsce
W. K. S. Pogoń .	4	3	1	—	9	6	6	I
K. S. Ognisko . .	4	2	1	1	9	8	5	II
T. S. Wilja . . .	4	1	1	2	7	6	4	III
K. S. Cresowja .	4	1	2	1	7	6	3	IV
W. K. S. 1 p. p. Leg.	4	1	2	1	6	8	3	V
T. S. Makabi . .	4	1	2	1	3	7	3	VI

Najbliższe zawody. *Piłka nożna.* W sobotę, dnia 14-V — Makabi—1 p. p. Leg., Pogoń II — Wilja II. W niedzielę, dnia 15-V—Ognisko—Cresowja, Wilja—Pogoń, Ż. A. K. S. I—P. A. C. I.

Strzelectwo. W niedzielę, dn. 15-V o godz. 11 na strzelnicy na górze Buffałowej odbędą się zawody strzeleckie z broni małokalibrowej z udziałem członków hufców szkolnych, męskich i żeńskich.

Zawody organizuje Ośrodek W. F.

ZAMIEJSCOWA.

Porażka 1 p p. Leg. w Grodnie. Drużyna 1 p. p. Leg. w zawodach o mistrzostwo klasy A, odbytych w Grodnie w dniu 8-V b. r. doznała dotkliwej porażki w stosunku 6:1.

Mistrzostwo armji w szermierce zdobył por. Laskowski w grupie oficerskiej, a sierz. Zagacki w grupie podoficerskiej.

Specjalną nagrodę za piękność stylu przyznano por. Zabielskiemu.

Kto prowadzi w mistrzostwach Ligi? W mistrzostwach Ligi prowadzi Wisła przed Ł. K. S-em, Czarnymi, Polonią, T. K. S-em i I. F. C.

Pogoń lwowska (dotychczasowy mistrz) znajduje się na szarym końcu.

W meczu tennisowym o puhar Dawisa będą Polskę reprezentowali: Kleinadel i Czetwertyński (w singlach)

W grze podwójnej grać będą razem pp. Kleinadel i Stolarow.

Mecz tennisowy Polska—Belgja odbędzie się w Brukseli w dn. 20—22-V

Holandja—Belgja 3:2 mecz międzypaństwowy.

Szwajcarja — Austrja 3:2 mecz tennisowy o puhar Dawisa.

Sławy światowe w boksie — Dempsey i Paolino (mistrz Europy wagi ciężkiej) spotkają się ze sobą w meczu bokserskim, którego wynik intryguje cały świat.

Zwycięstwo Wilna w marszu 3 Majowym Białystok — Grodno. W marszu 3 Majowym, zorganizowanym z okazji Święta Narodowego przez Okręg Grodzieński „Strzelca" wzięły udział 2 zespoły wileńskie — drużyna 5 p. p. Leg. i drużyna Strzelecka.

Marsz odbył się na przestrzeni 82 klm.

Zwyciężyła drużyna 5 p. p. Leg. w czasie 10 godz. 21 m., zdobywając nagrodę przechodnią „Strzelca" i indywidualną marszałka Piłsudskiego. Drużynę prowadził kpt. Bil.

Drugie miejsce zajął 42 p. p. — trzecie zespół harcerzy grodzieńskich.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła:

„Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do Redakcji nie zwraca się, o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawo czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński,** Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „RUCH" Tatarska 6.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

Numer podwójny zawiera 24 strony.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru zwiększonego 60 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY
EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 22—29 maja 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 10—11.

Czytajcie! **Rozpowszechniajcie!** **Prenumerujcie!**

„EXPRESS KOLEJOWY"

Ostatnio ukazały się w sprzedaży numery 8 i 9

poświęcone zagadnieniom: racjonalnej organizacji kolejnictwa jako Armji komunikacyjnej na wzór Siły Zbrojnej państwa z uwzględnieniem zasad przemysłowo-handlowych wydajności i produkcji; ulepszenia warunków pracy i płacy kolejarzy i pocztowców w Polsce; bezstronnej informacji o przejawach twórczych życia państwowego, kolejnictwa i poczty oraz społecznego i zawodowego kolejarzy i pocztowców polskich.

Treść numeru 8 **16 stron druku z ilustracjami** **Treść numeru 9.**

Jerzy Kamiński — **Sekret komunikacji:** Wyścig pracy. Sekret wojny. Kolejnictwo to druga armja. Naprzód do zwycięstwa. Głos wołającego na puszczy. Różne projekty reorganizacji kolei. Komercjalizacja kolei. Istota organizacji. Wartość czasu. Zasady wydajności. Precz z rutyną i biurokratyzmem. Znaczenie organizacji i czasu. Kierownictwo. Mechanizacja i militaryzacja. Sekret komunikacji.

Jerzy Kamiński — **O warunkach życia i pracy kolejarzy:** Rozmowa z Prezesem Związku Maszynistów w Wilnie p. F. Schabowskim.

Mruk — **Pokłosie myśli i pracy kolejarzy:** U nas, a zagranicą. Każdy sobie rzepkę skrobie. Nastrój pierwszomajowy.

Wiadomości kolejowe: Koleje, żegluga, lotnictwo, poczta i finanse. Echa wizyty p. ministra Romockiego w Wilnie, Konferencja kolejowa w Monachjum. Pod polską banderą. Sprawa polskiej linji okrętowej do bliskiego wschodu i Lewantu. Otwarcie wielkiej wystawy lotniczej. Rezolucja Rady Finansowej. Wypadki.

Wieczory w rodzinie kolejarza:

B. W. Święcicki — **Wieczysty dokument i symbol spoistości naszego Narodu. Pierwszy konkurs Expressu Kolejowego z 9 nagrodami wartości 500 złotych. Na arenie politycznej** — Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia.

L. Nowosielski — **Emeryt** (nowela). **Do pracy!** Stulecie zapałki.

K. Kwiatkowski—Zgon zasłużonego kolejarza.

Jak być oszczędnie piękną i elegancką

Encyklopedja praktycznawiedzy kobiecej.

M. Bogucka — Hygiena skóry w zastosowaniu do kosmetyki.

h. N. — **Mody:** do figury.

Z karty żałobnej — Ś. p. Ludgarda z Zielińskich Staszewska.

Radjo Express Kolejowy:

Jerzy Kamiński — **Hallo! Hallo! Tu Wilno!** Rozmowa z Dyrektorem Naczelnym Polskiego Radjo p. Dr. Zygmuntem Chamcem o budowie Radjostacji w Wilnie. **Rozmaitości radjowe:** Odwiedziny pary królewskiej, jako audycja radjowa. Rozwój radjofonji w Ameryce. Głośniki radjowe w katedrze kolońskiej. Radjo przy operacjach chirurgicznych.

Kolejarz sportowiec:

Kpt. T. Kawalec — Święto Narodowe 3 Maja Świętem Sportu. Kronika sportowa.

B. W. Święcicki — **W jakich warunkach żyje i pracuje pocztowiec polski?** Rozmowa z Prezesem Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Wilnie p. J. Popowiczem.

16 stron.

Przedsiębiorstwo kolejowe. Organizacja, prawa i pobory kolejarzy. Nowa ustawa uposażeniowa.

M. Z. — **Błędy w nowej organizacji Dyrekcji Okręgowych K. P. z oddziałami technicznemi na linji.**

B. W. Święcicki — **Urzędowa opieka lekarska nad kolejarzem kresowym.** Rozmowa z Dr. J. Szukiewiczem, naczelnym lekarzem Dyrekcji K. P. w Wilnie.

B. W. Święcicki — **O warunkach życia i pracy kolejarzy.** Rozmowa z p. o. Prezesa Zarządu Okręgowego Związku Urzędników Kolejowych w Wilnie p. M. Puchalskim.

Jerzy Kamiński—**W jakich warunkach żyje i pracuje pocztowiec polski.** Rozmowa z Prezesem Zarządu Głównego Związku Prac. Poczt i Telegrafów w Warszawie p. P. Szczurkiem.

Mruk — **Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.** Niedola wartowników kolejowych. Dojna krowa.

Wiadomości kolejowe: Przewozy tranzytowe między Rosją a Niemcami przez Polskę. W sprawie podwyżki dodatku kilometrowego dla drużyn parowozowych i konduktorskich. Doręczanie orzeczeń pracownikom. Nowe znaczki pocztowe. Obrót paczkowy z Holandją. Paczki pocztowe do Rumunji. Starania o ulgi dla pielgrzymów przyjeżdżających na koronację Obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej. Rozbudowa dworca. Skarb i wojsko przeciw wyodrębnieniu kolei państwowych.

Wieczory w rodzinie kolejarza:

T. R.—W I-szą rocznicę Rządu pomajowego Marszałka J. Piłsudskiego.

Rex — Aktualne drzazgi polityczne.

Na arenie politycznej. Przegląd wydarzeń z ubiegłego tygodnia.

Melancholik — Na zwrotnicy—Amor w biurze (feljeton).

Związkowiec—Z doli i niedoli kolejarzy i pocztowców górnośląskich.

A. B. Piaskowski — Popierajmy Dom Zdrowia Pocztowców.

Jak być oszczędnie piękną i elegancką:

Pielęgnujmy urodę. Opinja ludów o małżeństwie. Kochane czytelniczki, szanujcie zdrowie, nie palcie! O zabójczych skutkach palenia.

K. Kwiatkowski — Kobieta—powstaniec Śląski.

Rozmaitości: Jak zdobyć serce kobiety? Nie Wenus—lecz Djana Równouprawnienie kobiet w awjacji.

Radjo Express Kolejowy:

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych inż. K. Barwicz o zastosowaniu radja na kolejach.

Kustosz zabytków kultury i sztuki na Kresach Wschodnich Jerzy Remer — Jakie zadania czekają przyszłą rozgłośnię wileńską.

V.-Prezes Dyrekcji Wileńskiej Poczt i Telegrafów inż. Ciemnołoński o budowie radjostacji w Wilnie.

Wiadomości radjofoniczne: Gigantofon radjostacji w Poznaniu. O wyborze zawodu. Nocne koncerty radjowe w Berlinie. Angielskie radjo w cyfrach. Zaćmienie słońca a radjo.

Kolejarz sportowiec:

Kpt. T. Kawalec—Bieg okrężny o puhar przechodni „Słowa". Kronika sportowa: miejscowa i zamiejscowa

Cena: 40 groszy za egz.

Express Kolejowy omawia zagadnienia państwowe, społeczne i zawodowe w sposób poważny i rzeczowy, jest najpoczytniejszym organem młodego pokolenia kolejarzy i pocztowców, informuje wyczerpująco i bezstronnie o życiu Państwa, Kolejnictwa i Poczty oraz kolejarzy i pocztowców

Czytajcie! Prenumerujcie! Rozpowszechniajcie!

Do nabycia w sprzedaży ulicznej i na wszystkich stacjach kolejowych, w księgarniach i kjoskach T-wa „Ruch"

BIBLJOTEKA AN. URSR № 27202

Projekt o przekształceniu PKP — a związki.

Niewiele jeszcze związków poddało krytyce projekt min. Romockiego o przekształceniu PKP na przedsiębiorstwo kolejowe, z tych jednak głosów, które nas doszły, jasno widać, że projekt ten nie spotkał się bynajmniej z przyjęciem entuzjastycznem. Wręcz przeciwnie, już pierwsze odgłosy zapowiadają walkę z projektem w obecnej postaci.

Głosy krytyczne podzielić należy na dwie kategorje: opozycja ze względów 1) politycznych i 2) rzeczowych.

Opozycja ze względów politycznych była zgóry przewidywana. Gdyby nawet projekt był anielsko sporządzony, wiadomem było zgóry, że PZK i ZZP przeciwstawią mu się, albowiem zdaniem tych organizacji, od czasu upadku rządu Witosa—Zdziechowskiego—Chądzyńskiego wszystko idzie jaknajgorzej i nic się na kolei nie może stać dobrego. To też organy obu tych związków, jeszcze przed zapoznaniem się z projektem min. Romockiego zwalczały go namiętnie.

Ze związków, które do poczynań min. Romockiego odnoszą się rzeczowo, pierwszy z krytyką wystąpił ZZK. W artykule wstępnym organu tego związku „Kolejarza-Związkowca" znajdujemy uzasadnienie ujemnego stosunku ZZK do projektu. Związek ten więc nie ma nic przeciwko „komercjalizacji" kolei, ale stawia za warunek, że koleje państwowe muszą pozostać bezsprzecznie i bezwzględnie własnością państwa. Obecny zaś projekt—zdaniem „Kol. Związkowca":

„a) zwala na barki kolejnictwa nowe, bardzo wysokie a zupełnie niepotrzebne wydatki administracyjne,

b) wydziera kolej z rąk Państwa i rzuca ją na łup prywatnej spekulacji kapitalistycznej czyli wywłaszcza Państwo na rzecz kapitału prywatnego".

Lapidarniej stanowisko ZZK w tej sprawie ujmuje uchwała Komitetu wykonawczego tego związku, która m. in. głosi, że „pod pokrywką naprawy gospodarki Rzeczypospolitej przygotowuje się tu chytry zamach na interesy Państwa i społeczeństwa, mający największy tego Państwa majątek oddać w ręce prywatnej spółki spekulantów".

W rezultacie ZZK „zakłada najbardziej kategoryczny protest i zapowiada jaknajbezwzględniejszą walkę, do której wzywa ogół kolejarzy polskich".

Krytycznie odnosi się również do tego projektu i więcej umiarkowany w stosunku do MK Związek Urzędników Kolejowych. Projekt min. Romockiego nazywa krótko i dobitnie „tworem poronionym". Ponadto „jest szkodliwym dla Państwa, dla kolei i wreszcie dla nas, urzędników oraz pracowników kolejowych. Korzystny jest jednak natomiast tylko dla tych, którzy stać będą na czele tego przedsiębiorstwa (Rada Główna), dla ewentualnej „spółki", dla zagranicznej finansjery, która może posiadać swych przedstawicieli w Radzie Głównej i wobec tego decydować o losach przedsiębiorstwa, jego majątku i zyskach".

Tak więc niemal wszystkie związki liczebniejsze odnoszą się do projektu min. Romockiego z krytycyzmem.

Czy wpłynie to na losy projektu—najbliższa przyszłość pokaże. Na razie „komercjalizacja" kolei ciągle jeszcze znajduje się „na podpisie".

„Kolejarz" organ ZZP grzmi:

„Projektowi w tej redakcji przeciwstawią się kolejarze z całą stanowczością i niewątpliwie znajdą poparcie całego społeczeństwa. Nie na to kolejarz wydarł kolejnictwo wrogowi, nie na to 8 lat głodował, aby w momencie, kiedy koleje dają dochody i to znaczne, oddawać je w ręce prywatnego kapitału".

A „Łącznik" z właściwą sobie flegmą tak konkluduje:

„Państwo nie zyskuje nic, o ile projekt ten przejdzie (co jest więcej niż wątpliwe) a zyskają natomiast jednostki, dla których projekt ministerjalny jest pod każdym względem, nader dogodnym i dającym daleko idące gwarancje". *B.*

Początek tego artykułu patrz numer 9, str. 3.

Błędy w nowej organizacji Dyrekcji Okręgowych K.P. z Oddziałami technicznemi na linji.

Uruchomienie pociągów pasażerskich nadzwyczajnych na zasadach taryfowych, w przeważnych wypadkach, wynika z nagłej potrzeby zainteresowanych osób, którzy uruchomienie takiego pociągu opłacają według dość wysokiej i korzystnej dla kolei taryfy. Wypadki takie wymagają natychmiastowej decyzji i odwoływanie się stacji za pośrednictwem Oddziału a zatem Wydziału aż do decyzji Prezesa Dyrekcji powoduje zwłokę, która bezwzględnie niekorzystnie wpłynie na terminowość załatwienia żądania zainteresowanych osób.

Pocóż ta formalistyka, gdy uruchomienie takiego pociągu ściśle ujęte jest przepisami przewozowemi obowiązującemi jak kolej tak i podróżnych? Uruchomienie takich pociągów niewątpliwie z korzyścią dla załatwienia sprawy, mogło by być zdecydowane na miejscu przez dany urząd stacyjny, względnie przez odnośnego Naczelnika Oddziału lub osobę odpowiedzialną za całokształt ruchu pociągów na danych szlakach.

Dalej, Naczelnikowi Oddziału przysługuje prawo wymierzania podległemu persenelowi pieniężnych kar do wysokości 2% miesięcznych poborów, a jednocześnie, jak wskazano powyżej, pozbawia się go prawa decyzji w przypisywaniu tymże pracownikom zwrotu wszelkich strat, chociażby te straty stanowiły groszowe wartości (zagubienie młotka, chorągiewki, rozbicie szkła latarki i t. p.). Stwarza to takie nienormalne warunki pracy, że niektóre urzędy, aby uniknąć zbyt przewlekłej procedury kancelaryjnej w sporządzaniu raportów, dochodzeń i wniosków kierowanych do Wydziału dla uzyskania, w myśl p. 75 § 20 Regul. Dyr., zezwolenia Prezesa Dyrekcji na ściągnięcie z pracownika strat kolei za zagubiony lub zniszczony przedmiot inwentarzowy (wartości chociażby 25—50 groszy) zmuszają pracownika do odkupienia danego przedmiotu na miejscowym rynku. Oczywiście, osłabia to poszanowanie obowiązujących przepisów, lecz niestety, jako wywołane potrzebami życia, które niedaje się nagiąć do zbytniej formalistyki biurokratycznej, nieprawne postępowanie to staje się usprawiedliwionem.

Dyrekcje ze swej strony ograniczenia te posunęły jeszcze dalej, tak naprzykład: Naczelnikowi Oddziału przysługuje prawo udzielania podległemu personelowi urlopów płatnych do dni 8, a jednocześnie niektóre Dyrekcje pozbawiły go prawa wydawania temuż personelowi i jego rodzinie przysługujących im biletów wolnej jazdy. Nawet zaświadczenia dowodów tożsamości na bieżący rok wszystkim bez wyjątku pracownikom linjowym zastrzeżono kompetencji Dyrekcji. Sporządzanie list płacy na pobory całego etatowego personelu linjowego, również zachowano przy Dyrekcji.

Przy takim ograniczeniu kompetencji oddziałów zasadniczych służb technicznych, działalność ich sprowadzono do czynności pośrednika dla opinjowania i dalszego przesyłania

spraw do Zarządu Dyrekcji, co oczywiście nie ulatwia, a tylko utrudnia rozstrzyganie spraw, często wymagających natychmiastowego załatwienia. Przy takich warunkach pracy utrzymywanie Oddziałów staje się nietylko zbędnem, ale nawet szkodliwem, albowiem tworzenie Oddziałów linjowych, w takich ograniczonych ramkach ich działalności, w niczem nie obciąża pracy Zarządu Dyrekcji, a tylko paraliżuje bieg spraw i nic dziwnego, że dla wielu osób, nawet zdeklarowanych zwolenników organizacji Dyrekcji z oddziałami, taka organizacja oddziałów, z dość licznym etatem (po 28—30 pracowników) a małym zakresem działania, staje się niezrozumiałą, nieusprawiedliwiającą swego istnienia.

Należy przyznać, że błąd w obecnie wprowadzonej nowej dwuinstancyjnej organizacji Dyrekcji z oddziałami, opartej na decentralizacji urzędów, wyłącznie tkwi w tem, że wyższe instancje nie mogą się pozbyć tkwiącej w nich obawy co do możliwości rzeczowego załatwienia spraw przez podległe im urzędy. Otóż, brak zaufania do podległych urzędów i zakorzeniony biurokratyzm, niedający podległym urzędom żadnej inicjatywy ani samodzielności, paraliżuje w zarodku wszelkie najzdrowsze podstawy organizacji, i jeżeli się tego anachronizmu nie pozbędziemy i konsekwentnie dążąc do ustalenia podstaw organizacyjnych nie damy urzędom linjowym więcej samodzielności, to oczekiwać od nowej organizacji jakichkolwiek dodatnich rezultatów nie należy.

Rzecz naturalna, że przy rozszerzonych i więcej usamodzielnionych kompetencjach Naczelników Oddziałów, stanowiska te należy obsadzić przez pracowników fachowo do tego przygotowanych, wtedy dodatnie wyniki nowej organizacji i kwestja unormowania etatów Zarządu Dyrekcji szybko się ujawni. *M. Z.*

Poczta i koleje.

W okresie niedawnego bezkrólewia na naszej poczcie, zapadła uchwała na radzie ministrów, wyłączenia Generalnej Dyrekcji Poczt i Telegrafów, z Ministerstwa Handlu i Przemysłu i połączenia jej z Ministerstwem Kolei, tworząc w ten sposób jedno Ministerstwo Komunikacji. Wahania w którą stronę przechylić postanowienie, trwały dość długo, aż wreszcie powstało samodzielne Ministerstwo Poczt i Telegrafów.

Sarkano wówczas na długie debaty gabinetowe, sądząc, że to nasz swoisty charakter narodowy stwarza tarcia partyjne i polityczne.

Gdy śledzi się inne kraje, widzimy identyczne zmagania się grup i sfer politycznych.

Posłuchajmy co na ten temat mówi np. „Gewerkschaft der Postler".

„Od 4 lat słyszy się ciągłe pogłoski o złączeniu Poczty z Zarządem Kolei. Jak dotąd strony miarodajne milczały w tej sprawie z uporem. Obecnie miał się wyrazić minister kolei, „że połączenie dwóch ministerstw nie dałoby praktycznego i gospodarczego efektu. Sprawa ta musi przejść okres studjów, które są obecnie w toku. Pozatem połączenie to ma swą polityczną stronę. W przygotowaniu jest projekt połączenia służby małych stacyj pocztowych ze służbą kolejową. Nie powinniśmy zapominać, że projekty takie, wygrywane jako oszczędność w czasie ostrego bezrobocia, skierowane są swym ostrzem przeciwko socjalnym zdobyczom klas pracujących".

Z powyższego możnaby sądzić, mówi „Gewerkschaft der Postler", że projekt połączenia tych dwóch ministerstw jest możliwy. Punkt politycznej ciężkości w rozwiązaniu jednego ministerstwa polega na zmiejszeniu potrzebnej większości ministerjalnej w czasie głosowania na radzie ministrów. Gdyby tak być miało, to na drodze do połączenia tych dwóch ministerstw, stanęłaby tylko polityka.

Zastanawiającą, w wynurzeniach pana ministra kolei, jest jego uwaga o połączeniu mniejszych punktów pocztowych z kolejowemi, które to połączenie ma polegać nie tylko na połączeniu lokalowem ale i technicznem. Poruszenie tego problematu nie może przeminąć bez wpływu dla obu organizacyj zawodowych. Przyczynę do zatrzymania się nad tą sprawą, daje sam minister łącząc w swym przemówieniu projekt ten z redukcją personelu.

Minister kładzie nacisk na gospodarcze oszczędności, które powstaną z tych połączeń dla dobra zarządów obu instytucyj.

Przyglądając się bliżej temu problemowi, powstaje pytanie, na rachunek którego z dwu personelów zakreślone są te plany. Nie ulega wątpliwości, że ciekawym się staje kogo: pocztowców czy kolejarzy najpierw dotknie taki projekt i które warstwy pracowników na tem ucierpią?

Czy oszczędności te spadną na barki pracowników poczty czy kolei jest jeszcze niewiadomem. Pewnem jest to, że przyjdzie do redukcji i że spadnie ona ciężarem na pracowników niemieckich, jako pewnik przyjąć też można, że najwięcej ucierpią najniższe szczeble służby państwowej. Wszak minister mówi jasno, że chodzi tylko o małe stacje, a przecież wiadomo, że tam są tylko niżsi urzędnicy. Wogóle przewidzieć można, że zawczasu pomyślą o przysporzeniu zajęć tak dobrze pracownikom poczty, jak i kolei. Połączenie dwóch tych administracji bez uwzględnienia powiększenia personelu, byłoby równoznaczne z poderwaniem ośmiogodzinnego dnia roboczego. Starano się zawsze wytłumaczyć pracującym, że gdy tylko zechcą, to podołają wyznaczonym im obowiązkom, a gdy zdarzyła się kiedy katastrofa kolejowa, to nigdy nie szukano winy w zarządach kolejowych, ale zawsze składano ją na barki perso-



Studja radjostacji warszawskiej.

nelu. Kto był winien podczas katastrofy w Brunn? Maszynista i palacz. Że oni obydwaj pracowali dwanaście i pół godziny bez przerwy, o tem się nie mówi. O tem, że taki rabunek sił fizycznych i duchowych pracownika, daje okazję do strasznych katastrof, nie wolno aby się opinja publiczna dowiedziała.

Z wyjątków tworzy się reguły. Pozwólcie nam stać na straży, a postaramy się o objektywne uświadomienie ogółu".

Tak mówi dziennik niemiecki, na temat połączenia dwóch ministerstw.

A. B. Piaskowski.



Aparat radjowy w wagonie kolejowym na P.K.P.

Obowiązek przenoszenia posyłek książęcych przez rycerstwo polskie.

Poza nieliczną garstką historyków, reszta mieszkańców Polski zna stan szlachecki przeważnie ze strony jego przywilejów i to przywilejów, które, powstałą z dawnego rycerstwa szlachtę, wyniosły na najwyższy stopień hierarchji społecznej, nie znają zaś zupełnie obowiązków, jakie ciążyły na tej warstwie naszego narodu przed wielu wiekami.

Począwszy od naszej historji bajecznej, ludność Polski dzieliła się na rycerzy i kmieci. Jedni przelewali krew za książąt i ziemię ojczystą, inni spełniali pracę domową. Jedni wyrastali na bohaterów narodowych — inni na zawołanych gospodarzy. Ci, którzy, czy to pod swemi, czy książęcemi chorągwiami, poświęcali się rzemiosłu wojennemu, otaczani byli przez książąt przywilejami, które, z biegiem stuleci, wypaczyły najzupełniej pojęcia o ich obowiązkach. O tem wiemy najwięcej. O obowiązkach jednak jakie ciążyły na dawnych rycerzach, a następnie szlachcie, wiemy mniej i dowiadujemy się o nich dopiero przy jakiejś okazji, zdając sobie wtedy sprawę z ówczesnego ustroju państwowego.

Mieli więc rycerze polscy przywileje, ale mieli też i obowiązki, z których, na tym miejscu, dla czytelników naszych wybraliśmy ten który może ich najwięcej zainteresować— obowiązek przenoszenia listów książęcych.

A więc, choć rycerstwo miało nieograniczoną wolność osobistą, prawo dowodzenia chorągwiami, prawo piastowania wszelkich urzędów i posiadania dóbr ziemskich, a także wolność od wszelkich danin, to znosiło ono jednak obowiązek służby wojskowej, a oprócz niego i pewne ciężary prawa książęcego, między któremi i obowiązek przenoszenia posyłek z listem lub pierścieniem monarszym odgrywał niemałą role.

Pierścień, inaczej tak zwany sygnet, był na owe czasy sprawdzeniem osobistości która się nim legitymowała, jednocześnie poświadczając autentyczność poselstwa.

A. B. Piaskowski.

(c. d. n.)

Punktualność! taniość! schludność!

Tak z najwyższem uznaniem piszą Niemcy o naszych kolejach.

Polska gospodarka kolejowa doczekała się bardzo życzliwej oceny ze strony niepodejrzanej o specjalne względy.

„Żadne z Państw powojennych nie miało do przezwyciężenia takich trudności w zorganizowaniu kolejnictwa, jak Polska"—pisze „Frankfurter Zeitung".

Połączenie trzech sieci kolejowych, odbudowa zniszczonych całkowicie podczas wojny, stworzenie z niczego taboru kolejowego — były to zadania wprost olbrzymie.

Rezultaty pracy przekroczyły wszelkie oczekiwania. Punktualność, taniość, schludność wagonów, uprzejmość personelu—wszystko zostało z uznaniem podkreślone przez dziennik niemiecki.

Jedyną plamą na kolejnictwie polskiem jest stan węzła warszawskiego, który na każdym przyjeżdżającym musi robić przygnębiające wrażenie.

Ale o tem wie zapewne najlepiej p. minister Romocki, więc spodziewamy się, że niezadługo i ten ślad barbarzyństwa rosyjskiego, jakim są dworce warszawskie, ulegnie zagładzie.

—

— Narodowy związek przemysłu niemieckiego uchwalił rezolucję przeciw zamierzonej podwyżce opłat pocztowych.

Technicy kolejowi do marsz. Piłsudskiego.

Obradujący w Warszawie wszechpolski zjazd techników kolejowych nadesłał na ręce p. prezesa rady ministrów depeszę, tej treści:

„Wszechpolski zjazd techników kolejowych śle Ci Panie Marszałku wywyrazy czci i pozdrowienia, jako pierwszemu bojownikowi Polski". (Pat.)

Nowe linje kolejowe. Ministerstwo komunikacji opracowało nowy plan inwestycyjny w dziedzinie rozbudowy linji kolejowych. Plan ten ma na celu połączyć zagłębie węglowe i okręgi przemysłowe z połaciami pogranicza bałtyckiego i polsko-sowieckiego.

Projektowane jest uruchomienie następujących linji:

Wieluń — Inowrocław.
Chorów — Wojkowice — Łask.
Ciechocinek — Płock — Brodnica.
Wojkowice—Opoczno—Warszawa.
Łazy — Wojkowice — Pińczów — Busk — Zwierzyniec (301 km.).
Wieluń—Piotrków—Opoczno—Radom — Lublin (309 km.)
Toruń — Ostrołęka — Bielsk.
Mława — Brześć nad Bugiem.
Lublin — Bełz.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Międzynarodowy Związek Kolei

Dn. 3-go b. m. odbyło się w Paryżu drugie z kolei zebranie ogólne Międzynarodowego ZwiązkuKolejowego (Unjon Internationale des Chemins de fer). Zebrania te zwoływane są w odstępach 5-letnich.

Do związku weszły koleje japońskie. Koleje polskie reprezentowane dotychczas w jednej grupie z kolejami łotewskiemi i estońskiemi, uzyskały w zarządzie związku reprezentację samodzielną wyłącznie dla siebie, zaś Łotwa i Estonja wejdą do jednej grupy z Litwą, dotąd nie reprezentowaną w zarządzie.

Do prezydjum związku, złożonego z przedstawicieli Francji, Anglji, Niemiec i Włoch, zarząd otrzymał prawo kooptowania przedstawicieli państw, które posiadają conajmniej 8 głosów w związku. Koleje polskie posiadają wymaganą ilość głosów, wobec czego uzyskują możność wejścia do prezydjum związku.

Koleje polskie będą uczestniczyły w 4-ch komisjach związku, na ogólną liczbę pięciu.

* * *

Podsekretarz stanu, inż. J. Eberhardt, który od 5 lat reprezentuje koleje polskie w zarządzie związku i był jego założycielem oraz nacz. wydz. w min. komunikacji, inż. M. Gronowski, powrócili 7 b. m. z Paryża i przystąpili do pełnienia zwykłych obowiązków. (Pat.)

O dodatek mieszkaniowy.

„Kolejowiec Polski" stwierdza, że ...wyraźne postanowienie art. 3 Rozporządzenia R. Min. z dn. 30 lipca 1924 r., co do wzrostu dodatków mieszkaniowych o 6 proc. co kwartał pozostaje od półtora roku martwą literą.

A dalej:

Do dzisiaj już różnica między wypłacanym a należnym wedle omawianego Rozporządzenia Rady Min. dodatkiem wynosi 36 proc. na niekorzyść pracowników, gdyż o tyle wzrosło komorne od dn. 1 stycznia 1926 r.

„Kolejowiec Polski" apeluje do M. K., by nie zwlekając już następnego miesiąca uruchomiło zawieszony od półtora roku dodatek, tymbardziej że pieniądze na to są.

Uprawiajmy hodowlę drobiu i pszczelnictwo.

Od lipca 1925 r. istnieje w Tychach na G. Śląsku Polskie Towarzystwo hodowli drobiu, gołębi pocztowych, królików i pszczół. Dawniej było ono w rękach urzędników niemieckich, obecnie zaś liczy ono przeszło 50 członków, przeważnie kolejarzy, którzy nie marnują drogiego czasu, poza służbą na pijaństwie, lub kartach, a przykładnie, z korzyścią dla kraju, siebie i swych rodzin pracują we własnej zagrodzie, powiększając dobrobyt ogólny. Zarazem też uczą swe dzieci zamiłowania do pracy, co ma wielkie znaczenie wychowawcze.

Młody Związek z początku miał wielkie trudności materjalne z powodu zabrania kasy przez poprzedniego skarbnika—Niemca. Pomimo to Związek wysłał na wystawy w Murchach i w Warszawie okazy gołębi pocztowych i kur, otrzymując nagrody za kury amerykanki.

Pożądanem jest, by dróżnicy przejazdowi, dzierżawiący ziemię przy torach kolejowych uprawiali poza służbą pszczelnictwo hodowlę drobiu, które im oszczędza wydatków na kupno jaj i mięsa, a miód zastąpi częściowo masło, cukier, a w razie potrzeby i lekarstwo. A co najważniejsze, że praca na świeżem powietrzu w takiem gospodarstwie daje zdrowie i hartuje umysł. Wielką pomoc w tym względzie okazałoby Ministerstwo Komunikacji, przysyłając częściej swego instruktora-pszczelarza, który wygłasza stosowne odczyty i urządza praktyczne pokazy z zakresu hodowli pszczół w specjalnym wagonie, zawierającym najnowsze modele uli i t. p. przyborów.

K. Kwiatkowski.

O amnestję dla pracowników państwowych ukaranych dyscyplinarnie.

„Zło niewątpliwie jest tylko jedno: Krzywda bliźniego. Człowiek jest to rzecz święta, której nikomu krzywdzić nie wolno"!

Temi słowy pouczał nas Żer mski i wierzył w nie święcie. Dla krzywdy, dla niedoli, dla cierpienia miał czujące serce, miał gromy, które ciskał w krzywdzicieli. Był on wielkim i potężnym siewcą sprawiedliwości. To też w sercach ludu pracującego, którego orędownikiem był i obrońcą, zbudował sobie pomnik trwalszy od śpiżu — miłość głęboką i niezapomnianą.

Amnestja, jak wiadomo, łagodzi lub skraca terminy kar wszelkiego rodzaju przestępcom politycznym i kryminalnym. Wśród setek tysięcy pracowników państwowych jest b. wielu takich, którzy z powodu zbyt sztywnego karku, lub jakichś widzimisię p.p. naczelników i przełożonych otrzymali złe noty kwalifikacyj służbowych, które zagradzają im drogę do awansu, nieraz do końca życia. A iluż to musi pokutować do śmierci z powodu zbyt surowych wyroków Komisyj Dyscyplinarnych, które niewiadomo jakim prawem kaduka nie mają prawa rekursu do Najw. Trybunału Administracyjnego. Takie niesprawiedliwe i niezgodne z prawem osądzanie człowieka bez prawa bronienia się z pomocą adwokata, przemienia nieraz najspokojniejszego i solidnego pracownika w skrajnego opozycjonistę, pełniącego swą służbę aby zbyć, jak automat, bez zbytniego przejmowania się.

Celem więc skuteczniejszego przeciwdziałania tym krzyczącym anomaljom, winien Blok Związków kolejowych i urzędniczych energicznie wystąpić do Rządu i Sejmu, aby choć raz w rok w dniu 3 maja ogłaszano amnestję dla pracowników państwowych, któraby anulowała lub łagodziła wszelkie kary i podwyższała ocenę kwalifikacji służbowej. Również pożądanem by było, aby Min. Kom. ogłaszało statystykę ile tysięcy złotych wpłynęło tytułem kar od pracowników i podróżnych i na jaki cel zostały zużyte one, gdyż złośliwi twierdzą, że fundusze te służą na wypłatę remuneracyj.

Górnoślązak.

— Słusznie! *(Red.).*

Najtańsze źródło towarów galanteryjnych

E. SOBOL

Wileńska 22. Tel. 12—46.

Specjalność:
pończochy i skarpetki zwykłe i jedwabne, od najtańszych do luksusowych.

Pp. Urzędnikom kolejowym powołującym się na niniejsze ogłoszenie udziela się zniżka.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Koleje, żegluga, lotnictwo, poczta i finanse.

Uporządkowanie komunikacji kolejowej między Polską a Niemcami.

19.V r. b. nastąpiła w Warszawie wymiana dokumentów ratyfikacyjnych umowy między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisanej w Berlinie dnia 27 marca r. ub.

Przedstawiciel Sztabu generalnego w Radzie Dyrekcji Kolei.

W Nr. 44 „Dziennika Ustaw" ogłoszono rozporządzenie, którego mocą do statutu dyrekcyjnej rady kolejowej dodano nowy punkt o tem, że do rady wchodzi także jeden przedstawiciel władz wojskowych, którym zasadniczo jest delegat sztabu generalnego przy dyrekcji P. K. P.

Elektryczne zwrotnice i automatyczne spinanie wagonów przedmiotem prób na kolejach. Władze kolejowe zajmują się od dłuższego czasu kwestją wprowadzenia elektrycznych zwrotnic i automatycznego spinania wagonów.

Ani jeden jeszcze z przedstawionych projektów nieodpowiadał warunkom. Modele były bądź wadliwie działające, bądź też zbyt skomplikowane.

Obecnie mają się rozpocząć próby nowych wynalazków.

60 nowych parowozów dla pociągów pośpiesznych i tranzytowych. Krajowa Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie wykończyła w tych dniach i oddała do użytku kolei 60 parowozów osobowych typu ciężkiego, zamówionych w tej wytwórni przez Ministerstwo Komunikacji, dzięki czemu usunięty został brak parowozów osobowych do prowadzenia ciężkich pociągów pośpiesznych i tranzytowych.

Nowe parowozy przydzielone zostały dyrekcjom kolejowym: warszawskiej, radomskiej, krakowskiej i lwowskiej, gdzie brak ich dawał się najbardziej odczuwać.

Ulgi kolejowe dla kuracjuszów. Wzorem ubiegłych lat, dzięki staraniu Generalnej Dyrekcji Służby Zdrowia i Związku Uzdrowisk Polskich, Ministerstwo Komunikacji zgodziło się także w sezonie letnim począwszy od 15 maja do 31 października r. b. podtrzymać ulgi kolejowe dla kuracjuszów, wyjeżdżających w celach kuracyjnych lub wypoczynkowych do naszych uzdrowisk.

Ulgi stosowane są przy przejeździe powrotnym z uzdrowisk, przyczem odległość musi wynosić conajmniej 100 klm. Bilety ulgowe wydawać będą kasy kolejowe na zasadzie zaświadczeń, wydanych przez zarządy uzdrowisk, lub komisje uzdrowiskowe, względnie przez zarządy gmin, a stwierdzających conajmniej 14-dniowy pobyt w danem uzdrowisku. Opłaty ulgowe wynoszą: za przejazd klasą I-szą połowę taryfy klasy drugiej, za II-gą klasę połowę kl. III-ej, za III-cią klasę połowę klasy IV-ej. Za przejazd pociągami pośpiesznymi oprócz opłaty ulgowej pobiera się pełną opłatę dodatkową za pociąg pośpieszny według taryfy normalnej.

Konduktorzy na straży czystości na kolejach państwowych. Min. spraw wewnętrznych w porozumieniu z min. komunikacji przystępuje do wprowadzenia na kolejach mandatów karnych, na mocy których konduktorzy i kontrolerzy mieliby prawo ściągać na miejscu od pasażerów zanieczyszczających wagony kary pieniężne.

Ci pasażerowie, którzy nie uiszczą na miejscu kary, będą narażeni na protokół i wyższą karę.

Mandaty mają obejmować plucie w wagonie, rzucanie śmieci, włażenie butami na pluszowe siedzenia i t. d.

— **Widzenie na odległość przy rozmowach telefonicznych.** Towarzystwo Bill Telephon Company w Nowym Jorku demonstrowało w tych dniach z powodzeniem aparat, umożliwiający widzenie na odległość przy rozmowach telefonicznych między Nowym Jorkiem a Waszyngtonem. Pojawiły się w zaciemnionym pokoju żywe obrazy mówiących osób m. in. Sekretarza Stanu Spraw Handlu pana Hoovera. (Nowiny Techniczne Nr. 17)

— **Polski wynalazek w dziedzinie lotnictwa.** Dwaj technicy polscy p.p. Loitsch i Dusznicki poczynili przed kilku dniami zastrzeżenia patentowe na nowy wynalazek w dziedzinie lotnictwa.

Wynalazek ten dotyczy konstrukcji hangarów, a w szczególności — ich olbrzymich bram.

Dotychczas bramy hangarów, o rozpiętości kilkunastu i kilkudziesięciu metrów, składały się z poszczególnych płyt, osuwanych i rozsuwanych na kółkach.

Panowie zaś Loitsch i Dusznicki obmyślili bramy jednostajne, które przy pomocy małego aparatu opuszczają się i podnoszą na wzór wieka biurka amerykańskiego.

Otwarcie lub zamknięcie bramy 30-metrowej trwa 15 sekund, szczelność zaś jest przy tem absolutna. System bram: Loitsch et Dusznicki — ruguje z użycia system niemiecki Wolffa.



— **Ruch lotniczy w marcu 1927 roku.** Samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej w marcu r. b. dokonały 296 lotów, przebiegając przestrzeń 74.993 klm. Samoloty przewiozły 591 pasażerów, 17.047 klgr. towarów, 119,2 klgr. poczty. Statystyka bezpieczeństwa wykazuje pełne 100%.

W stosunku do mies. lutego wzrosła poważnie zarówno frekwencja pasażerska jak i pocztowa. Wzrost ruchu osobowego wynosi przeszło 70%, towarowego 40%, pocztowego 400%. (Lot Polski).

— **Ruch pocztowy, telegraficzny i telefoniczny w Warszawie w lutym 1927 r.** Według danych statystycznych Ministerstwa Poczt i Telegrafów *w urzędach Pocztowo-Telegraficznych w Warszawie nadano w lutym r. b.*

Przesyłek listowych zwykłych 6 m. 961 tys. 330, poleconych 403.662, za pobraniem 77.848, wartościowych 24 t. 368; paczek 150.352, zleceń pocztow. 44.997; przekazów pocztow.-telegraf. wpłacono względ.wypłacono 13.326059 złotych wypłat i wypłat PKO na kwotę 13.876.842, czasopism 3.102.135, telegramy 45.766, rozmowy telefonicz. 82.720.

Do urzędów Poczt i Telegrafów w Warszawie nadano w lutym r. b.

Przesyłek listowych zwykłych 5 m. 398 tys. 043, poleconych 378.661, za pobraniem 4.872, wartościowych 18.382, paczek 57.210, zleceń poczt. 8.346, przekazów poczt.-telegr. 225.971; przekazów poczt.-telegr. wypłacono na kwotę 56.431.421 zł. Wpłat i wypłat PKO na kwotę 10.122.300 zł. Czasopism — egz. 653 595; telegramy 95.337; rozmów telefonicznych 161.756. Ogólna ilość rozmów telefonicznych miejscowych nadanych do urzęd. pocztowo-tel. w Warszawie wynosi 19.972.763.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Międzynarodowa Konferencja Ekonomiczna a warunki pracy.

Ze względu na doniosłe znaczenie zagadnień będących tematem obrad Międzynarodowej Konferencji Ekonomicznej w Genewie, prace której przyczynią się niewątpliwie do utrwalenia pokoju światowego i polepszenia warunków pracy i płacy we wszystkich krajach świata, zamieszczamy poniżej artykuł pióra sekretarza Powszechnej Konfederacji Pracy we Francji, Delegata na Międzynar. Konferencję Ekonomiczną.

Głównym punktem programu, jaki przedstawiły i jakiego bronią na Międzynarodowej Konferencji Ekonomicznej przedstawiciele organizacji robotniczych jak polepszenie i wyrównanie warunków pracy we wszystkich krajach.

Podstawą i uzasadnieniem żądań powyższych są trzy czynniki.

Tym, którzyby chcieli zakreślić granice zadań konferencji tylko kwestją warunków produkcji i wymiany, wyłączając sprawę warunków pracy robotników, odpowiemy, iż niemożliwością byłoby rozpatrywać problematy ekonomiczne, nie biorąc pod uwagę wszystkich czynników, które wpływają na ukształtowanie się tego problematu, a więc i czynnika pracy.

Nie można również myśleć poważnie o reorganizacji gospodarki narodowej i międzynarodowej, nie biorąc pod uwagę zgody i współpracy robotników. Rada Ligi Narodów zrozumiała całą wagę tej kwestji, powołując do Komisji przygotowawczej konferencji przedstawicieli syndykalizmu i współdzielczości. Rządy państw przemysłowych zgodziły się ze swej strony z takiem rozwiązaniem kwestji, powołując do delegacji swych krajów reprezentantów związków zawodowych.

Na drugiem miejscu musimy postawić kwestję zrównania warunków pracy, która jest nieodłącznie związana z reorganizacją ekonomiczną. Na konferencji np. rozpatrywana będzie sprawa t. zw. dumpingu społecznego t. j. nielojalnej konkurencji, którą dany kraj może wyrządzać innym krajom, odmawiając przyznania swej klasie robotniczej warunków i gwarancji, z jakich korzysta ona we wszystkich innych krajach?

Pewne minimum sprawiedliwości społecznej jest konieczne dla otrzymania pokoju; nie można negować tej zasady, proklamowanej przez Międzynarodowe Biuro Pracy, nie negując jednocześnie pokojowych tendencji Konferencji.

Pozatem sprawa dumpingu nie może być ignorowana przęz Konferencję, której najpozytywniejszem dziełem może być reakcja przeciw nacjonalizmowi ekonomicznemu, próba obniżenia taryf celnych. Fakt niezastosowania przez pewne kraje ogólnych przepisów prawodawstwa ochronnego spowodował już dążenie do wzniesienia murów celnych przeciw zalewowi konkurencyjnemu tych krajów. Można potępiać protekcjonizm, ale nie można w tym wypadku umotywować jak należy walczyć przeciwko niemu.

Wreszcie dochodzimy do 3-go punktu, najważniejszego bodaj ze wszystkich, odgrywającego największą rolę w ekonomji współczesnej. Otóż, zdaniem naszem, wysiłki ku podniesieniu produkcji będą bezskuteczne dopóty, dopóki nie będą zwiększone zdolności konsumcyjne mas pracujących i to nietylko przez podniesienie poziomu płac zarobkowych, lecz również przez zastosowanie całego szeregu środków ochronnych, które ułatwiliby robotnikom walkę o byt, naprzykład ubezpieczenia społeczne, a zwłaszcza przeciw bezrobociu, skrócenie dnia roboczego etc.

Konferencja ma w tej sprawie w jej całokształcie, zadanie ułatwione o tyle, iż zbędną jest z jej strony praca nad określeniem i ewentualnem wyszukiwaniem reform, a to dlatego, że wystarczy zaakceptowanie programu zawartego w konwencjach międzynarodowych pracy a w pierwszym rzędzie konwencji waszyngtońskiej (8 godz. dzień pracy).

Przedstawiciele organizacji robotniczych będą dążyli jednomyślnie do tego, aby konferencja genewska dała pozytywne wyniki, aby przyczyniła się do stworzenia stałej organizacji, mającej kontrolować wykonanie przyjętych już zobowiązań i przygotować nowe konferencje. Organizacja ta musiałaby być w związku z Międzynarodowym Biurem Pracy.

Już w roku 1924 konferencja francuskich syndykatów robotniczych wystąpiła na zebraniu komisji Ligi Narodów z projektem utworzenia Międzynarodowej Rady Ekonomicznej. Konferencja obecna w Genewie jest z naszego punktu widzenia pierwszym krokiem, uczynionym na tej drodze, którąśmy wskazywali trzy lata temu. Wysiłki w tym kierunku mogą się przyczynić do utrwalenia pokoju, z tego więc również względu będziemy w imieniu klasy pracującej popierać projekt powyższy. *L. Jouhaux*

Niepunktualność w opłacaniu prenumeraty nadzwyczaj utrudnia nam wydawnictwo „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

Usilnie prosimy czcigodnych protektorów, sympatyków i prenumeratorów naszego pisma, by zechcieli łaskawie skutecznie wesprzeć wydawnictwo nietylko życzliwą opinją i dobrą radą, lecz akcją czynną: jednania ogłaszających się i prenumeratorów akuratnie regulujących należne sumy.

Administracja EXPRESSU KOLEJOWEGO.

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Przegląd wydarzeń z ubiegłych 2-ch tygodni.

Kronika krajowa z całej Polski.

„Berliner Tageblatt“ zamieścił artykuł Pawła Scheffera pod tytułem: „Drogi Piłsudskiego“, który rozpoczyna się od oświadczenia: godny zazdrości jest naród, mający na czele człowieka, ku któremu zwracają się z uznaniem oczy 2.000 osób, gdy zjawi się na salę, w której są zebrani najwyżsi przedstawiciele kraju. Piłsudski wywiera wielki czar osobisty. Jest on polskim bohaterem narodowym, który łączy wielką popularność z wrodzonym talentem władania. Nazwano go polskim Mussolinim, istnieje jednak między nimi wielka różnica. Mussolini oddziaływa przez nieprzerwanie działającą sugestję słowa i przez osobiste wystąpienia, Piłsudski jest milczący i zamknięty w sobie, co powoduje napięcie oczekiwania. W odpowiedniej chwili spada jak grom. W końcu swego artykułu Scheffer podkreślił, jak wielkie znaczenie Piłsudski przywiązuje do rozwoju gospodarczego w kraju. (ATE. 11. 5.).

*

Wybitnie zasłużony Polsce gen. Sosnkowski powrócił do zdrowia i do służby czynnej.

*

Dnia 21 maja r. b. p. minister spraw wewnętrznych na podstawie art. 4 Tymczasowych przepisów o stowarzyszeniach i związkach zamknął na całym obszarze Rzeczypospolitej pod nazwą „Straż Narodowa“ z powodu przekroczenia przez to stowarzyszenie ram działalności zakreślonych przez statut.

*

Dnia 22 maja r. b. dokonano wyborów do Warszawskiej Rady Miejskiej. Podział mandatów w/g list: № 2 (PPS) — 28, № 4, 5, 16 i 18 (Żydzi) — 27, № 11 (NPR.) — 2, № 12 (KOPS.)—47, № 25 (Partja Pracy)— 16 mandatów.

*

Najwyższy trybunał administracyjny w Warszawie ogłosił wyrok, mający znaczenie zasadnicze.

Niejaka Estera Golden Stróżecka wystąpiła ze skargą przeciw ministerstwu oświaty, które odmówiło jej świadectwa maturalnego. Odmowę motywowało ministerstwo tem, iż Stróżecka podała się za bezwyznaniową i nie chciała składać egzaminu z religji.

Najwyższy trybunał skargę Stróżeckiej odrzucił, podnosząc, że *obowiązkowość nauki religji juko przedmiotu wykładowego jest niezbędna dla całości wykształcenia.*

*

Rada ministrów omawiała sprawę dodatku mieszkaniowego dla urzędników.

Dodatek ten nie jest podwyższany od 1 stycznia r. ub.

W okresie od 1 stycznia r. ub. do 1 lipca r. b., w którym to terminie projektowane jest ponowne uruchomienie dodatku mieszkaniowego, komorne podrożało o 36 proc.

Ministerstwo skarbu projektuje podnieść dodatek mieszkaniowy o 36 proc., co spowoduje w budżecie tegorocznym (od 1 lipca r. b. do 1 kwietnia r. b.) wydatek w kwocie 47,3 milj. zł.

*

Według ostatnio nadesłanych wiadomości z różnych cześci kraju *ogólny stan zasiewów uległ poważnej poprawie* na skutek ustalenia się pogody. Rolnicy utrzymują, że o ileby pogoda nadal była sprzyjająca, to mieliby w kraju w najgorszym razie — zbiory średnie. Dotychczasowe zimna i deszcze opóźniły tylko w znacznym stopniu okres wegetacji roślin.

Zbiory więc w tym roku będą znacznie spóźnione. Tam, gdzie na skutek dużych opadów ziemniaki pogniły, obecnie sadzą nowe. Wobec tego nieuzasadnione są obawy, jakoby groził nam brak ziemniaków. (AW).

*

Wpływy z danin publicznych i monopolów wynosiły w kwietniu b. r. 162.766.000, podczas, gdy w kwietniu zeszłego roku stanowiły tylko 119.000.000.

*

Minister robót publicznych „Moraczewski opracował *projekt rozbudowy miast*, którym zajęła się specjalna komisja, powołana przez Komitet Ekonomiczny Ministrów. Komisja ta w ciągu najbliższych trzech tygodni ma przedłożyć swe wnioski.

Według projektu Min. Moraczewskiego właściciele domów mogliby pobierać tylko 80 proc. komornego przedwojennego, płaconego przez lokatorów, reszta zaś, stosownie do wielkości zajmowanych lokali w wysokości 20 — 70 proc. miałyby być użyte przez gminy miejskie na budowę tanich mieszkań dla ludności niezamożnej.

*

W sobotę, dnia 14 b. m. urządziła Wolna Wszechnica Polska uroczysty obchód 35-lecia działalności naukowej prof. *Leona Petrażyckiego.*

Znakomity prawnik-socjolog jest także profesorem Wolnej Wszechnicy.

Podczas uroczystości, która rozpoczęła się o godz. 7 wiecz. w sali posiedzeń Tow. Naukowego (ul. Śniadeckich Nr. 8, parter) wygłoszone były przemówienia rektora Viewegera, prof. Hilarowicza, Ant. Górskiego, M. Orzęckiego, którzy zobrazowali zasługi jubilata.

Kronika zagraniczna z całego świata.

Na uroczystości wydanej przez francusko-angielskie towarzystwo w Birmingham, oświadczył lord Derby, że byłoby bardzo ważnem dla utrzymania pokoju, jeżeliby się wiedziało, że Anglja stanie po stronie każdego z państw, któreby zostało zaatakowane. Jestem przekonany — powiedział lord Derby — że Liga Narodów uczyni wszystko, aby pokój utrzymać. Równocześnie jest jednak koniecznem, aby Anglja była dobrze uzbrojona i by miała silnych sprzymierzeńców. Obchody Stahlhelmu w Berlinie są dowodem, że czasy wojny nie są jeszcze zakończone. Koniecznem jest dlatego dać do zrozumienia wszystkim tym, którzy zmierzają do wojny, że będą musieli ponosić koszta wojny i że angielsko-francuska przyjaźń jest niezachwianą.

*

Wedle doniesień pism francuskich pacyfistycznie nastrojeni Niemcy przygotowali nowy typ dalekonośnego działa, którem strzelać można na odległość 300 kilometrów.

Pocisk wyrzucany jest przy pomocy specjalnego typu kołowrota, wprawianego w ruch przez elektryczność.

Wynalazek niemiecki nie jest nowością. Przed kilkunastu laty inżynier francuski Fouchon skonstruował elektromagnetyczną procę, która wyrzucała pociski na odległość 100 kilometrów. W czasie wojny światowej przypomniano sobie w paryskiem mi-

nisterstwie wojny wynalazek Fouchona i próbowano go udoskonalić. Prace jednak nie dały żadnych wyników.

Dopiero Niemcom udało się rozwinąć francuski pomysł i zbudować precyzyjne działo, które stać się może jednem z najniebezpieczniejszych narzędzi zniszczenia w przyszłej wojnie.

Na posiedzeniu perlamentu we Francji w odpowiedzi na pytanie postawione przez deputowanego Lesachego francuskiemu ministrowi Spraw Zagranicznych, *w sprawie sum, uy datkowanych przez poszczególne państwa na wojnę z państwami Centralnemi* p. Briand udzielił następujących danych. *Stany Zjednoczone* poświęciły na ten cel 8.381 miljonów dolarów, *Anglja* – 6 do 7 miljardów funtów szterlingów, *Belgja*, — 9 miljardów złotych franków. *Włochy*—64.210 miljonów lirów papierowych. Odnośnie Francji cyfry nie zostały zakomunikowane, wiadomo wszakże, że są one wyższe, aniżeli innych krajów zwłaszcza jeśli uwzględnić straty, poniesione na skutek zniszczenia szeregu departamentów północnych.

*

Według wiadomości otrzymanych z Szangaju miasto Hankou zostało zdobyte. Na ulicach rozgrywają się rozdzierające sceny. Całe dzielnice stoją w płomieniach. Wojska broniące komunistycznego rządu nie stawiały prawie żadnego oporu. Rząd zbiegł. Na głowy członków rządu zdobywcy wyznaczyli nagrody. Borodin uciekł i ma znajdować się w drodze do Moskwy. W depeszach donoszącycz o upadku Hankou jest wymieniane nazwisko generała Wu-Pej-Fu, którego oddziały miały brać udział w zajmowaniu miasta.

*

W Portugalji zanotowano w rozmaitych punktach kraju wstrząsy podziemne. Silniejsze trzęsienie ziemi miało miejsce w miejscowości Alcaier-do-Sol.

*

Agencja Havasa donosi z Nowego Jorku, że nie otrzymano żadnych nowych informacji o lotniku Nungesserze.

Według wiadomości otrzymanych z Waszyngtonu poszukiwania Nungessera prowadzone są na Atlantyku na znacznej odległości od lądu. W poszukiwaniach tych biorą udział statki strażnicze i wodnopłatowce.

Z Bostonu donoszą, że w poszukiwaniach lotników francuskich w rejonie 100 mll od wybrzeży bierze udział 20 statków strażniczych i trzy samoloty z Gloucester.

*

Z Moskwy donoszą: Na uniwersytecie w Taszkiencie uzyskał stopień naukowy doktora matematyki Mikołaj Nazarow, 16-letni chłopiec, objawiający niezwykłe zdolności matematyczne.

Nazarow wstąpił na wydział matematyczny uniwersytetu jako chłopiec 10-letni Obecnie rozpoczął na tym samym wydziale wykłady.

*

Z powodu wylewów w Ameryce Missisipi i jej ujścia utworzyła się nowa rzeka, zajmująca przestrzeń od zerwanych w Bayou des Glaises ta ż po deltę Missisipi aż do zatoki Meksykańskiej. Nowa ta rzeka jest szerszę od Atchafalayi lub Missisipi. Na skutek telefonicznych ostrzeżeń zostało ostatnio ewakuowanych 27 miejscowości, jednakże tysiące osób pozostają jeszcze w miejscowościach zagrożonych zagładą.

*

Wczoraj w stanie Illinois utworzyła się trąba powietrzna, która spustoszyła pasmo kraju na olbrzymiej przestrzeni.

Największe szkody zostały wyrządzone w stanie Indiana koło Indianapolis.

Trąbie powietrznej towarzyszył ulewny deszcz. Woda zalała całe miasto Peoria (Illinois) znajdujące się w nizinie.

Burza pozrywała dachy, poobalała słupy telegraficzne i powyrywała drzewa. W kilku miejscach automobile, znajdujące się w drodze, zostały siłą wiatru zmiecione z drogi i zrzucone na pola w odległości kilkudziesięciu metrów. (20.5 ATE).

*

W Rydze 11.5 (PAT.) szalała niezwykle gwałtowna burza śnieżna. W maju Ryga miała wygląd zimowy, choć ziemia i drzewa zaczęły się już pokrywać zielenią. Burza szalała na przestrzeni 90 kilometrów, wyrządzając znaczne szkody, zwłaszcza na polach. Na wszystkich linjach poprzerywane zostały połączenia telegraficzne. Klęska huraganu nawiedziła szczególnie okolice Mitawy w Semgalji, gdzie ogrody pokryte są warstwą śniegu, grubości stopy. Z wielu domów pozrywane zostały dachy.

*

Jak donoszą z Tenerify (wyspy Kanaryjskie) ogromna połać wyspy nawiedzona została przez mrówki. W niektórych miejscach gęste masy mrówek pokrywają ziemię na przestrzeni kilku mil, wydaje się więc, że grunt się porusza. Szkody, uczynione nagłą inwazją miljardów tych drobnych stworzeń są olbrzymie.

*

Z Paryża donoszą o sensacyjnem odkryciu. Oto młody lekarz turecki dr. Philippe Kfouri, który od lat kilku pracuje w paryskim instytucie bakterjologicznym, *wynalazł serum, leczące gruźlicę*

Uczeni historycy francuscy, jak prof. dr. Gabriel Petits i profesor Panisset, członkowie paryskiej akademji medycznej, zajęli się bardzo żywo odkryciem d-ra Kfouri'ego i założyli dla jego badań szkołę weterynaryjną w Alfort dla sztucznego szczepienia gruźlicy płuc.

Metoda d-ra Kfouri polega na szczepieniu za pomocą serum, otrzymanego z gruźliczo chorych koni.

Próby z jego nowem serum u gruźliczo chorych ludzi jeszcze nie zostały przeprowadzone. Na razie próby są prowadzone w szkole weterynaryjnej.

*

Dr. Paweł Winsłow, ordynator kliniki otolaryngologicznej szpitalu w Brooklynie *wynalazł nowy sposób leczenia głuchoty*. Wysłał on mianowicie jedną ze swych młodych pacjentek, dotkniętych tym kalectwem w parogodzinną podróż samolotem na wysokości 15.000 stóp. Chora doznała wprawdzie silnych wrażeń, lecz staranne badanie wykazało, że jej organy słuchowe działają po wylądowaniu bez porównania lepiej.

Z WIDOKÓW KRESOWYCH.



Lasy w maju.

W czasie otwarcia kongresu niemieckich chirurgów w Berlinie zakomunikował prof. Norden, że udało mu się odkryć *nowy sposób leczenia cukrzycy*: Wiadomość ta stanowi prawdziwą sensację medyczną: Dotychczas powszechnie stosowanym środkiem przeciw cukrzycy jest wstrzykiwanie insuliny: Profesor Norden spreparował obecnie insulinę w formie pigułek, które pacjent zażywa w sposób normalny: Doświadczenia na zwierzętach dały wyśmienite wyniki.

*

Słynny śpiewak rosyjski Szalapin za dwa występy w wiedeńskiej operze otrzymuje 6 tysięcy dolarów.

Oba przedstawienia zostały już przed kilku dniami całkiem wyprzedane mimo niezwykle wysokich cen biletów. Fotel parterowy kosztował 80 szylingów, t. j. przeszło 100 zł. Kasa brutto dała przeszło 167 tys. zł.

*

Pan Herriot, francuski minister oświaty i sztuki, wydał przed rokiem obszerne studjum historyczno-literackie pod tytułem: „Pani Recamier i jej przyjaciele". Obecnie zgodził on się powierzyć dwóm wybitnym kinematografom, pp. Gastonowi Ravel i Tonyem Lekain, przeróbkę swojego dzieła na obraz filmowy, który ma być „gwoździem" najbliższego sezonu jesiennego.

Budowa pierwszej akcyjnej fabryki aluminjum w Polsce.

Baczność! Kup akcję, wstąp na drogę — do bogactwa i potęgi państwa.

Na podstawie nowo odkrytych dużych podkładów pewnego rodzaju rudy aluminjowej, wydającej na przeróbce 25 proc. czystego aluminjum, rozpocznie w roku bieżącym tworzące się Towarzystwo Akcyjne budowę pierwszej fabryki aluminjum w Polsce i dla jej uruchomienia potrzebnej elektrowni o wydajności około 8.000 K. W. z napędem siły wodnej.

Budowa fabryki i elektrowni trwać będzie około 18 miesięcy.

W projekcie przewidziany jest oddział dla fabrykacji liczników elektrycznych. Roczna produkcja fabryki wynosić ma do 2.400 ton aluminjum. Czysty zysk fabryki przy rocznej sprzedaży 2.400 ton aluminium w blokach obliczony jest na 20% dywidendy, która jednak przez dochód od przeróbki i produktów pobocznych może się znacznie zwiększyć.

Kapitał Towarzystwa Akcyjnego rozłożony ma być na 150.000 akcji po 100 zł. które mogą być opłacane w dwadzieścia ratach miesięcznie po 5% kapitału zadeklarowanych akcji, począwszy od 1-go sierpnia 1927 r. Wstępne wzgl. wpisowe od każdych 100 zł. zadeklarowanych akcji. wynosi 5 zł.

Ministerstwo Robót Publicznych pismem z dnia 6. XI. 26 r. okazuje wielkie zainteresowanie projektem budowy fabryki aluminjum, przyrzekając udzielenie poparcia, a również Departament przemysłu Wojennego zainteresował się powyższym projektem.

Przemysł aluminjowy w Polsce będzie miał dobre powodzenie, ponieważ w kraju niema fabryki tego rodzaju, a całe zapotrzebowanie aluminium zaspakajamy wyrobami zagranicznemi.

Zapotrzebowanie aluminjum w Państwie naszem wzrasta z każdym dniem i w niedługim czasie osięgnie liczbę około trzech tysięcy ton rocznie.

Obywatele! Wyzwólmy się z pod przewagi obcego przemysłu i nie pozwólmy, abyśmy towary, które możemy wyrabiać w własnym kraju, kupowali zagranicą i pozbawiali się temsamem własnych pieniędzy.

Największy więc czas, abyśmy dołożyli starań do utworzenia narodowej placówki, tego źródła miljonowych zysków, czem przytamować możemy eksport najzdrowszych sił ludu naszego zagranicę a dzieci nasze będą nam wdzięczne, żeśmy im utworzyli nowe pole pracy.

Obywatele!

a) kto chce nabyć prawa na dostawę wszelkiego rodzaju odpowiednich materjałów budowlanych konstrukcji żelaznych, urządzeń mechanicznych i potrzebnych druków dla budowy fabryki aluminjum i elektrowni.

b) kto chce nabyć prawo na uwzględnienie przy rozdawaniu prowadzenia robót ziemnych budowlanych i wykonanie instalacji urządzeń mechanicznych,

c) kto reflektuje na otrzymanie zatrudnienia przy odnośnej budowie,

d) kto che ulokować większy kapitał lub skromne oszczędności w silnych murach i żelaznych urządzeniach korzystnego przedsiębiorstwa, pobierać wysokie dywidendy,

e) kto reflektuje na otrzymanie dobrze płatnych posad emerytalnych w fabryce aluminjum i elektrowni w stronie górzystej o zdrowym klimacie

Lucjan Nowosielski.

Listy z podróży po kraju
Miasto Łódź.

Wybaczcie mi, Drodzy Czytelnicy, iż piszę do Was list z... Łodzi.

Szczęśliwy bowiem, kto nie był w Łodzi, szczęśliwszy — kto o niej nie słyszał, najszczęśliwszy — kto nawet listów ze stemplem „Łódź" nie widział. Ha! trudno! Skoro już mam o tej, „za przeproszeniem" Łodzi pisać, to... zaczynam.

Na wstępie zaznaczę, co to takiego Łódź. Rodzi się bowiem pytanie, czy to miasto, czy wieś, czy kraj, czy broń Boże, port? Otóż Łódź, to... takie miasto...

Liczy blizko pięćset tysięcy mieszkańców, a raczej mieszańców, w żadnem bowiem innem mieście polskiem nie występuje „mniejszość" tak blisko większości.

W Warszawie, skoro zatęsknisz za długopołym obywatelem, wsiadasz w „P" lub „O" i... już jesteś na Dzikigass, albo na Nalewkach i masz, czego twa dusza pragnie. W Łodzi inaczej, ale zresztą bardzo przyjemnie i swojsko.

Łódź, jak sama nazwa wskazuje, winna mieć coś wspólnego z wodą; obcomiastowiec, skoro usłyszy nazwę „Łódź", myśli, że to polska Wenecja, zawieszona między niebem, a wodą, a tymczasem nic podobnego! Nawet uczciwej rzeki nie znajdziesz, a wodę do miasta będzie sprowadzać się rurami wodociągowemi aż z Tomaszowa,

Stąd nazwa Łódź...

Łódź — to biedne miasto.

Budowali je ludzie interesu i pieniądza, to też niewiele ich obchodziły względy estetyki i hygjeny.

Ulice w Łodzi — to wąskie korytarze, długie i proste, monotonne.

Nawet w śródmieściu obok wielkich, nowoczesnych gmachów, tulą się małe domki, wrastające w ziemię, sięgające pamięcią czasów, kiedy to Łódź była jeszcze mizerną osadą fabryczną. To też Łódź na pierwszy rzut oka robi wrażenie przygnębiające, ale zato społeczeństwo łódzkie wszelkich warstw niema prawdopodobnie

f) kto chce nabyć prawo do nabywania wszelkiego rodzaju wyrobów aluminjowych i produktów pobocznych po cenie hurtownej, tego przedsiębiorstwa,

g) kto chce nabyć prawo na dostawę odpowiednich materjałów, potrzebnych dla ruchu fabryki aluminjum i elektrowni.

Niech zgłosi się pisemnie na członka Związku Polumin, który organizuje Towarzystwo Akcyjne dla Budowy Fabryki Aluminjum i elektrowni.

Niech żaden obywatel nie zapomni przyczynić się do dzieła dla własnego dobra, niech każdy deklaruje na tak dogodnych warunkach, a każdy obywatel ma prawo zostać akcjonarjuszem poważnego przedsiębiorstwa fabryki aluminjum i korzystać z wysokiej dywidendy, co uczynić go może potężnym filarem dobra własnego i Państwa naszego.

Zgłoszenie do Związku Polumin powinno być uskutecznione na specjalnych deklaracjach, po które upraszamy zgłosić się pisemnie pod adresem: „Związek Polumin" Katowice ul. Kordeckiego 1, i podać wysokość życzonych udziałów akcyjnych, oraz swe stanowisko zawodowe z dokładnym adresem.

Rozdawanie posad wszelkiego rodzaju, dostawy i wykonywanie robót nastąpi w stosunku do ilości sprowadzenia nowych członków, do ilości posiadania deklaracji, kwalifikacji przy uwzględnieniu daty wstępnego i konkurencji.

Za sprowadzenie nowych członków płaci Związek Polumin premję w wysokości 1 % od zadeklarowanego kapitału. Deklarowanie upływa z dniem 1 sierpnia r.b.

Składając zgłoszenia należy powołać się na niniejszy artykuł w Expr. Kol.

K. K.

Miłośnikom ogrodnictwa.

Bardzo często jadąc koleją widzę przy budkach kolejowych lub stacjach, małe ogródki staranie utrzymane.

I zawsze radośnie oglądałem z jakiem zamiłowaniem odnoszą się właściciele tych małych skrawków ziemi do ogrodownictwa.

Tym więc miłośnikom ogródków, roślin i zwierząt poświęcam moje skromne wiadomości.

Przedewszystkiem wiemy, że nie wszystkie ziemie są jednakowe. A co zatem idzie, każda potrzebuje czego innego. Jeśli jednej dobrze robi pełny nawóz, drugiej może zaszkodzić i tak dalej.

Zasadniczo, ziemie dzielimy na:
1) gliniaste,
2) glinkowate,
3) piaszczyste,
4) próchnicowe,
5) wapienne.

Omówimy w krótkości każdą ziemię po kolei:

1) *Ziemie gliniaste.* Takie ziemie przeważnie składają się z miału gliny. Utrzymują silnie wilgoć. Ogrzewają się wolno. Hamują rozwój korzeni. Zasklepiają się po deszczu. Pękają przy wysychaniu, tak, że kultura ogrodowa na tych ziemiach wymaga dużo pracy i starań.

Dowóz słomiastego nawozu, lub piasku a także nawożenie wapnem, co parę lat w dość dużych dawkach, ogromnie wpływa na jej ulepszenie.

2) *Ziemie glinkowate.* Oprócz miału gliny, mają w sobie sporą ilość piasku krzemionkowego. Są lżejsze od gliniastych, łatwiej przepuszczalne, ogrzewają się prędzej i wogóle łatwiejsze są w uprawie.

Ziemie glinkowate w dostatecznej ilości zasilane wapnem i próchnicą (słomiastym nawozem) należą do najlepszych ziem ogrodowych.

3) *Ziemie piaszczyste.* Do tych należą takie, które posiadają około 70—100% piasku. Są najłatwiej przepuszczalne i dlatego za suche. Potrzebują masę nawozu—najlepszy sposób ulepszenia tych ziem polega na dodaniu jej gliny, próchnicy, gruzów i t.d.

4) *Ziemie próchnicowe.* Dwojakie są ziemie próchnicowe. Łagodne i kwaśne. Zależy to od wody w nich zawartej i podłoża. Jeżeli podłoże jest nieprzepuszczalne to ziemie te ulegają łatwo kwaśnieniu i torfieją. Zaś na przepuszczalnem podłożu należą do doskonałych ziem ogrodowych. Ziemie próchnicowe kwaśne można uratować, odwadniając i dodając im w znacznej mierze nawozów, posiadających potas i kwas fosforowy.

5) *Ziemie wapienne.* Są u nas bardzo rzadkie. Takie ziemie po największej części są niezdatne pod ogrody—mogą być czasem dobre o ile są pomieszane z gliną.

Oprócz tego, co amator ogródka zna ziemię mniejwięcej z wierzchu—t. j. wie czy ma więcej piasku czy gliny, musi wiedzieć też o podglebiu, żeby się można zorjentować, czy trzeba może osuszyć, lub też dodać pewnych innych składników do ziemi.

Dlatego też przed założeniem choćby najmniejszego ogródka trzeba się przekonać o tem.

Robi się to w ten sposób, że kopie się dół 30 cm. szeroki a 50 głęboki. Wtedy ma dostateczny boczny przekrój i łatwo możemy się zorjentować co robić.

Ogrodnik.

Warszawa 1927.

(C. d. n.)

---

konkurencji w wyrobieniu obywatelskiem.

Odrażający wygląd zewnętrzny miasta, to wyłącznie wina Moskali.

Dzisiaj gospodarze miasta czynią usilne starania i zabiegi w celu nadania Łodzi w granicach możliwości, miłego, estetycznego wyglądu. To też kto Łódź widział i znał przed dziesięciu laty, dziś stanąłby mile zdziwiony.

Do niedawna jeszcze ulice łódzkie w lecie ginęły w tumanach kurzu, a w czas słoty pokrywały się głębokiem czarnem błotem.

Dziś większość ulic już jest porządnie zabrukowana kostką granitową, lub prasowanym asfaltem.

Tramwaje zmieniły również swój wygląd zewnętrzy i wewnętrzny.

Zjawiły się na ulicach drzewa, na placach skwery.

Wyziewy ze ścieków, trujące do niedawna powietrze, ustąpią już wkrótce zupełnie, wobec bliskiego wykończenia sieci kanalizacyjnej.

Odczuwa jeszcze Łódź brak teatru, ale i ten ma wkrótce stanąć.

Będzie gmach olbrzymi, uwzględniający najnowsze zdobycze w dziedzinie teatru i sceny.

Kinoteatry zato Łódź ma nic nieustępujące stołecznym.

Pozatem nad ugruntowaniem zamiłowania do sztuki pracuje „Miejska Galerja Sztuki", wystawiająca obrazy i rzeźby pierwszorzędnych mistrzów tak polskich jak i obcych, szereg teatrów popularnych, oraz Filharmonja Łódzka.

W dziedzinie szkolnictwa, wszelkiego rodzaju, przoduje Łódź całej Polsce. Jedna z pierwszych wprowadziła przymus powszechnego nauczania.

Łódź, to wybitnie robotnicze miasto. Ale robotnik łódzki, to nie ciemny żywioł, pozwalający się wyzyskiwać czy to fabrykantom, czy agitatorom bolszewickim.

Robotnik łódzki—to ten sam, którego spokojna, lecz zdecydowana postawa odstraszyła Niemców od zabrania największego w Królestwie dzwonu Katedry Łódzkiej.

Łódź — to brzydkie miasto, ale o złotem sercu.

Czy będziemy bezpieczni od kuli?

Próby nowego wynalazku.

Oddawna technika zajmuje się ideą wynalezienia takiego materjału któryby stanowił ochronę przed bronią palną, zatrzymywał względnie nie przepuszczał kul. Średniowieczny rycerz był w wysokim stopniu chroniony; nosił żelazny pancerz, miał tarczę, głowę ochronioną szyszakiem; był jednem słowem — w stal zakuty. Ale też wtedy jedynie musiał się bronić przed bronią białą, przed szablą, czy dzidą. Z chwilą wynalezienia broni wybuchowej żelazo nie stanowiło więcej ochrony.

To też od dłuższego czasu wynalazczość skierowana jest ku stworzeniu takiego materjału, któryby chronił przed kulą karabinową czy rewolwerową.

Zajmuje się tem zagadnieniem od dłuższego czasu berliński inżynier Schaumann. Wynaleziony przezeń jeszcze przed wojną światową pancerz ochronny okazał się praktycznie niezdatny; unieruchomiał bowiem czy to żołnierza czy też policjanta, a właśnie obecnie obrona polega na jaknajwiększej swobodzie ruchów.

Obecnie przedłożył inż. Schaumann policji kryminalnej w Berlinie najnowszy swój wynalazek do wypróbowania; jest to materjał, układający się na ciele, noszony pod zwierzchniem umundurowaniem, nie krępujący zupełnie swobody ruchów. Czy jednak naprawdę nie przepuszcza kuli rewolwerowej? Oto właśnie kwestja.

Aktualne drzazgi polityczne.

Telegramy B. A. T.-a.

Genewa.

Radzi w Genewie kwiat ludów, nacji,
Nad problematem standaryzacji,
Kartelizacji, symplifikacji..
Skończą rekordem gadalizacji.

Bytom.

Pan Hergt niemieckie odkrył zamiary,
Wydarcia Śląska „z przyległościami".
Na takie dictum Dziadek nasz stary
Zwykł odpowiadać trzema słowami...

Kowno.

Nie pomagają Rady zastrzyki,
Litwie cierpiącej na „Wilnomanjas".
Mówią, że zmilkną fiksatki krzykl,
Gdy zastosują środek „wcierania".

Budapeszt.

Węgier Habsburgom do stóp się ściele..
(Czas więc zabliźnił niewoli rany)
Był już Bela Kun i inne Bele,
Chce dzisiaj króla mieć dla odmiany.

Pekin.

Chińską bolszewik wszczął awanturę.
Leją się w Hankou krwi bratniej strugi.
Zbirom czerwonym „garbując skórę",
Dzielny Czang Tso Lin uiszcza długi.

Rex.

LUCJAN NOWOSIELSKI.

Feljeton na marginesie prasy warszawskiej.

ZLE JEST!

Że jest źle, zdawna wiadomo, ale dlaczego?

Ba! w tem właśnie sęk!

Może dlatego, że Ekspress Kolejowy jest tygodnikiem i setki ludzi popoda w szał, nie mogąc doczekać się wyjścia następnego numeru?

A może dlatego, że Ekspress Poranny Warszawski jest dziennikiem i co rano zmusza ludzi do zamachów samobójczych? O! to napewno! Bo pomyśleć tylko! Osiem wielkich stron drobnego druku od samego ranka ocieka krwią zbrodni, sensacja jedzie na łajdactwie, złodziejstwem pogania. Czy przeciętny śmiertelnik może pozostać uczciwym i niewinnym, pijąc i wysysając z tej szmaty czerwonej przez trzysta sześdziesiąt pięć dni w roku krew? Wiadomu, że nie! Bowiem każdy człowiek łakomy jest na rozgłos i sławę, a jeśli nawet na te specjały nie ma apetytu, wtedy pozostaje jeszcze uderzenie go po kieszeni. Ekspress Poranny Warszawski czyni to po mistrzowsku.

Rozpala w spokojnym mieszkańcu stolicy nadzieję wygrania codziennej premji 50 złotowej i w ten sposób zmusza go do uważnego czytania plugawych wiadomości.

Potem dopiero w takim przemocą zdobytym czytelniku budzi się żądza sławy.

— To o tym szewcu z przeciwka tak piszą na trzy szpalty za głupie spalenie żony? Ha! poczekajcie! ja wam pokażę!—powiada i zaraz na wieczór smaruje twarz sadzami, w dziurawą kieszeń starej marynarki pakuje wielki klucz od bramy pewnego pałacu, gdzie był stróżem, dopóki nie został referentem w magistracie (miał tam wuja) i... wychodzi na ulicę.

Spotyka zaraz po kilkunastu krokach swego kolegę z biura w jeszcze lepszej charakteryzacji, a z jego kieszeni też sterczy ostatni numer Ekspressu Porannego Warszawskiego.

— Serwus!...—

— ... Serwus!—

Panowie postanowiają iść razem, bo zawsze raźniej...

W dziesięć minut później towarzystwo już liczy jedenaście osób różnej płci.

Idą na most... trzeba się naradzić...

Panna Monisia chciałaby pochodzić po Nowym-Świecie... specjalnie nawet włożyła lśniące, jak stalowe sprężyny pończoszki... mogłaby kogoś „wziąć" temi nóżkami i wykiwać aż na most, a tu już oni niech czekają, no i gościa... oprawi się...

Nie chce się na to zgodzić pan Sylwester, który się kocha „na zabój" w pannie Monisi. Ale Monisia, dzięki błyskawicom na nogach jest demoniczna...

— Co mi pan Selwester będzie tu trajlował...

Lecz z panem Sylwestrem trudna sprawa, poszeptał coś na boku z panną „Czelinką" i zaraz „Czelinka", która jest jego przyjaciółką, przyskakuje do Monisi.

— Oddaj moje pończochy... na bal ci pożyczyłam, a nie na łajdactwo.

Pan Antoni inaczej chce urządzić wieczór.

— Najlepiej, powiada, naciągnijmy jakiego „ofika" na kieliszeczek, a potem dowiemy sie od niego... ile guzików używa żołnierz, a ile generał... u nas w biurze jest jeden niemiec, to mu się sprzeda tajemnicę i „afera" gotowa...—

Projekt podoba się najbardziej pannie Feli, tylko... z tym „ofikiem", to musi ona pogadać... ho! ho! jej się nie wymknie! Niedawno powaśnione Monisia i „Czelinka" występują teraz zgodnie przeciw pannie Feli.

— Ona? z „ofikiem"...? a niedoczekanie twoje! a masz!.. a masz!...—

Panowie interwenjując zabierają się do pana Antoniego, niewczesnego projektodawcy. Pan Antoni ma trzech przyjaciół i czterech przeciwnikow, więc walka rozpala się coraz silniej. I Bóg wie coby było dalej, gdyby nie policja...

Ale głupstwo... sławni już są... trzy, a może więcej szpalt Ekspresowi Porannemu Warszawskiemu wypełnili.

I cóż dziwnego że ludzie z resztkami szczątkowej uczciwości piją esencję octową, lub obciążają gałęzie w parkach miejskich?

I tak są sławni, przez jedną szpaltę tylko coprawda, ale zato nie zajmują miejsca w więzieniach dla bardziej potrzebujących.

Zle jest! zle!



Modne letnie sukienki.

Letnie sukienki mają tę stanowczą przewagę nad zimowemi, że są daleko tańsze, można więc ich sobie sprawić więcej A ponieważ obmyślanie nowego stroju jest przyjemnością każdej kobiety, jest to więc poważnym plusem. Mowa tu oczywiście nie o jedwabnych, strojniejszych sukienkach, lecz o skromnych muślinowych, etaminowych, kreponowych i innych wdzięcznych i powiewnych, których największem bogactwem jest piękny dobór barw i deseni.

Jest też w sukienkach letnich kilka zasadniczych typów, które je urozmaicają. Pierwszy — skromniutki, dziewczęcy rodzaj sukienki sportowej, z kołnierzykiem, wiązanym pod szyją, mankietami przy długich rękawach i paseczkiem trochę powyżej bioder, odcinającym zlekka wyrzucane plecy. Spódniczka w tych sukienkach bywa zwykle zlekka marszczona, układana w przyprasowane fałdy, plisy, czasem zaś w parę fałd drobniutko zakarbowanych.

Drugi rodzaj—to sukienki również skromne i proste w linji, ale pozwalające sobie na pewien odskok od typu sportowego. Ulubionym fasonem zostaje jednak spódniczka przymarszczona z przodu z paskiem, spiętym klamrą, przytrzymującą kilka fałd t. zw. fason egipski. Modne są także fartuszki narzucane lub karbowane, zwisające od paska, a czasem przez całą długość sukni, od wycięcia szyi. Wycięcia bywają dowolnego kształtu — modne są zarówno okrągłe, jak śpiczaste — zależnie od fasonu sukni dobiera się lepiej pasujące. Rękawki, aczkolwiek przy sukniach fantazyjnych przeważnie krótkie, przy sportowych mogą być zarówno krótkie jak długie.

Kombinacja kolorowego jumperka z gładką spódniczką jest niezmiennie modna i elegancka.

Przy wszelkich fasonach fantazyjnych niesłychanie modne są połączenia materji gładkiej z deseniowemi. Pozwala to na zużytkowanie zeszłorocznych i jeszcze dawniejszych sukienek, z których tanim kosztem można tworzyć nowe i eleganckie odmiany.

Dość rozpowszechnione są suknie z pelerynkami, przechodzącemi w rękawy—fason wdzięczny, ale opatrujący się, możliwy więc dla kogoś, kto ma dużo tualet. Wreszcie, modna jest także nieśmiertelna krynolina, od kilku lat utrzymująca się na rynku mody jako fason nie królujący wprawdzie, ale zawsze tolerowany.

Co do kolorów, to śmiało można powiedzieć, że w lecie modne są wszystkie. Kolor chabrowy, jak można było przewidzieć, znudził się szybko już w sezonie wiosennym, w lecie jednak, wśród kilku innych sukienek, jedna w tym kolorze mniej się opatruje, niż noszony codziennie kostjum,

U N.

Nie wolno się całować.

Urząd zdrowia w amerykańskim stanie New Jersey robi propagandę za ogólnym zakazem całowania się. Po wprowadzeniu prohibicji alkoholu, ma być zakazany pocałunek, jako szkodliwy dla zdrowia, ponieważ przenosi bakcyle. Zaiste, że Ameryka w swej troskliwości o zdrowie swych obywateli, posuwa się tak daleko, że pragnie mieszać się do wszelkich przejawów i życia prywatnego. Jeżeli to pójdzie dalej w tem tempie, to u progu każdego mieszkania prywatnego będzie czuwał funkcjonarjusz policji prohibicyjnej, aby nie przekraczano państwowych zakazów.

Dotychczas jednak, zakaz używania alkoholu wydał tylko takie rezultaty, że alkoholu pije się więcej, aniżeli dawniej, że przemytnicy zarabiają na tem olbrzymie sumy i że w zastępstwie szlachetnych trunków, używa się często różnych szkodliwych preparatów. Gdyby tedy wprowadzono zakaz całowania się to prawdopodobnie całą ludność amerykańską ogarnąłby istny szał pocałunku. Taka to już bowiem natura ludzka, że najlepiej smakuje owoc zakazany.

Z WIDOKÓW KRESOWYCH.



Okolice m. Wilna w maju.

Pretensjonalność i zdrowie.

Szkodliwość kosmetyków.

Jedno z pism francuskich zamieściło ciekawy artykuł o szkodliwości kosmetyków, przytaczając bardzo wiele przykładów i twierdząc kategorycznie, że piękność kobiety, świeżość cery, karmin ust i blask oczu— zależny jest jedynie od zdrowia, spokoju wewnętrznego jak również regularnego trybu życia. Obecna moda nie tylko używania ale nadużywania wszelkich „malowideł" — prowadzi do przedwczesnej starości i utraty naturalnej urody.

Autor artykułu twierdzi, że młoda osóbka, która jedynie podlegając nakazom mody zaczęła używać sztucznego karminu do ust — w niedługim czasie pozbawi swe wargi koloru naturalnego. Barwnik wpływa ujemnie, usta nabierają koloru sinego i bledną—a wtedy karmin staje się nieodzownym. Tak samo rzecz ma się z farbowaniem włosów, rzęs i brwi, które pod wpływem farby zatracają swój własny naturalny kolor — stają się wypełzłe i—bezbarwne.

Róż nakładany na policzki—psuje cerę — niszczy naskórek i przyczynia się do wczesnych zmarszczek. Strojnisie i wielbicielki sztucznej urody powinny bardzo poważnie wziąć pod uwagę powyższe uwagi.

Sanatorjum miłości.

Zimne natryski, dieta i wykłady odpowiednie leczą najsrożej zranione dusze.

Jednym z najbardziej wziętych lekarzy w Paryżu jest dr. Laforguet, uczeń słynnego psychoanalityka i profesora Sorbony dr. Vacheta.

Klijentela dr. Laforguet'a rekrutuje się z ludzi, którzy przeżywali katastrofę miłosną i chcą znaleźć zapomnienie. Miłość, zdaniem uczonego francuza, jest objawem patologicznym, podobnie jak złośliwy nowotwór lub wrzód na ciele. Ludzi zakochanych trzeba więc leczyć, a terapja jest bardzo trudna i wymaga wielkiej delikatności.

Podwójne zabiegi muszą być stosowane do chorych „na miłość": oddziaływać trzeba na ciało i na duszę. Wskazane są zimne kąpiele, elektryzacja, masaże, przebywanie na świeżem powietrzu, a zachowanie djety, jest warunkiem odzyskania równowagi.

Djeta dla chorych „na miłość" jest dość skomplikowana: Nie wolno im używać alkoholu, jadać wołowego mięsa i potraw korzennych, natomiast wielką moc leczniczą posiadają owoce, sałaty i nabiał. Chorzy muszą unikać wszelkich drażniących zapachów, używanie perfum jest niedozwolone. Woń kwiatów oddziaływa również niedobrze na chorych na miłość.

Dr. Laforguet urządza dwa razy dziennie wykłady dla swych pacjentów, które wywierają zbawienny wpływ na ich biedne dusze i po miesiącu takiej kuracji czują się odrodzeni i zdolni... do nowej miłości.

Jak zużytkować odpadki.

Małe kawałki mydła toaletowego, których już w ręku utrzymać nie można zbiera się do woreczka sporządzonego z kawałka grubego tiulu (woreczek zrobiony robotą szydełkową nadaje się do tego celu).

Po jakimś czasie, kiedy woreczek jest już prawie pełny, zaszywa go się i używa jak mydła. Szczególnie do mycia dzieci w kąpieli nadaje się znakomicie; gdyż łatwiejszym jest do trzymania w ręce od śliskiego mydła, które tak łatwo z ręki się wymyka, że trzeba je dopiero łowić w wodzie.

Woreczek taki nadaje się też do mycia rąk w kuchni i zastępuje w pewnej mierze szczoteczkę.

Z kawałka trzcinki można sobie sporządzić doskonałą szczoteczkę do mycia flaszek.

Półmetrowy kawałek trzcinki, obłupujemy z twardej kory do 5 cm. z góry, poczem rozbijamy kawałek ten zapomocą młotka, obracając trzcinkę w ręce tak długo, aż się trzcinka rozstrzępi na poszczególne włókna, tworząc ostry pędzel.

Po zużyciu się tego pędzla obcina się go z resztek nożyczkami i postępuje z dalszym pięcio-centymetrowym kawałkiem jak wyżej podano, tworząc nową szczoteczkę.

Czytajcie i popierajcie „Express Kolejowy!"

HUMOR I SATYRA.

Jak maszynista oświadczał się swej narzeczonej.

(List miłosny).

Kochana Panno Hermenegildo!

Nadszedł czas, że pod ciśnieniem kilkunastu atmosfer różnych myśli zmuszony jestem odkręcić kurek mego zbiornika w sercu i wylać przed Tobą uczucia, któremi jest napełniony po brzegi.

Od pierwszego wejrzenia zostałem pchnięty buferem miłości dla Ciebie, miłości, która jako ekscentryk, zwekslowała mnie z drogi mego żywota na Twoją linję, Kochano Panno Hermenegildo!

Czuję, że jesteśmy, jako te 2 pociągi, jadące z przeciwnych stron po jednotorowej linji na siebie. Nawet czerwony sygnał niebezpieczeństwa nie zdoła ich wstrzymać. Całą więc siłą pary pędzę do Ciebie, a silnie zabrekowawszy hamulce, u stóp Twych wyszufluję cały ładunek mego uczucia i błagam o rękę, gdyż Ty jedna tylko możesz być resorem na kamienistej drodze mego żywota, a ja klapą bezpieczeństwa trosk naszych. Nasze szczęście wspólne dodaje oliwy do panewek małżeńskiego pożycia i będziemy mogli gładko jechać po linji, wiodącej do przyszłości, będąc pewni, że nie ukręci się nam oś przeznaczenia. Jeżeli nasyp projektów moich podoba Ci się, o najdroższa moja lokomotywo, to niechaj ksiądz pobłogosławi nam, a wtedy zaczniemy dbać o przyszłość naszych tenderków wązkotorowych.

Jeżeli jednak odmówisz mi, to zażywszy kontrpary, wjadę do remizy wspomnień lub będę się błąkał, jak stara wyranżerowana wekslówka po torach zapasowych. Mam nadzieję, że usłyszę jednak gwizdanie nadchodzącego pociągu naszego szczęścia, a obliczając naprzód kilometrowe wspólnych naszych przyszłych rozkoszy podróży poślubnej i miodowych miesięcy, całuję Cię i czekam pod halt *) sygnałem, gwiżdżąc niecierpliwie na Twoją upragnioną odpowiedź!

Twój aż do pompki Tender
maszynista I klasy.

Podał *K. Kwiatkowski.*

*) Stój.

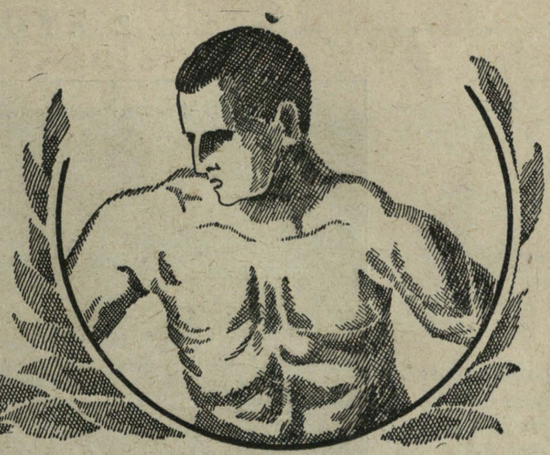
Historja autentyczna, a prawie filmowa.

Młoda—i oczywiście przystojna—„pracownica igły" w San-Francisko znalazła pewnego dnia na ulicy w pobliżu banku, leżące na trotuarze dwa banknoty studolarowe.

Zgłosiła się bezzwłocznie do owej instytucji finansowej i odniosła dolary kasjerowi, który jej oświadczył, że pieniądze staną się jej prawowitą własnością, o ile nikt do roku o zgubie się nie upomni.

Gdy panna William w terminie przewidzianym wróciła do banku, oświadczono jej, że suma została już odebrana przez pewnego przemysłowca, pragnącego osobiście poznać uczciwą znalazczynię. Wspólne zjedzone śniadanie miało epilog amerykańsko-filmowy, gdyż zakończyło się małżeństwem miljonowego przemysłowca z biedną a uczciwą krawcową.

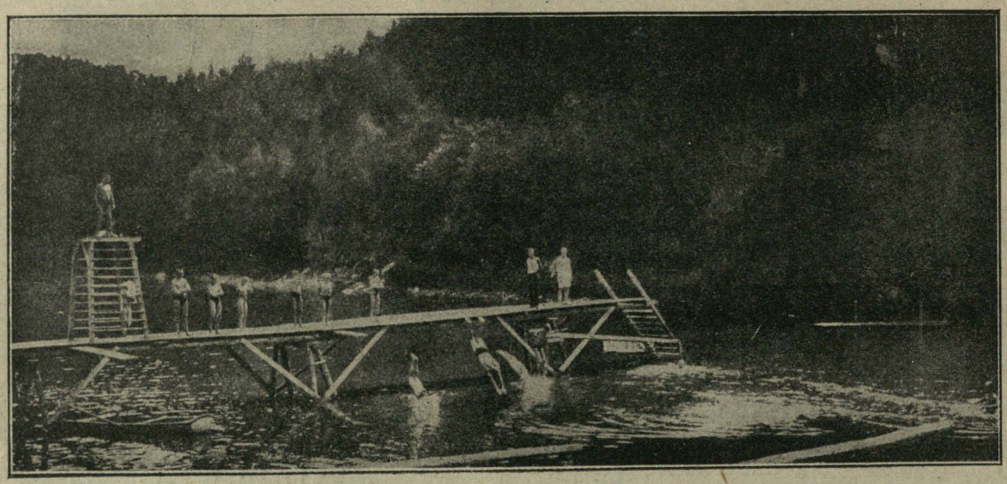
KOLEJARZ SPORTOWIEC



Pod redakcją kpt. TADEUSZA KAWALCA, oficera wychowania fizycznego ośrodka Wilno, „KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawiera przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

***

Z ŻYCIA SPORTOWEGO.



Ćwiczenia pływackie.

samochodu otoczeni przez tłumy ludzi, które wznosiły okrzyki na ich cześć.

Lotnik wyraził życzenie udania się o wczesnej porze na spoczynek.

Entuzjazm w Ameryce.

Londyn, 22.5. — (Pat.)—Agencja Reutera donosi z Nowego Jorku: „Wiadomość o przybyciu Linbergha do Paryża wywołała tu niesłychany entuzjazm. Tłumy przepełniały do późnego wieczora Brodway, tańcząc, śpiewając i wznosząc okrzyki. Natychmiast po otrzymaniu wiadomości z Paryża o szczęśliwem wylądowaniu Lindbergha, fakt ten rozgłoszono w całem mieście przy pomocy ogłuszającego ryku syren, gwizdków i megafonów. Z dachów drapaczy nieba rozrzucono taką masę ulotek, że w pewnych chwilach na ulicach miasta zrobiło się ciemno. Miasto udekorowano flagami. Tłumy gromadziły się przez cały dzień do późnych godzin wieczornych przed oknami agencyj prasowych, żądne dalszych wiadomości. We wszystkich kościołach bito w dzwony. Równie uroczyście obchodzono zwycięstwo Lindbergha w innych miastach. Tak uroczyście święcono tylko dzień zawieszenia broni 11.11 1918 r.

—

Rekord światowy w rzucie oszczepem

pobity przez polkę w Krakowie.

Rekord światowy w rzucie oszczepem pobiła Lenka (Cracovia) 33,30, a oszczepem oburącz — 49,40. Inne wyniki: w dal — Hanka 4,42, dysk — Jasna 29,41, dysk oburącz — Jasna 53,07 (rekord polski), kula — Jasna 8.40,5, kula oburącz — Wiśka 13.85, 240 m.—Wiśka 37 sek.

Międzynarodowe konkursy hippiczne w Warszawie.

W dalszym ciągu na międzynarodowe konkursy hippiczne wpłynęło zgłoszenie rtm. armji rumuńskiej 7 p. huzarów – Lupecsu Jana z końmi „Kitty" i „Arizona".

Jeźdźcy węgierscy wyjechali w dniu 19 b. m. z Budapesztu.

Ponadto wpłynął meldunek ppor. z 18 p. uł. Gruzina Kubiaszwilli Szymera.

Oprócz podanych już zgłoszeń wpłynęły jeszcze wpisy pań: hr. Tarnowskiej (koń „Zuch"), p. Dembińskiej z Poznania i p. Jurgielewiczowej z Warszawy i innych.

Jeźdźcy sowieccy, którzy pierwotnie zgłosili swój przyjazd—ze względów natury technicznej nie przybędą.

Lekkoatletyczne mistrzostwa Warszawy.

W dniu 20-V rb. rozpoczęły się mistrzostwa lekkoatletyczne Warszawy. Rozegrane zostały przedbiegi na 100 i 400 mtr., oraz następujące rozgrywki ostateczne:

W wyż — 1) Fryszczyn (Pol.) 172, 2) Mierzejewski (AZS.) 165, 3) Meyer (Pol.) 165, następnie Pawski i Maciszczyk (AZS) po 165 cm.

Rzut kulą — 1) Cejzik (Pol.) 11.83 m., 2) Pawski (AZS.) 10.19 m., 3) Rusecki (Pol.) 10.14.

Rzut kulą oburącz — 1) Pawski (AZS.) 18.53 m.

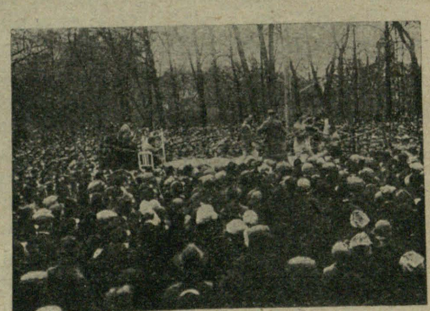
Bieg 1500 mtr. — 1) Malanowski 4 m. 10 s.; 2) Foryś (Warsz.) 4 m. 11 s., 3) Freyer 4 m. 13 s, 4) Oldak, 5) Karozowski, 6) Sarnacki. Bieg prowadził początkowo Freyer, który pierwszy kilometr przeszedł w czasie 2:47.

Skok o tyczce—1) Majewski (AZS) 3 mtr., 2) Jaworowski (AZS.), 3 mtr., 3) Fryszczyn (Pol.) 3 mtr.

Zakończenie szermierczych mistrz. Polski.

W drugim dniu mistrz. Polski w szermierce konkurs w szablach wygrał Papee (Kraków) przed Friedrichem, Zabielskim, Małeckim, Borskim i Kowalewskim. Nagrodę za styl dostał Małecki.

ZAWODY BOKSERSKIE.



Zorganizowanym w dniu 3 Maja przez ośrodek W. F. „Wilno", zawodom bokserskim przypatrywały się tysiączne tłumy publiczności.

Ukochajmy morze.

Nasz specjalny dodatek morski.

Turystyka morska.

Posiadanie własnego wybrzeża morskiego w niczem nie zmieniło dotychczasowego kierunku ruchu naszej turystyki. Wprawdzie rok rocznie, o pewnej porze, ciągną całe rzesze letników i wycieczkowiczów na nasze wybrzeże, ograniczają się one jednak prawie wyłącznie do delektowania się widokiem morza... z plaży.

Przeciętnemu letnikowi, spragnionemu wypoczynku i wywczasów, w zupełności to wystarcza, niemniej jednak czas już wielki, by wyjść nareszcie poza granice tego szablonu i wyruszyć trochę w morze, które tyle w sobie cudów kryje. W roku bieżącym zadanie to będzie o tyle ułatwione, że państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" uruchamia dwa statki salonowo-pasażerskie dla wycieczek po wybrzeżu polskiem, z tem, że poza regularną komunikacją pomiędzy portami wybrzeża, jeden ze statków będzie odbywał podróże nieco dalsze do Szwecji, Danji, na wyspę Bornholm.

O ile nam wiadomo, odnośne czynniki rządowe, chcąc przyjść z pomocą osobom, pragnącym odbyć wycieczkę zagraniczną na statku „Żeglugi Polskiej", zamierzają poczynić daleko idące ułatwienia paszportowe. Należy się więc spodziewać, że uruchomienie polskich statków pasażerskich, przyczyni się wybitnie do poznania i pokochania szmaragdowego Bałtyku i zachęci wielu do odbywania dalszych wycieczek morskichna własną rękę na wielkich yachtach.

Kilka zachęcających przykładów mieliśmy w latach ubiegłych, w ciągu których członkowie naszych klubów żeglarskich odbyli parę podróży po Bałtyku maleńkiemi yachtami „Witeź" i „Carmen". I w roku bieżącym również wyruszają nasi dzielni sportowcy-żeglarze w kilka takich podróży. Yacht-Klub Polski zamierza zorganizować parę podróży morskich yachtem „Witeź", który 12 czerwca ma wyruszyć w północne strony Bałtyku, zawijając po drodze do Sztokholmu, Helsingforsu, Tallinu i Rygi, w lipcu zaś ku brzegom Danji i południowej Szwecji. Prócz tego Yacht Klub Polski zdecydował się nabyć większy jacht krążowniczy o ca 200 metr. kwadr. ożaglenia, któryby służył dla celów dalszych wycieczek morskich naprzykład po morzu Północnem.

Na Międzynarodowy Zlot Skautów Morskich, mający się odbyć w Danji pomiędzy 1-szym a 15-ym sierpnia b r. nasze organizacje harcerskie wysyłają 3 obsady, z których jedna ma się udać własną moją drogą rzeczną do Szczecina, a stamtąd morzem do Kopenhagi i Helsingöru.

Inne kluby żeglarskie nie pozostają bynajmniej w tyle i zamierzają również odbyć kilka wycieczek morskich.

I może kiedyś, w niedalekiej przyszłości osmagani słonym wichrem burz, nasi dzielni żeglarze, wytworzą z siebie swojski typ polskiego wilka morskiego, a przygody ich wśród pociągających swą tajemniczością bezmiarów wód przejdą podawane z ust do ust w pokolenia.

Aby zachęcić naszych zacnych Czytelników zagadnieniami morskiemi, postanowiliśmy liczbę naszych dodatków specjalnych uzupełnić dodatkiem morskim, gdzie drukować będziemy pamiętniki Starego Admirała. *J. K.*

Minister Kwiatkowski o znaczeniu zagadnienia morskiego.

Na odbytej w ministerstwie przemysłu i handlu pod przewodnictwem p. ministra inż. E. Kwiatkowskiego konferencji morskiej przy udziale zainteresowanych sfer przemysłowych, handlowych oraz przedstawicieli rządowych. P. minister Kwiatkowski w zagajeniu podkreślił znaczenie zagadnienia morskiego w Polsce.

W tej pracy dla państwa polskiego muszą być skoordynowane wysiłki wszystkich czynników twórczych w państwie, gdyż aktywizacja wybrzeża morskiego posiada wielkie znaczenie gospodarcze dla państwa zarówno w płaszczyźnie jego potęgi politycznej jak i gospodarczo-handlowej.

Z kolei p. minister zobrazował pokrótce zasadnicze elementy wykorzystania własnego wybrzeża morskiego, któremi są: a) aktywizacje portu, b) flota, c) zagadnienie rybackie.

Przez zorganizowanie powyższych trzech elementów można będzie rozbudować wybrzeże, oraz wytworzyć atmosferę współpracy i związanie społeczeństwa polskiego z morzem.

Zwołana konferencja ma na celu należyte i wszechstronne oświetlenie omawianego zagadnienia przez wysłuchanie opinji sfer społecznych i wyciągnięcie z nich odpowiednich wniosków.

Po przemówieniu p. ministra rozpoczęła się konferencja, która z jednej strony obejmowała rzut oka na prace już dokonane, z drugiej zaś strony dotyczyła kwestji, które niebyły dotychczas przez rząd realizowane (rybactwo) oraz dotyczyła koncepcji, które mogłyby dźwignąć ważną sprawę morską w Polsce naprzód.

W powyższych sprawach zostały wygłoszone referaty sprawozdawcze ze strony ministerstwa przemysłu i handlu przez pp. nacz. St. Łęgowskiego — o budowie portu i rozbudowie miasta portowego, nacz. Pistla— o rozbudowie floty handlowej.

Pod Polską banderą.

Ostatnie rejsy naszej eskadry handlowej były następujące: „Poznań" w tych dniach przybył do Gdańska z ładunkiem 2.700 ton tomasówki z Gandawy (Belgja), „Kraków" odpłynął dn. 11 b.m. ze Sztokholmu do Gdyni, „Wilno" odpłynął z Gdyni z ładunkiem 2.690 ton węgla do Gandawy, „Katowice" ładuje w Gdyni na 2.700 ton wegla, z którem popłynie do Göteborg, „Toruń" przybył z Gandawy do Gdańska z ładunkiem 2.700 tomasówki, „Warta", przejęty niedawno przez „Polską Żeglugę" transportowiec wojenny, ładuje w Gdańsku 3.700 ton węgla, z którym wyruszy w pierwszą swoją podróż, jako statek handlowy, do Göteborg. W następnym swym rejsie „Warta" uda się prawdopodobnie do Algieru z ładunkiem polskiego węgla.



Drużyna W. K. S. „Pogoń", która zwyciężyła w 18 klm. biegu sztafetowym Wilno-Nowo-Wilejka, zorganizowanym w dniu 3 Maja przez A. Z. S.

Dno morskie się podniosło.

Na morzu Czarnem—statki z trudem wchodzą do portu w Jałcie.

MOSKWA, 23.5. W wyniku jakiejś podziemnej akcji geologicznej podnosi się w niektórych częściach dno morza Czarnego. Objaw ten zauważono szczególniej w okolicach Anapy i Jałty. W tym ostatnim wypadku przybrało podniesienie się dna morskiego tak znaczne rozmiary, że statki mają utrudnione wejście do portu w Jałcie.

Znowu zatarg z Gdańskiem

o wyładowanie amunicji dla Polski.

GDAŃSK, 23.5. Pomiędzy senatem a komisarjatem Rzplitej wywiązało się nieporozumienie na tle przyjęcia przez port gdański zapowiedzianego na jutro transportu amunicji, który ma być przywieziony przez statek „Wilja".

Komisarjat Rzplitej stoi na stanowisku, iż amunicja powinna być wyładowana przez robotników Polaków o obywatelstwie polskiem. (AW.).

Narty na sztucznym śniegu.

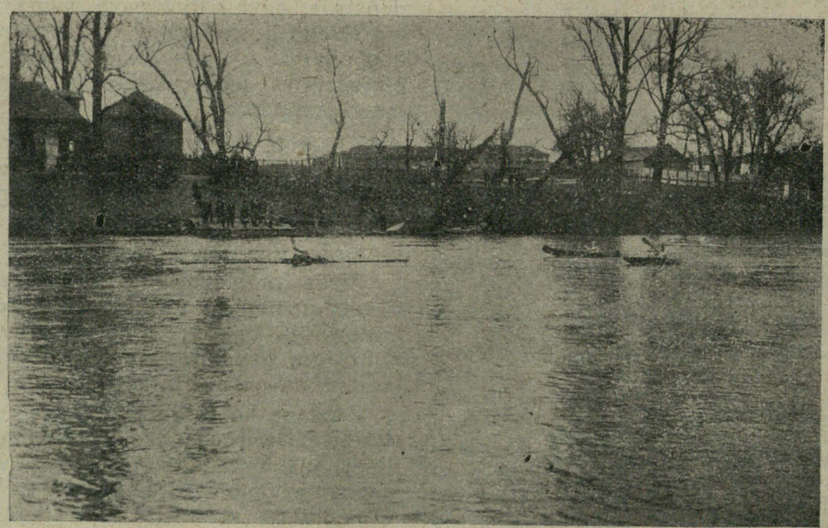
Chemik angielski wynalazł produkt, z punktu widzenia sportowego najzupełniej śniegowi odpowiadający, zaś przedsiębiorca niemiecki urządza w Berlinie teren do popisów narciarskich. Preparat ten ma formę proszku, absolutnie odpornego na wpływy atmosferyczne i, zdaniem lekarzy, najzupełnie dla zdrowia nieszkodliwego. Berlin wkrótce przeto posiadać będzie ersatz—górę o zimowym wyglądzie, na której po ersatz — śniegu mknąć będą prawdziwi narciarze.

Zapoczątkowanie sportu żaglowego w Wileńszczyźnie.

Łącznie z „Tygodniem Żeglugi Polskiej", który urządzony zostanie dla celów propagandowych przez wszystkie oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej w dniach od 22 do 29-go maja b. r., zorganizowaną zostanie wielka wycieczka z Wilna do Trok, gdzie odbędzie się uroczystość spuszczenia na wodę pierwszego własnego yachtu żaglowego Wileńskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej na jeziorze Trockiem. Yacht ten, w którym będzie mogło pomieścić się do 15 osób, wykonany został w Wilnie według wskazówek przewodniczącego sekcji sportowej Ligi M. i Rz. p. d-ra kolejowego Czesława Czarnowskiego, znanego sportowca, współwłaściciela pierwszego polskiego yachtu żaglowego „Carmen", spuszczonego w roku ubiegłym na Bałtyku. Przytem warto przypomnieć że yacht „Carmen", mając wszystkiego 7 osób na swym pokładzie, odbył ową słynną w roku ubiegłym podróż do wybrzeży Szwecji i Danji, która w całym świecie sportowym zjednała dla śmiałych naszych szczere wyrazy uznania. Spuszczenie nowego yachtu żaglowego na jeziorze trockiem będzie nietylko zapoczątkowaniem w Wileńszczyźnie sportu żaglowego, który w innych krajach, jak Niemcy, Anglja i państwa skandynawskie, jest bardzo szeroko rozpowszechniony, lecz może także przyczynić się do szerszego używania żagli na łodziach przeznaczonych do celów praktycznych. Dzisiaj na naszych rzekach i wielkich jeziorach zużytkowanie siły napędowej wiatru za pomocą żagli nie jest rozpowszechnione, przeważnie z braku umiejętności obchodzenia się z żaglami. Conajwyżej spotka się czasem łodzie z jednym żaglem. Dlatego też yacht żaglowy Wileńskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej może stać się zarazem statkiem szkolnym — matką dla rozpowszechnienia żeglugi w bardzo szerokim zakresie. Prezesem Wileńskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej jest obecnie, w miejsce nieodżałowanego ś.p. Kazimierza Wimbora, kurator wileńskiego okręgu szkolnego dr. Antoni Ryniewicz. Nadmienić jeszcze należy, że nad jeziorem trockiem, w pobliżu malowniczych ruin zamku trockiego, posiada Wileński Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej także swój własny lokal jako schronisko w razie niepogody i dla noclegów. Lokal ten jednoczesnie ze spuszczeniem pierwszego yachtu żaglowego na jeziorze trockiem również oddany zostanie do ogólnego użytku. (Kurjer Wileński). (F)

ŻEGLUGA NA WILJI.

Otwarcie przystani.



W dniu 3 Maja odbyli wioślarze swoją doroczną rewję. Na pomoście zaproszeni goście: Wojewoda Raczkiewicz, wice-wojewoda o. Malinowski, generał Burhardt-Bukacki i generał Popowicz.

RADJO-EXPRESS

Dodatek KOLEJOWY specjalny

redagowany przy współudziale wybitnych sił fachowych w osobach p.p. Marji Żyziemskiej-Malary, mjr. Zygmunta Ertla i por. Romana Pikiela.

Hallo! Hallo! Tu Wilno!

Polskie Radjo o budowie i mocy stacji radjonadawczej w Wilnie.

Rozmowa z zastępcą Dyrektora Polskiego Radjo p. Bronisławem Fudakowskim.

Ze względu na pierwszorzędne znaczenie państwowe i społeczne radjostacji nadawczej w Wilnie, zwłaszcza w dziedzinie propagandy państwowotwórczej, oświaty i kultury na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej, jesteśmy zwolennikami stworzenia na Wilenszczyźnie silnego, zdrowego ruchu radjowego, oraz rychłej budowy silnej, o szerokim zasięgu detektorowym stacji nadawczej w Wilnie,

Podzielając w zupełności słuszność wywodów kustosza zabytków sztuki i kultury na Wileńszczyźnie prof. Remera i wice-prezesa Polskiej Dyrekcji Poczt i Telegrafu p. Inż. Ciemnołońskiego, zamieszczonych na łamach „Radjo-Expresu Kolejowego" w poprzednich numerach, w celu wszechstronnego wyświetlenia tego zagadnienia i możliwości rychłej realizacji radjowych postulatów Wileńszczyzny, zwróciliśmy się ponownie do Dyrekcji Polskiego Radja z prośbą o udzielenie naszym czytelnikom uzupełniających wyjaśnień dotyczących budowy radjostacji nadawczej w Wilnie.

Niestety nie zastaliśmy Naczelnego Dyrektora p. Zygmunta Chamca, który bierze udział w konferencji międzynarodowej radjofonicznej w Lozannie, zwróciliśmy się więc do jego zastępcy, p. Dyrektora Bronisława Fudakowskiego, który z wielką życzliwością chętnie udziela nam dobrze przemyślanych, bardzo cennych wyjaśnień. Rozmowa odbywa się w zacisznem gabinecie Dyrektora Naczelnego, w nastroju bardzo poważnym wzajemnego zrozumienia doniosłości znaczenia państwowego poruszanych tematów.

Zapytujemy: *Czy nie udałoby się zbudować dla Wilna, jeszcze w roku bieżącym, silnej radjo stacji nadawczej, jeżeli nie silniejszej od innych, to choćby takiej jak Warszawska, któraby odpowiadała wymaganiom specjalnym kresów wschodnich, z uwagi na konieczność państwową przeciwstawiania się obcej, szkodliwej radjo propagandzie Kowna i Moskwy?*

Na wstępie ustalamy zgodność opinji co do znaczenia radja dla Kresów i potrzeby realizacji radjowych postulatów Wileńszczyzny ze względów konieczności państwowych. Z pewnym, zrozumiałem zresztą zdziwieniem zapytujemy, czy istotnie Polskie Radjo zamierza przystąpić do budowy nie wielkiej lecz małej radjo-stacji nadawczej w Wilnie?

— Aczkolwiek — odpowiada nam p. Dyr. Fudakowski—Rada Zarządzająca Polskiego Radja najzupełniej zdaje sobie sprawę z tego, że kresy wschodnie są narażone na obcą i szkodliwą propagandę, i dlatego winny przeciwstawić tej propagandzie kontr-propagandę przez radjo-stację nadawczą w Wilnie co jest koniecznością państwową, to jednak, narazie, ostateczne załatwienie tej sprawy musi uledz zwłoce.

— *Czy dominujący wpływ na tą decyzję wywarły względy handlowe?*

— Względy handlowe niewątpliwie — mówi p. Fudakowski — muszą odgrywać ważną rolę w przedsiębiorstwie takiem, jakiem jest Polskie Radjo, które jakkolwiek ma zadanie społeczno-kulturalne, jest jednakże przedsiębiorstwem finansowem i, jako takie, musi być odpowiednio prowadzone, dlatego też względy handlowe zasadniczo decydują o możliwości budowy i eksploatacji większej lub mniejszej stacji, jasnem jest bowiem, że koszt iwestycji i prowadzenia stacji n.p., jaka posiada Warszawa, jest niewspółmiernie większy od kosztów, pół-kilowattowej, jaką Polskie Radjo wybuduje dla Wilna.

— *A względy państwowe?*

— Względy państwowe... Tak jak na wstępie wspomniałem, że zrozumienie znaczenia stacji nadawczej w Wilnie pod względem konieczności państwowych skłoniło dyrekcję Polskiego Radja do niezwłocznego przystąpienia do budowy stacji w Wilnie, jakkolwiek Dyrekcja Polskiego Radja zdaje sobie zupełnie sprawę, że każda stacja na kresach nie odpowie wymaganiom handlowym, dawać bowiem będzie deficyt, to jednak ze względu na dobro państwowe, Rada Zarządzająca Polskiego Radja zdecydowała przystąpić do budowy stacji takich na kresach. Nie znaczy to, żeby Polskie Radjo nie miało w przyszłości przystąpić do budowy stacji zupełnie potrzebom miejscowym odpowiadającym, realizacia jednak takiego planu wymaga—po pierwsze—dłuższego przygotowania, a przedewszystkiem efektywnej pomocy finansowej Rządu.

— *Budowana więc w Wilnie Stacja nadawcza będzie nosiła charakter prowizoryczny?*

Tak jest zaznaczyć przytem wypada, że funkcjonowanie przez pewien czas małej stacji, którą Polskie Radjo zdecydowało wybudować narazie w Wilnie jako tymczasową, będzie ze wszech miar pożyteczne?

Tak jest, ponieważ stacja ta będzie mogła być uruchomiona już w ciągu lata bieżącego, sprowadzona bowiem z Ameryki najnowszej konstrukcji stacja, w tych dniach przybędzie do Warszawy, wówczas gdy sprowadzenie większej stacji wymaga znacznie dłuższego czasu i w roku bieżącym byłoby niesłychanie trudnem do zrealizowania, a nawet niewykonalnem.

— *Szkoda!*

— Pozatem, ta pierwsza radjostacja nadawcza na obszernych te-

renach ziem wschodnich niewątpliwie przyczyniłaby się do zapoznania praktycznego komunikacji radjowych przez ludność tych ziem, przyzwyczaiłaby prelegentów do występowania przez radjo i pozwoliłaby stworzyć w Wilnie najodpowiedniejszą dla kresów organizację radjopropagandy polskiej, mogącej skutecznie przeciwstawić się obcej, litewskiej i sowieckiej propagandzie.

— *Słusznie, czas...*

— Czas istnienia małej stacji pozwoliłby przygotować spokojnie podstawy finansowe dla budowy i eksploatacji większej stacji.

— *Czy zapowiedziany przyjazd do Wilna Dyr. Chamca poprzedzą badania przedwstępne, techniczne terenu tutejszego?*

— Tak jest, we wtorek przyjeżdża do Wilna nasz Dyrektor techniczny, p. Heller.

Dziękując za udzielone nam informacje opuszczamy sympatyczne progi Polskiego Radjo.

Istotnie 24.V. r.b. przybył do Wilna Dyrektor Techniczny Polskiego Radja inż. Heller, łącznie z którym oraz majorem Ertlem i porucznikiem Pikielem dokonaliśmy poszukiwań terenu odpowiedniego na budowę tymczasowej Radjostacji nadawczej w Wilnie i stałego studja. Poszukiwania te trwały do dnia 25 b. maja włącznie i zakończone zostały rezultatem pomyślnym. Mająca powstać Stacja mieścić się będzie prawdopodobnie na górnem piętrze Domu Towarowo-Handlowego Br. Jabłkowskich przy ulicy Adama Mickiewicza.

Jerzy Kamiński.

Szkodliwe pogłoski.

Zimna i deszcze, które w roku bieżącym gnębią Polską znów, jak w roku zeszłym, powodują wśród ciemnych mas do zwalania przyczyn niepogody na radjo.

Jak się dowiadujemy w różnych stronach kraju po wsiach szerzą się pogłoski, przypisujące urządzeniom radjowym ściąganie deszczu i zimna. Pogłoski te znajdują podatny grunt, co tu i ówdzie odezwało się już niszczeniem prywatnych urządzeń radjowych, zrywaniem anten odbiorczych i t. p.

Władze administracyjne oraz samorządowe powinny w zagrożonych okręgach roztoczyć baczną opiekę nad prywatnemi urządzeniami radjo-odbiorczemi, oraz przeciwstawić się wszystkiemi rozporządzalnemi środkami głupiej i szkodliwej agitacji.

RADJO NA KOLEJACH POLSKICH.

Na początku b. r. odbyła się w warszawskiej dyrekcji kolejowej próba słuchania audycyj radjowych w wagonie podczas ruchu pociągu za pomocą aperatu specjalnej konstrukcji, bez anteny, uziemionego tylko przez połączenie z hamulcem Westinghausa.

Aparat radjowy zainstalowany w wagonie służbowym na przestrzeni Warszawa—Skierniewice, działał podczas podróży sprawnie, tak że słuchacze, w gronie których znajdowali się delegaci i inżynierowie kolejowi z ministerstwa komunikacji i warszawskiej dyrekcji kolejowej z dyrektorem departamentu inż. W. Czapskim na czele, przysłuchiwali się audycji „Polskiego Radjo" otrzymując odbiór czysty, głośny i wyraźny.

Pomyślne wyniki prób zachęciły polskie władze kolejowe do dalszej pracy w tym kierunku. Na razie, radjo znalazłoby zastosowanie jako środek rozrywkowy, jednakże zarząd kolei zamierza w niedługim czasie użyć radja do celów praktycznych, jako środka w służbie informacyjno-łącznikowej między poszczególnemi dyrekcjami kolejowemi oraz dla celów sygnalizacyjnych. W ten sposób radjo stałoby sią błogosławionym środkiem zapobiegającym katastrofom kolejowym.

Powyższe plany naszych władz mają wszystkie szanse pomyślnego rozwiązania, gdyż zagranica, która oddawna wprowadziła radjo dla celów administracyjnych i rozrywkowych otrzymała doskonałe rezultaty.

Na razie, władze kolejowe w Polsce mają zamiar zaprowadzić wagony radjowe na głównych szlakach. Inowacja ta zostanie prawdopodobnie przyjęta z wielkim zadowoleniem przez liczne rzesze przyjaciół i amatorów radja.

Biuletyny lotniczo-meteorologiczne przez radjo.

Radjostacja Warszawska w porozumieniu z Polskim Instytutem Meteorologicznym i z władzami lotniczemi wojskowemi i cywilnemi, ogłaszać będzie codziennie biuletyny meteorologiczne, specjalnie dla celów lotniczych. Biuletyny ogłaszane będę o godzinie 12-ej, 18-ej i 22-ej. Prócz tego, wobec zbliżającej się pory letniej i wzmożonego ruchu lotniczego biuletyny takie wygłaszane będą w przyszłości również i o godz. 6-ej rano. Natomiast o godz. 14-ej ogłaszany jest codzienny komunikat ogólny meteorologiczny, informujący o stanie pogody na całem terytorjum Polski.

Lotnicze komunikaty meteorologiczne będą miały ogromne znaczenie dla lotników cywilnych i wojskowych, którzy za pośrednictwem radja będą mogli co kilka godzin otrzymywać świeże i z miarodajnego źródła pochodzące informacje o warunkach atmosferycznych, panujących w danej chwili na linji lotu.

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY

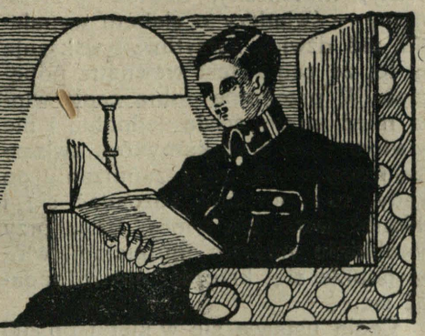
WÓDKI CZYSTE

pierwszorzędnej jakości mocy 40% i 45%.

Najprzedniejsza wódka wyborowa mocy 45%.

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualji oraz restauracjach.

ENCYKLOPEDJA WIEDZY KOLEJOWEJ (VADEMECUM KOLEJARZA)



Eksploatacja kolei.

JERZY KAMIŃSKI.

(c. d.).

Praca pociągów ścisle jest związana z pracą parowozów i wagonów i celowy rozdział jednych i drugich oraz prawidłowe ich wykorzystanie przez służbę eksploatacyjną ma olbrzymie znaczenie w ogólnej pracy kolei żelaznych. Zwłaszcza, gdy zważymy, że, *przeciętny dzienny przebieg parowozu czynnego na PKP. w 1925 r. wynosił 119 klm.**), t. j, biorąc przeciętną prędkość biegu z pociągiem towarowym 15 klm., *stanowiłoby to tylko 8 godzin pożytecznej pracy, reszta zaś czasu 16 godzin na dobę, 2815 czynnych parowozów PKP. stoi nieprodukcyjnie, bądź w pogotowiu, bądź w rezerwie, bądź idzie luzem, co wynosi bezużytecznych 45040 parowozo-godzin × 13,25 = 596780 zł. czystych strat kolei*, nie wliczając w to strat, których nie można wprost obliczyć, a jakie poniosła kolej z powodu bezczynności i nienależytego ich wykorzystania.

W pracy każdego parowozu, będącego na usługach kolei rozróżniamy dwa okresy, a mianowicie: pierwszy, kiedy parowóz znajduje się w depot głównem lub obrotowem (parowozowni), drugi — kiedy parowóz jest przy pociągu.

Obowiązkiem służby eksploatacyjnej jest zawsze bacznie śledzić za tem, ażeby parowozy były należycie wykorzystane w pociągach, obciążonych odpowiednio do ich konstrukcji oraz szybkości przebiegów, aby skrócone były ich postoje, jak na stacjach, tak i w parowozowniach obrotowych, w oczekiwaniu przyjęcia drugiego pociągu.

Niewątpliwie, że tą drogą uda się znacznie zmniejszyć olbrzymie wydatki kolei na utrzymanie służby stacyjnej i warsztatowej, które obecnie stanowią przeszło 40% ogólnej sumy wydatków eksploatacji. Przed wojną zaś, na kolejach rosyjskich, wydatki te wynosiły 15—20%, co jednak było uważane za nadmierne.

Wobec tego, że przy postoju pociągów lub przy pracy ich na stacji parowozo - godziny rozchoduje się, zaś tonno kilometrów nie wyrabia się, przeto służba eksploatacyjna dąży do tego, aby wszelkie postoje na stacjach były dokonywane tylko w wypadkach niezbędnej potrzeby, były zmniejszane do minimum, jak również i praca przy przetaczaniu wagonów i pociągów.

Statystyka kolejowa wykazuje, że jeden wagon na PKP. przebiega przeciętnie w ciągu doby 39,0—42,8 klm., na kolejach niemieckich — 41,3 klm. (1922 r.) angielskich—19,7 klm. (1921 r.), francuskich—86,0 klm. (1921 r.), szwedzkich—35,7 klm. (1920 r.), amerykańskich 43,2 klm. (1921 r.)**). Biorąc przeciętną prędkość biegu pociągu 15 klm. na godzinę, toby stanowiło, że *1 wagon w ciągu doby znajduje się w biegu tylko około 3 — 5 godzin, resztę zaś czasu ok. 100000 wagonów czynnych PKP. stoi nieprodukcyjnie na różnych stacjach, przynosząc miljonowe straty kolei, a to z powodu braku stałych pociągów towarowych****) *i zbyt wysokich taryf.* Powoduje to ucieczkę klijenteli od kolei, zwłaszcza w wypadkach potrzeby terminowych przewozów oraz coraz częstsze posiłkowanie się transportem kołowym, względnie samochodowym, więcej gwarantującym terminowość dostawy przewożonych produktów i tańszy ich przewóz przy ogólnej kalkulacji, gdyż towary, przewożone kolejami, podlegają opodatkowaniu na rzecz Skarbu i gmin miejskich, co w pewnych wypadkach podwaja koszta przewozu towarów kolejami.

Z powyższego staje się jasnem, dla czego unikać należy zbędnych postojów pociągów na stacjach, dbać o należyte wykorzystanie siły przewozowej, szybkie przetaczanie wagonów i terminowe wykonanie przewozów. Jest to jednem z najważniejszych zadań służby eksploatacyjnej.

(C. d. n.).

*) Według sprawozdania Ministra Kolei inż, K. Tyszki z gospodarki kolejowej 1924—1925 r.

**) Obacz inż. Witold Czapski. „Sprawność kolei polskich w świetle statystyki własnej i zagranicznej". Inżynier kolejowy Nr. 2 luty 1925 r.

***) Ruch których należałoby prowadzić na zasadach ruchu osobowego.

Budownictwo ogólne i kolejowe.

Wyciąg z dzieła „Budownictwo" inż. E. Dąbrowskiego, wyd. II 1926 r.

Piaskowiec krzemienisty—posiada znaczną twardość, wytrzymałość i trwałość; używany bywa przeważnie na kamienie młyńskie, również do murów ścian, na płyty cekółowe i wogóle do licowania i t. p., następnie na gzemsy, obramienia, chodniki, posadzki i t. p.

Piaskowiec wapnisty — o spoiwie mocnem używany jest do robót murarskich i rzeźbiarskich.

W murach kamienie z piaskowców winny mieć *położenie naturalne* t. j. leżeć tak, by powierzchnie łożyskowe były równoległe do uwarstwienia piaskowca w skale (w naturze), co daje większą wytrzymałość, przy czem piaskowce mniej ulegają szkodliwemu działaniu wilgoci.

Kamienie sztuczne, wypalane.

Z kamieni sztucznych, wypalanych stosuje się:

Cegła wypalana z gliny: normalna o wymiarach: 250 mm. × 120 mm. ×55 mm., cegła rosyjska o wymiarach: 266 mm. × 133 mm. × 66 m., warszawska o wymiarach: 278 × 140 ×70 mm. Cegła winna być wyrobiona z dobrze przerobionej gliny, dobrze wypalona, o powierzchniach płaskich z prostolinjowemi, ostremi krawędziami; przy uderzeniu jednej cegły o drugą winna wydawać dźwięk

czysty, metaliczny; dźwięk przytłumiony — świadczy o słabem wypaleniu, zaś dźwięk zgrzytliwy—wskazuje na to, że cegła jest wewnątrz popękana. W przełomie dobra cegła winna mieć masę ścisłą jednolitą i nie powinna zawierać kamyków, zwłaszcza marglowych; przy zanurzaniu do wody, nie powinna rozpadać się i chłonąć wody nie więcej 16%; przy obrabianiu młotem murarskim, winna dobrze się krzesać, nie rozpadając się.

Cegła ustawia się w klatki po 200 lub 250 sztuk; ilość cegły złamanej (połówek), nie może być więcej 6% t. j. 15 sztuk na klatkę.

Dla dalekich ścian przedziałowych stosuje się cegła: *dziurawka* z kanałami podłużnemi (dwa) lub poprzecznemi (trzy, cztery) oraz *trocinówka*, o wymiarach cegły zwyczajnej.

Dla gzemsów i obramienia stosuje się cegła *fasonowa* o rozmaitych profilach, zaś dla wykładania sklepień (o promieniu mniejszem 4 mtr.) również dla kominów—*cegła klinowa*.

b) Cegła do licowania wyrabia się wyłącznie sposobem maszynowym, z gliny lepszego gatunku, dobrze przerobionej, winna mieć barwę jednolitą, powierzchnie płaskie, zwłaszcza bokowe i krawędzie zupełnie proste.

c) Cegła ogniotrwała o wymiarach 225×110×60 mm. z gliny ogniotrwałej stosuje się do palenisk.

d) Płytki ceramikowe, kwadratowe i ośmiokątne — do wykładania posadzek, chodników i licowania ścian.

3. Kamienie sztuczne niewypalane: a) cegła *wapienno-piaskowa* wyrabiana sposobem ręcznym lub (lepiej) maszynowym, o wymiarach cegły zwyczajnej palonej.

Zagranicą coraz więcej stosuje się *cegła silikitowa*, która pod względem wytrzymałości nie ustępuje dobrej cegle wypalanej i wytrzymuje konkurencję pod względem ekonomicznym.

b) Cegła silikatowa wyrabia się z cegły wapiennej—piaskowej poddanej ciśnieniu pary o prężności 8—10 godzin.

c) Cegła cementowo-piaskowa wyrabia się ubijaniem betonu cementowo-piaskowego w formach metalowych ręcznie lub maszynowo (prasą). Cegła ta stosuje się do fundamentów, cekółów i na licówkę; do murów ścian domów mieszkalnych jest mniej odpowiednią.

d) Pustaki betonowe (cementowo-piaskowe lub cementowo-żwirowe) ze względu na trudność osiągnięcia zupełnej izolacji powietrza zawartego w kanałach, stanowiących próżnię w kamieniach, do budynków mieszkalnych mało się nadają, natomiast pustaki mogą być stosowane z powodzeniem w budynkach gospodarczych (chlewy, obory, spichrze i t.p.)

4. Materjały wiążące: a) *wapno zwyczajne*, wypala się z wapieni i lasuje się albo na proszek suchy, który winien być przechowywany w szczelnem opakowaniu (beczkach) i w budynkach zabezpieczających wapno od wpływów atmosferycznych, albo na *ciasto wapienne*, przechowywane zwykle w dołach przysypywanych warstwą piasku (40-50 cm. grub). zabezpieczające ciasto od pochłaniania dwutlenku węgla (gdyż to powoduje wiązanie się ciasta).

Do robót murarskich ciasto może być użyte nie wcześniej jak po 4 ch tygodniach od czasu polasowania wapna, zaś do wypraw (tynków) nie wcześniej jak po upływie 6-ciu tygodni od chwili polasowania.

Najlepszem jest *wapno tłuste*, t. j. takie, które zwiększa swą objętość przy lasowaniu nie mniej niż dwa razy.

b) Wapno hydrauliczne (wodotrwałe) wypala się z wapieni marglowych, zawierających od 15 do 20% gliny; w. h. posiada własność tężenia tak na powietrzu, jak i pod wodą.

c) Cement romański wyrabia się albo z margli naturalnych o zawartości 25-30% gliny, albo (lepsze gatunki) z mieszaniny wapna i gliny przy wmiazkowanem wypalaniu (poniżej 1500°-C). Sprzedaje się w opakowaniu w beczkach lub w workach, wagi 100 kg. Dobry gatunek cementu romańskiego z powodzeniem może być stosowany zamiast wapna.

d) Cement portlandzki wyrabia się obecnie tylko z mieszaniny 20-25% gliny i 80-75% wapienia (lub kredy) dobrze sproszkowanych i wymieszanych i następnie bardzo mocno, aż do stopienia się wypalonej masy; masa ta ponownie rozdrabnia się na bardzo miałką mączkę, którą następnie starannie się przesiewa i ładuje do beczek, wagi 180-200 kg. Cement p. należy przechowywać w szopach z podłogą, zabezpieczających od podmoczenia i wogóle wilgoci. Stosuje się do zapraw w robotach podwodnych i jako domieszka do zaprawy wapiennej, celem przyśpieszenia procesu twardnienia i zwiększenia mocy zaprawy wapiennej.

(c. d. n.).

Ratownictwo w nieszczęśliwych wypadkach na kolei.

Rany i skaleczenia. Rany niczem nie obmywać i nie dotykać palcami. Na ranę przyłożyć rozwinięty, wyjałowiony opatrunek i zabandażować.

Wewnętrznej strony opatrunku nie dotykać palcami. W razie krwawienia z rany zacisnąć mocniej bandaż. W razie silnego krwawienia z kończyn założyć powyżej rany bandaż elastyczny i mocno zacisnąć.

Drobne skaleczenia zmyć jodyną lub benzyną i zalepić plastrem.

Złamania i zwichnięcia. Złamanych kości ani zwichniętych stawów nie nastawiać, lecz po opatrzeniu odesłać do lekarza.

Jeżeli przy złamaniu kości jest rana — przedewszystkiem opatrzyć ranę jak wyżej.

Dwie lub trzy szyny (łupki) wyłożyć gliną, przyłożyć do złamanego miejsca z kilku stron i zabandażować, obejmując opatrunkiem i łupkami sąsiednie stawy.

Złamaną lub zwichniętą rękę podwiesić na temblaku (chustka trójkątna i agrafki).

Przy złamaniu lub zwichnięciu kończyny dolnej po założeniu opatrunku ułożyć chorego na noszach i tak odesłać do lecznicy lub szpitala.

Oparzenia. Oparzonego miejsca nie obmywać i nie dotykać palcami. Na rozwinięty „wyjałowiony opatrunek" wycisnąć z tuby wazelinę borną, przyłożyć na oparzone miejsce, zabandażować.

Omdlenia. Osobę omdlałą wygodnie ułożyć, rozluźnić ubranie koło szyi i w pasie, podsunąć pod nos słoik z solami trzeźwiącemi.

Nogi z lekka unosić ku górze. Twarz skrapiać zimną wodą. Podać do wypicia 20 — 30 kropli walerjanowych w kubku zimnej wody.

Bóle. Przy bólach podać do wypicia 20—30 kropli „tinktura opiji bensoica" w kubku wody.

Poród. Jeżeli kobieta ciężarna podczas jazdy pociągiem lub na stacji dostanie bólów porodowych — należy:

1) wezwać do pomocy ze dwie kobiety, mające pod tym względem pewne doświadczenie (naprzykł. akuszerkę lub takie, które same już przebywały porody),

2) osobom tym dać do dyspozycji posiadane środki ratunkowe,

3) wszystkich innych wydalić z przedziału względnie pokoju.

Popierajcie Ligę Obrony Powietrznej Państwa!

Nowe pociągi kolejowe przez Polskę do Rosji.

W myśl konwencji wojskowej, zawartej w jesieni z. r. między zarządami kolei Z.S.S.R. Polski, Niemiec, Łotwy, Litwy, Belgji, Francji i Anglji w porozumieniu z zarządami kolei innych państw europejskich zostaje z dniem 15-go b. r. wprowadzony nowy rozkład jazdy, umożliwiający z poszczególnych punktów Europy jak najszybszy dojazd do miejscowości w państwie Z.S.S.R.

Między innymi pociąg kurjerski z Paryża, Ostendy i Calais do Warszawy zarówno zwykły, jak i luksusowy został przedłużony do Niegorełoje, gdzie posiadać będzie połączenie z wielkim transsyberyjskim ekspresem Niegorełoje-Władywostok. W ten sposób komunikacja zachodniej Europy z Dalekim Wschodem zostaje w wybitny sposób ułatwiona z jedynem przesiadaniem w Niegorełoje.

Również z dniem 15-go maja b. r. zostaje zmieniony bieg pociągu kurjerskiego Warszawa-Gdańsk, aby umożliwić Warszawie komunikowanie się z z pociągiem kurjerskim Warszawa-Zdołbunowo-Szepietówka. Dzięki temu stworzono stałą komunikację między Londynem, Paryżem, Ostendą, Calais, Berlinem i Warszawą z przesiadaniem w Warszawie na kurjera Warszawa-Zdołbunowo Szepietówka w Szepietówce na kurjer zdążający do Odessy, Charkowa i Tyflisu.

Nadto zarządowi kolei polskich udało się uzyskać skomunikowanie się pociągu kurjerskiego Paryż-Warszawa-Moskwa-Władywostok z pociągiem kurjerskim idącym z Kijowa przez Orszę do Leningradu, tak, że w razie odjazdu z Warszawy o godz. 9.55 rano, podróżni przybywać będą następnego dnia o godz. 21.50 do Leningradu, a przy odjeździe z Leningradu o godz. 9-ej przybywać będą do Warszawy następnego dnia o godz. 18.50.

Również uległa znacznej poprawie komunikacja Polski z Finlandją, Łotwą i Estonją przez wprowadzenie nowego pociągu dziennego z Warszawy głównej do Zemgale i połączenie pociągu z Zemgale z pociągiem dążącym do Rygi—Tallina.

Echa Konferencji Kolejowej polsko-niemieckiej w Wilnie.



Od strony lewej do prawej stoją: N-k W-łu Handlowego DKP Wilno p. J. Galjewski, v. prezes Dyrekcji inż. Niebieszczański, N-k W-łu Drogowego inż. B. Cywiński, X p. Fritsche—przewodniczący delegacji, Dyrektor Kolei Rzeszy, prezes Dyrekcji inż. J. Staszewski, N-k W-łu Eksploatacyjnego inż. St. Łaguna, XX. p. Staginnis — starszy Inspektor tychże Kolei i obok trzeci członek delegacji niemieckiej.

OD WYDAWNICTWA.

W dalszym toku naszej żmudnej pracy znowu natrafiliśmy na wielkie trudności techniczne drukarskie.

Zmuszeni byliśmy nie zważając na straty zmienić drukarnię, co wywołało zwłokę w wyjściu numeru 10.

Oddając do Sz. rąk Waszych drodzy Czytelnicy numer zwiększony 10 i 11 Ex. Kol., przepraszamy za zwłokę nie z naszej winy powstałą.

Wzorem innych pism tygodniowych w okresie urlopów letnich zamierzamy wydawać pismo nasze co dwa tygodnie.

Administracja
Expressu Kolejowego.

ZMIANY W ROZKŁADZIE JAZDY P. K. P.

Według otrzymanych informacji z Ministerstwa Komunikacji w rozkładzie jazdy pociągów ruchu osobowego zajdą z dniem 15 maja r. b. na okres letni następujące ważniejsze zmiany i udogodnienia:

W obrębie Dyrekcji Krakowskiej.

1) Pociąg pośpieszny Nr. 2 Kraków (odj. 14,15 Warszawa p. 21,13) uzyskuje w Krakowie codziennie połączenie od pociągu osobowego Nr. 6114/1214, Zakopane (odj. 8.00)—Kraków (p. 13.55) co umożliwia dzienny przejazd między Zakopanem i Warszawą w ciągu 13 g. 13 m.

2) Poc. pośp. Nr. 3/6 a w pewnych krótkich okresach Nr. 3/5 będą w r. b. podobnie jak w sezonie letnim roku ubiegł. dawały z jednej strony komunikację Warszawy z Wiedniem i Pragą, a przez skomunikowanie także z Europą Centralną i Południową, z drugiej zaś strony będą one służyły komunikacji stolicy państwa z Zakopanem, Rabką i Krynicą (co do Krynicy patrz p. 3).

I tak:

Poc. Nr. 3/6103 Warszawa odj. 19.20, Kraków przyj. 2.12 odj. 2.35, Zakopane przyj. 7.25, Rabka przyj. 5.48. Poc. Nr. 6104/6 wzgl. 6 A. Zakopane odj. 19.35, Rabka odj. 20.54, Kraków przyj. 23.55 odj. 0.15 (0.25), Warszawa przyj. 8.35.

W komunikacji zagranicznej obowiązywać będzie dla poc. Nr. 3 4 w ciągu całego okresu 1927/1928 rozkład jazdy:

Poc. Nr. 3	Warszawa odj.	19.20
	Dziedzice	2.25—3.25
	Wiedeń przyj.	11.25
	Praga „	12.45
Poc. Nr. 4	Praga odj.	13.40
	Wiedeń od.	15.15
	Dziedzice	22.42—23.40
	Warszawa przyj.	7.57

—przyczem zmiana polega na tem, że przyjazd do Wiednia i odjazd stamtąd nastąpią na, wzgl. z dworca północnego, a nie jak dotychczas na, wzgl. z dworca wschodniego.

3) Komunikacja Warszawy z Krynicą:

a) Poc. pośp. Nr. 1 Warszawa odj. 15.00 Kraków przyj. 22.00, odj. 22.45, Krynica przyj. 6.28. Powrót: Krynica przyj. 6.28, Krynica odj. 15.05, Kraków 22.16—23.55 wzgl. 0 15, Warszawa przyj. 8.35.

b) Poc. pośp. Nr. 3 Warszawa odj. 19.20 Kraków 2.12 — 2.55, Krynica przyj. 8.40. Powrót: Krynica odj. 17.57, Kraków 23.45 — 23.55, Warszawa przyj. 7.57, lub Kraków odj. 0.15, Warszawa przyj. 8.35.

c) Poc. pośp. Nr. 5. Warszawa odj. 23,05

PPi 27202
1927/10-11.

Kraków 5.53 — 6.35, Krynica przyj. 13.38.

Powrót jak pod 3a lub 3b.

4) Odjazd pociągu osobowego Nr. 12 (Kraków—Warszawa) przełożono z Krakowa o 95 minut wcześniej t. j. na g. 7.55, celem uzyskania w Strzemieszycach połączenia do Kielc, Radomia, Dęblina, w Ząbkowicach do poc. pośp. Nr. 202 przybywającego do Warszawy o godz. 15.27.

5) Przyjazd poc. Nr. 913, komunikacji Warszawa—Dęblin—Radom—Kielce—Kraków do Krakowa przełożono na czas wcześniejszy (7.57) celem uzyskania tam codziennego połączenia do Zakopanego (Kraków odj. 8.05, Zakopane przyj. 12.40). W związku z tą zmianą ustalono późniejszy z Krakowa odjazd poc. os. Nr. 914 komunikacji Kraków—Kielce—Radom—Dęblin—Warszawa t. j. na godz. 20.10, przez co uzyskał on połączenie od poc. osobowego Nr. 6112/6152/1212 z Zakopanego (odj. 13.35 wzgl. 12.00).

6) Osobowy poc. Nr. 420 w porze porannej, komunikacji Kraków—Katowice odjeżdżać będzie z Krakowa wcześniej t. j. o godz. 6.45 i wobec przyśpieszenia biegu przyjeżdżać będzie do Katowic już o godz. 8.44, co było postulatem zainteresowanych w tej komunikacji sfer handlowych, przemysłowych i urzędniczych. Pociąg ten uzyska w Krakowie połączenie od poc. osob. Nr. 28 ze Lwowa, a w Trzebini od poc. osob. Nr. 23 od strony Zebrzydowic.

7) Bezpośrednie poc. posp. Nr. 409/410 Lwów—Kraków—Poznań będą od 15 maja rb. kursowały całorocznie codziennie, przyczem poc. Nr. 410 (w kierunku do Poznania) uzyskuje w Katowicach połączenie od pociągu międzynarodowego Nr. 4., komunikacji Wiedeń wzgl. Praga—Warszawa.

8) Wszystkie pociągi pośpieszne i osobowe bezpośredniej komunikacji między Krakowem i Poznaniem, które kursowały dotychczas przez Kluczbork, przerzucone będą od dn. 15. V. rb. na nową linję Kalety—Wieluń—Podzamcze.

W obrębie Dyrekcji Lwowskiej.

9) Skrócono czas przejazdu poc. pośp. między Warszawą i Lwowem drogą na Lublin — Rozwadów — Przeworsk, a mianowicie: poc. Nr. 901 Warszawa odj. 9.25—Lwów przyjazd 18.50, poc. Nr. 903 Warszawa odj. 23.00—Lwów przyj. 8.45, zaś przy pociągach kierunku powrotnego poc Nr. 902 Lwów odj. 10.50—Warszawa przyj. 20.25, poc. Nr. 904 Lwów odj. 21.05—Warszawa przyj. 6.45.

10) W poc. pośpiesznych Nr. 903/904, kursują obecnie tylko z wagonami kl. I oraz wagony sypialne, wprowadza się z dn. 15. V. rb. także bieg wagonów kl. 3 na linji Warszawa—Lwów—Śniatyń.

W obrębie Dyrekcji Stanisławowskiej.

11) Celem uzyskania dogodnej komunikacji stolicy Państwa ze zdrojowiskiem w Morszynie wprowadza się nową parę pociągów miejscowych, łączących się w Stryju z pociągami pośpieszn. bezpośredniej kom. Warszawa—Lwów—Borysław Nr. 903/1701—1702/904.

Rozkład:

Warszawa odj.	23.00		
Lwów przyj.	8.45	odj.	9.35
Stryj „	10.58	„	11.10
Morszyn „	11.32	„	
Powrót:			
Morszyn odj.	15.36		
Stryj przyj.	16.10	odj.	16.44
Lwów „	18.05	„	21.05
Warszawa przyj.	6.45		

Ponadto:

1) Poc. pośp. Nr. 502/501 Paryż—Ostende—Calais—Warszawa przedłużono jako Nr. 703/704 do Niegorełoje (z powrotem w kierunku na zachód ze Stołpców) przez co ulegnie wybitnej poprawie komunikacja Zachód Europy—Daleki Wschód, ponieważ ustalony zostanie ostatecznie dla tak dalekiej komunikacji jeden punkt przesiadania w Niegorełoje (w kierunku do Z. S. S. R.) i w Stołpcach (w kierunku na Zachód) ze względu na różnicę szerokości torów.

2) Zmieniono dotychczasowy rozkład dziennego poc. pośp. Nr. 401/402 Warszawa—Gdańsk w ten sposób, że a) odchodząc z Warszawy o godz. 8.30 uzyskuje w Warszawie komunikację w poc. pośp. Nr. 906 (Szepietówka—Zdołbunowo—Warszawa), a przybywając do Warszawy o godz. 20.45 uzyskuje komunikację do poc. Nr. 905 Warszawa — Zdołbunów—Szepietówka).

Przez skomunikowanie poc. Nr. 401/402 w Toruniu z poc. pośp. Berlin—Prusy Wsch. zaprowadzoną zostanie dzienna między Berlinem a Warszawą stała komunikacja Londyn—Paryż—Ostende—Calais—Berlin—Warszawa w wagonach bezpośrednich 1, 2 i 3 kl. Warszawa — Berlin — Warszawa. W związku z zaznaczonem skomunikowaniem poc. Nr. 401/402 z poc. 905/906 Warszawa — Zdołbunów (Szepietówka) stworzona zostanie nowa komunikacja Zachodu Europy z południem Z. S. S. R. (Kijów—Odessa—Charków—Tyflis) z przesiadaniem tylko w Warszawie, Zdołbunowie wzgl. Szepietówce. Komunikacja dzienna Berlin—Warszawa—Zdołbunów (Szepietówka) przedstawia się jak następuje:

p. Nr. 402	9.07	o.	Berlin Fr.	p.	20.09	p. Nr. 401.
	20.45	p.	Warszawa	o.	8.30	„
p. Nr. 905	22.10	o.	„	p.	8.10	p. Nr. 906.
„	8.10	p.	Zdołbunów	p.	22.10	„
„	12.13	p.	Szepietówka	o.	18.30	
„	20.40	p.	Kijów	o.	10.05	
„	8.30	p.	Odessa	o.	21.10	
„	11.00	p.	Charków	o.	19.10	

Nadmienić należy, że skomunikowane w Szepietówce z poc. P. K. P. pociągi Z. S. S. R. prowadzić będą wagony bezpośredniej komunikacji Szepietówka — Odessa — Kijów — Charków—Tyflis. b) poc. Nr. 401 402 kursować będzie jako poc. pośp. do Pucka, a dalej od Pucka do Helu w tym samym składzie (jednak tylko w letnim sezonie) jako pociąg osobowy.

Komunikacja ta przedstawiać się będzie jak następuje:

	9.55 o.		Warszawa	p.	18.30
(dnia następnego)	4.33 p.		Orsza	p.	2.00
(tegoż dnia)	21.50 p.		Leningrad	o.	9.00

3) poza udogodnieniem komunikacji Zachodu Europy z Moskwą i Dalekim Wschodem przez Warszawę (patrz p. pierwszy) uzyskano skomunikowanie poc. Nr. 502/703 — 704/501 w Orszy z poc. do i z Leningradu; uzyskano przez to zaprowadzenie wagonów bezpośredniej komunikacji: Niegorełoje — Leningrad—Stołpce.

W obrębie Dyrekcji Wileńskiej.

4) Przez skomunikowanie w Białymstoku poc. Nr. 713(714) Warszawa Wil.-Żemgale (Ryga) z poc. Nr. 703/704 Paryż—Niegorełoje uzyskano nową, wybitnie dogodną komunikację tak tranzytową przez Polskę Centralną i południowej Europy z Łotwą i Estonją wzgl. i z Finlandją, jak również i krajową zachodnich i południowo-zachodnich ośrodków z Wilnem i Druskienikami.

5) Zaprowadzono komunikację Warszawa Gł. Königsberg (Królewiec) przez Białystok—Grajewo — Prostki w wagonie bezpośrednim 1—2 kl.

23.35 odj.	Warszawa Gł.	przyj.	6.55
9.38 przyj.	Königsberg	odj.	18.50

6) Wprowadzono (poza nocną) komunikację dzienną z Białowieżą przez uruchomienie drugiej pary poc. Hajnówka—Białowieża, skomunikowanych w Hajnówce z poc. do i z Wilna i Warszawy.

10.15 o.	Warszawa Wsch.	p.	19.25
16.58 p.	Białowieża	o.	12.46
12.46 p.	Białowieża	p.	16.58
23.50 p.	Wilno	o.	6.15

7) Wymaga podkreślenia zaprowadzenie nowych udogodnień w komunikacji Warszawa—Nowogródek przez 1) skomunikowanie się specjalnemi poc. z p. Nr. 704 Daleki Wschód—Zachód do Warszawy przez Baranowicze, 2) zaprowadzenie drugiej pary pociągów stałych Baranowicze — Lida skomunikowanych z Warszawą przez Lidę, Czeremchę oraz z Wilnem. Zaprowadzone będą ze względu na potrzeby Nowogródka wagony bezpośredn. komunikacji Warszawa Wsch. — Nowojelnia—Warszawa Wsch. Między Nowojelnią a Nowogródkiem zaprowadzono cztery pary poc. wązkotorowych, skomunikowanych w Nowojelni z poc. w kierunku do i z Warszawy i Wilna.

8) Uzgodniono komunikację z Płockiem, Tomaszowem, Ostrowcem i t. p.

9) Ustalono ostatecznie postoje poc. pośpiesznych Nr. 901-902-905-906 w Nałęczowie zamiast, jak dotychczas, w Sadurkach.

W końcu Departament IV M.K. nadmienia, że w wyżej podanych czasach przyjazdów i odjazdów możliwe są jeszcze drobne zmiany, które jednak nie mogą mieć wpływu na całokształt danej komunikacji.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 spalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

Львовская библиотека АН УРСР

UWAGA. Dziś w numerze dodatek książkowy Pamiętniki Starego Admirała 1872—1922.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena numeru z dodatkiem książkowym 60 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY



EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || **Niedziela 12 czerwca 1927 r.** || **Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2.** || **Nr. 12.**

Czytajcie! Rozpowszechniajcie! Prenumerujcie! Popierajcie!

Tygodnik ilustrowany „EXPRESS KOLEJOWY"

Ostatnio wyszedł z druku numer podwójny 10—11,

zawierający b. interesujące informacje

ZMIANY W ROZKŁADZIE JAZDY NA P. K. P.

NOWE POCIĄGI KOLEJOWE PRZEZ POLSKĘ DO ROSJI.

B. — Projekt przekształcenia P. K. P. a Związki.

M. Z. — Błędy w nowej organizacji Dyrekcji Okręgowych K. P. z Oddziałami Technicznemi na linji.

A. B. Piaskowski — Poczta a Koleje. Obowiązek przenoszenia posyłek książęcych przez rycerstwo polskie.

Punktualność! taniość! schludność! Tak z najwyższem uznaniem piszą Niemcy o naszych kolejach.

Technicy kolejowi do marsz. Piłsudskiego.

Nowe linje kolejowe.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy. Międzynarodowy Związek kolei. O dodatek mieszkaniowy.

Górnoślązak—O amnestję dla pracowników państwowych ukaranych dyscyplinarnie.

K. Kwiatkowski — Uprawiajmy hodowlę drobiu i pszczelnictwo.

Wiadomości kolejowe. Koleje, żegluga, lotnictwo, poczta i finanse. Uporządkowanie komunikacji kolejowej między Polską a Niemcami. Przedstawiciel Sztabu Generalnego w Radzie Dyrekcji Kolei. Elektryczne zwrotnice i automatyczne spinanie wagonów przedmiotem prób na kolejach. 60 nowych parowozów dla pociągów pośpiesznych i tranzytowych. Ulgi kolejowe dla kuracjuszów. Konduktorzy na straży czystości na kolejach państwowych. Widzenie na odległość przy rozmowach telefonicznych. Polski wynalazek w dziedzinie lotnictwa. Ruch lotniczy w marcu 1927 r. Ruch pocztowy, telegraficzny i telefoniczny w Warszawie w lutym 1927 r.

Nasze specjalne dodatki:

Wieczory w rodzinie kolejarza. L. Jouchaux — Międzynarodowa Konferencja Ekonomiczna a warunki pracy. Na arenie życia i polityki z kraju i świata: Przegląd wypadków z ubiegłych 2-ch tygodni. Kronika krajowa z całej Polski. Kronika zagraniczna z całego świata.

K. K. — Budowa pierwszej akcyjnej fabryki aluminjum w Polsce. Baczność! Kup akcję, wstąp na drogę—do bogactwa i potęgi Państwa.

Lucjan Nowosielski — Listy z podróży po kraju. Miasto Łódź. (feljeton).

Ogrodnik — Miłośnikom ogrodnictwa.

Czy będziemy bezpieczni od kuli? Próby nowego wynalazku.

Rex — Aktualne drzazgi polityczne. Telegramy B. A. T-a.

Lucjan Nowosielski — Zle jest! Feljeton na marginesie prasy warszawskiej.

Jak być oszczędnie piękną i elegancką. U. N.—Modne letnie sukienki.

Nie wolno się całować. Pretensjonalność i zdrowie. Szkodliwość kosmetyków. Sanatorjum miłości. Zimne natryski, dieta i wykłady odpowiednie leczą najsroższej zranione dusze. Jak użytkować odpadki.

K. Kwiatkowski — Humor i satyra. Jak maszynista oświadczył się swej narzeczonej.

Historja autentyczna, a prawie filmowa.

Kolejarz sportowiec. K. Kwiatkowski — Kolejowy Klub Sportowy Katowice. Entuzjazm tłumów po zwycięstwie Atlantyku przez lotnika amerykańskiego Lindbergha. Rekord światowy w rzucie oszczepem. Zakończenie szermierczych mistrzostw Polski. Międzynarodowe konkursy hippiczne w Warszawie. Lekkoatletyczne mistrzostwa Warszawy.

Ukochajmy morze. J. K.—Turystyka morska. Minister Kwiatkowski o znaczeniu zagadnienia morskiego. Pod polską banderą. Dno morskie się podniosło na Morzu Czarnem—statki z trudem wchodzą do portu w Jałcie. Znowu zatarg z Gdańskiem o wyładowanie amunicji dla Polski. Narty na sztucznym śniegu. Zapoczątkowanie sportu żaglowego na Wileńczczyźnie.

Radjo-Express Kolejowy. Jerzy Kamiński — Hallo! Hallo! Tu Wilno! Polskie Radjo o budowie i mocy stacji radjonadawczej w Wilnie. Rozmowa z zastępcą Dyrektora Polskiego Radjo p. Bronisławem Fudakowskim. Radjo na kolejach polskich Szkodliwe pogłoski. Biuletyny lotniczo-meteorologiczne przez radjo.

Encyklopedja wiedzy kolejowej. Jerzy Kamiński — Eksploatacja kolei.

Inż. E. Dąbrowski — Budownictwo ogólne i kolejowe.

Ratownictwo w nieszczęśliwych wypadkach na kolei.

Nowe pociągi kolejowe przez Polskę do Rosji.

Zmiany w rozkładzie jazdy P. K. P.

Numer zawiera ilustracje: Studjo radjostacji warszawskiej. Aparat radjowy w wagonie kolejowym P. K. P. Lotnik. Lasy w maju. Okolice Wilna w maju. Ćwiczenia pływackie. Zawody bokserskie. Drużyna sportowa W. K. S. „Pogoń". Żegluga na Wilji — otwarcie przystani. Echa Konferencji Kolejowej polsko-niemieckiej w Wilnie.

24 strony. **Cena: 60 groszy za egz.**

Express Kolejowy omawia zagadnienia państwowe, społeczne i zawodowe w sposób poważny i rzeczowy, jest najpoczytniejszym organem młodego pokolenia kolejarzy i pocztowców, informuje wyczerpująco i bezstronnie o życiu Państwa, Kolejnictwa i Poczty oraz kolejarzy i pocztowców

Czytajcie! Prenumerujcie! Rozpowszechniajcie!

Do nabycia w sprzedaży ulicznej i na wszystkich stacjach kolejowych, w księgarniach i kjoskach T-wa „Ruch"

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
АН УРСР
№ 27202

POSTĘPY WSPÓŁPRACY EUROPEJSKIEJ.

Chwila obecna wydaje się nam najbardziej odpowiednią dla wyjścia na szerokie tory pożytecznej inicjatywy współpracy obywatelskiej i europejskiej nad urzeczywistnieniem wspólnego wszystkim celu zjednoczenia ludów Europy dla odbudowy zniszczeń wojennych i utrwalenia pokoju świata

Zamieszczamy przeto nadesłany nam artykuł wybitnego znawcy stosunków europejskich b Ministra Francji, deputowanego p. Emila Borela w nadziei, że wzbudzi on zrozumiałe zresztą zainteresowanie i wśród rzesz pracowników komunikacyjnych, których od pierwszych dni powstania pisma nawołujemy do jedności i zgodnej współpracy umysłowej dla dobra własnego, rodaków i państwa. Wierzymy, że nie naprożno! *Red.*

Wielka wojna wciągnęła w swoją orbitę prawie wszystkie narody świata, ale zniszczyła wyłącznie Europę.

Wielu Europejczyków sądzi, iż klęski zrządzone przez wojnę mogą być zaleczone i uniknięte w przyszłości za cenę ściślejszej współpracy ludów europejskich. Niektórzy mówią już nawet o ukonstytuowaniu Stanów Zjednoczonych Europy na wzór Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej.

Wydaje mi się, iż koncepcja Stanów Zjednoczonych Europy nie dojrzała jeszcze dostatecznie, aby mogła się utrwalić w opinji narodów europejskich. Nie można wszak porównywać Europy dzisiejszej z Ameryką przed stu pięćdziesięciu lat.

Jeśli koncepcja Stanów Zjednoczonych Europy może być uważana tylko jako ideał dalekiej przyszłości, nic nie stoi wszakże na przeszkodzie pracy nad wyszukaniem i zastosowaniem środków, które mogą przyśpieszyć chwilę zrealizowania ideału, ściągnięcia go z wyżyn utopji na twardy grunt rzeczywistości. W tym celu trzeba organizować współpracę ściślejszą między ludami europejskiemi we wszystkich jej formach. A przedewszystkiem w dziedzinie intelektualizmu, gdyż cokolwiek sądzą materjaliści światem kierują jednak idee.

Trzy organizacje pracują w danej chwili na różnych płaszczyznach nad urzeczywistnieniem współpracy umysłowej w Europie: Konfederacja międzynarodowa pracowników umysłowych, Instytut międzynarodowy współpracy umysłowej w Paryżu, Federacja związków pracy umysłowej, której sekretarjat generalny znajduje się w Wiedniu, inicjatorem zaś jest ks. de Rohan.

Organizacje powyższe, dzięki różnym celom, do których dążą, mogą rozwijać swą działalność nic nie szkodząc sobie wzajemnie i przysparzając dziełu porozumienia międzynarodowego dużo korzyści.

Bardzo skomplikowaną jest już kwestja współpracy politycznej i ekonomicznej. W dziedzinie ekonomji i i polityki zupełnie szczere i lojalne próby wzajemnego zbliżenia i porozumienia mogą, o ile są zainicjowane niezręcznie, oddalić nas od upragnionego celu, zamiast zbliżyć. Interesy i namiętności tak ludów jak i jednostek są tak skomplikowane, iż należy starannie unikać zahaczenia o nie, aby nie wywołać gwałtownej reakcji, która wyrządziłaby więcej krzywdy niż pożytku.

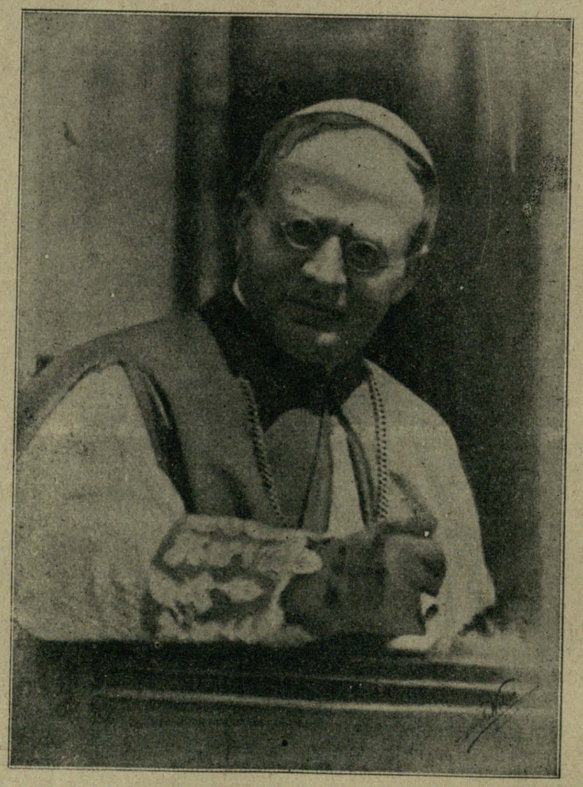
Wydaje się przeto niezbędną rzeczą uprzednie ukonstytuowania solidnych organizacji narodowych. Taką właśnie drogę obrano w dziedzinie współpracy umysłowej. Konfederacja międzynarodowa pracowników umysłowych opiera się zatem na egzystencji silnych federacji narodowych; tak samo zbudowana jest i konfederacja związków pracy umysłowej.

Wydaje się więc wskazanem dla wejścia na tory skutecznej i pożytecznej współpracy europejskiej, tworzenie w każdym kraju grup, związków, organizacji łączących ludzi wszystkich partji, wszystkich klas a pragnących pracować nad urzeczywistnieniem wspólnego wszystkim celu.

Organizacja tego typu powstała obecnie we Francji pod nazwą Komitetu Francuskiego współpracy europejskiej. W Komitecie tym grupują się najwybitniejsze osobistości polityczne wszystkich odcieni z wyjątkiem komunistów i zwolenników „Action Francaise", którzy nie odgrywają większej roli i nie mają większego wpływu w kraju. Biorą w nim również udział profesorowie, członkowie akademji, przemysłowcy, kupcy, publicyści członkowie związków robotniczych.

Wiadomo mi, że komitety analogiczne tworzą się i w innych krajach. Z chwilą gdy komitety powyższe zaczną już funkcjonować, będą one mogły opracować szereg kwestji i wprowadzić je na porządek dzienny wspólnych obrad. Pracujmy pilnie nad wytworzeniem warunków współpracy europejskiej, wystrzegajmy się jednak przytem wszystkiego, co miałoby chociaż pozory groźby zwróconej przeciwko Ameryce lub Azji.

Emile Borel
Członek „Institut de France"
deputowany b. minister
marynarki.



OJCIEC ŚWIĘTY PIUS XI
którego siedemdziesięciolecie urodzin niezwykle uroczyście w tych dniach obchodził cały świat chrześćjański łącząc się w hołdzie dla świętej głowy kościoła.

Opamiętajmy się.

Uwagi na marginesie wyborów do Rad Miejskich. Artykuł dyskusyjny.

Pismo nasze hołdując zasadzie bezpartyjności dąży do wielo i bezstronnego zobrazowania czytelnikom przejawów twórczych życia naszego społecznego i komunikacji pod kątem widzenia interesu państwa jako całości. Niezłomnie stoimy na stanowisku, że kolejarze i pocztowcy są to szeregowi Armji Komunikacyjnej, będącej częścią sił Zbrojnych Państwa, i jako tacy, jako żołnierze tej Armji, nie powinni brać udziału w gorszących i szkodliwych dla dobra Państwa walkach partyjnych, wzajemnie się zwalczających naszych stronnictw politycznych, polityków związkowych i przywódców partyjnych.

Sądzimy, że kolejarze i pocztowcy polscy winni ocknąć się wreszcie z ospałej w tym względzie bierności, nie powinni kroczyć nadal na pasku partji politycznych i karjerowiczów partyjnych, zohydzających się wzajemnie a zjednoczyć się wszyscy razem w **jedną wielką Rodzinę komunikacyjną** w imię wspólnego dobra własnego, zawodowego i państwowego.

Pracownicy komunikacyjni winni być zawsze ostoją Rządu, stać ramię przy ramieniu na straży dobra państwowego i wzmocnienia autorytetu Rządu.

Zamieszczając na łamach naszego pisma ten artykuł w imię bezstronności i w celu ułatwienia wypowiedzenia się innych w tym kierunku, sądzimy, że wkrótce po wypowiedzeniu się przejdziemy razem z czytelnikami do jednego wniosku:

Precz z walką polskich stronnictw politycznych! Niech żyje Polska Rzeczypospolita i Jej Rząd! Niech żyje jedność i zgoda wśród obywateli Rzeczypospolitej w imię dobra rodaków, kraju i Państwa!

(Redakcja).

We wszystkich prawie większych miastach Polski przeprowadzane są obecnie nowe wybory do Rad Miejskich. Dotychczasowe rady, powstały w okresie odbudowy naszego państwa w dobie gorączkowej pracy organizacyjnej, kiedy to odczuwa się wielki brak rąk do pracy wewnętrznej, spotęgowany jeszcze pochłonięciem sił kraju przez wojnę ze wschodem bolszewickim.

Nic dziwnego też, że do Rad Miejskich częstokroć weszli ludzie przypadkowi niefachowcy, nie mający pojęcia lub b. małe o prowadzeniu gospodarstwa miejskiego, będącego minjatiurą gospodarki państwowej. Mamy takie przykłady gdzie na czele sekcji sanitarnej, a więc zdrowotności miasta stał nie lekarz, lecz technik, finansami i kontrolą kieruje nie handlowiec lub prawnik, lecz weterynarz, wice prezydentem jest organista itd. itd. Rezultaty tego gospodarowania przez ludzi niefachowych nie kazały na siebie długo czekać. Opłakana gospodarka magistracka stała się przysłowioną, znajdując swe wytłumaczenie w następującem czworowierszu:

„Źle się dzieje nam dopóty,
póki piekarz szyje buty,
szewc zaś rzuca swe narzędzie
i w piekarzy staje rzędzie".

Jednak mimo tak oczywistych rzeczy nie wszyscy chcą zrozumieć, że tylko fachowe siły potrafią podnieść stan naszych miast do poziomu zachodnio europejskiego, oddzielając Polskę od Euro-Azji nie tylko drutem kolczastym lecz i wysoką kulturą miast.

Tej oczywistej prawdy niestety nie chcą zrozumieć nietylko poszczególni osobnicy, lecz i pewne stronnictwa, które na żaden przejaw życia społecznego nie mogą patrzyć inaczej jak z punktu widzenia zwalczania Rządu Marszałka Piłsudskiego. To, do znudzenia jałowe powtarzanie, przez te stronnictwa „zajmowania się zajmowaniem stanowiska wobec obecnego Rządu", jak to dowcipnie określił były filar tych stronnictw poseł Zamorski, każe zamykać oczy zaślepionym partyjnikom na rzeczywistość polską, każe im zapomnieć o potrzebie pracy pozytywno-twórczej dla kraju i Państwa.

Stronnictwa zwalczające obecny Rząd Marsz. Piłsudskiego nie idą do wyborów miejskich pod hasłem naprawy gospodarki miast, lecz pod hasłami wyłącznie partyjno-politycznemi. „Musimy przeprowadzić manifestację swych sił wobec obecnego Rządu"—mówił mi jeden z wybitnych przedstawicieli endecji.

Jak skończy się ta licytacja sił nie wiemy, wszelakoż już dziś ze smutkiem skonstatować możemy rozbicie głosów polskich, dzięki usiłowaniu stronnictw opozycyjnych przeprowadzenie celów nic z gospodarką miejską nie mających wspólnego, a wysuwających wyłącznie „swoich" partyjnych kandydatów, chociażby oni nawet i nie posiadali kwalifikacji na gospodarzy miasta.

Czy takie: „na złość matce niech uszy zmarzną" wyjdzie na dobre miastom łatwo się domyśleć, a najbliższa przyszłość sama to potwierdzi.

Zaślepione partyjnictwo, utożsamiające interesy swego stronnictwa z interesami państwa doprowadziło w XVIII w. do rozbioru Polski. Partyjnictwo zgubiło powstania 1831 i 63 r., a my nie nauczeni półtorawiekową niewolą popełniamy znowu stare grzechy.

Dziś endek chce mieć Polskę endecką, inaczej nie przystępuje do pracy, pepesowiec — socjalistyczną, witosowiec—piastowską itd., a Polska jest tylko jedna.

Apelujemy więc do ludzi dobrej woli, do ludzi pracy twórczej, którzy nie staczają dogmatów partyjnych po nad dobro publiczne, by przy obecnych wyborach do Rad Miejskich nie dali się zwieść prowodyrom politycznym tak prawicy jak lewicy, a mieli tylko na oku względy gospodarcze i dobro sprawy pamiętając, że racjonalnie i umiejętnie gospodarować mogą tylko uczciwi ludzie pracy — fachowcy— specjaliści, lecz nie krzykacze partyjni.

Na przykładzie odbytych w Warszawie wyborów do Rady Miejskiej widzimy, że ogół pracowniczy jest już na „dobrej drodze": widzimy, że w Warszawie doszedł już do głosu po raz pierwszy w Polsce odrodzonej — stan średni—ludzie pracy fachowej umysłowej i fizycznej, oraz przedstawiciele związków, stowarzyszeń i przedmieść, przedstawiciele idei centrowej państwowo-twórczej myśli politycznej. Widzimy więc, że jedni już się opamiętali i na tę dobrą drogę wstąpili, oby i inni to co rychlej uczynili.

Witalis Kuźmicki.

Odbudowa wsi polskiej.

(Wywiad u Ministra Robót Publicznych p. J. Moraczewskiego.)

Mimo, że siedem lat już dzieli nas od zawieruchy wojennej, rujnujące skutki jej nie zostały jeszcze całkowicie usunięte. Zwłaszcza odbudowa siedzib ludności wiejskiej w niektórych okolicach kraju posuwa się żółwim krokiem. Z tych względów zwróciliśmy się do p. Ministra Moraczewskiego z prośbą o wyjaśnienie, w jakich rozmiarach zamierza rząd w r.b. przeprowadzić odnośną akcję.

— *Ile rodzin, zapytujemy, nie zdołało się dotąd odbudować?*

— Do chwili obecnej 53.000 rodzin mieszka w ziemiankach. Lwia ich część, bo około 43.000, przypada na 5 województw kresowych, koło 8.000 na województwa Małopolski Wschodniej, reszta zaś na pozostałe ziemie polskie.

— *Jaki fundusz potrzebny jest — zdaniem p. Ministra — dla dokonania całej odbudowy?*

— Obliczamy, że na całkowite odbudowanie wsi polskich potrzeba jeszcze 90 milj. zł.

— *Czy danina lasowa, która została na ten cel przeznaczona, pokryje te wydatki?*

— Nie. Cała bowiem danina lasowa wyniesie około 70 milj. zł. Dotąd z sumy tej wydano 34 milj. zł. — z czego 22.5 mil. zł. poszło na odbudowę, 11.5 milj. zaś na pokrycie niedoboru budżetowego w latach ubiegłych. Ta ostatnia pozycja będzie w r. b. zwrócona przez Skarb i zostanie przekazana na cel właściwy. Dotąd z pieniędzy tych otrzymałem 3 milj. zł. W ten sposób suma jaką Państwo rozporządza na cele odbudowy wsi, wynosi 47.5 milj. zł. Sumę tę uda mi się prawdopodobnie powiększyć o kilka miljonów zapomocą rewizji wymiarów daniny lasowej, która dla pewnych obszarów została obliczona zbyt nisko. Rewizja taka została już dokonana przez międzyministerjalną Komisję w woj. Stanisławowskiem, wykrywając wiele nieprawidłowości, w wyniku których trzeba było dawne wymiary skasować i poczynić nowe. Obecnie zaś będzie przeprowadzona taka rewizja w woj. Tarnopolskiem.

— *Ile pieniędzy ma p. Minister do rozporządzenia w r. b.?*

— Z daniny lasowej spodziewam się w tym roku około 13 milj. zł., o ile więc Skarb Państwa zwróci mi, jak zapowiadał, wspomniane wyżej 11.5 milj. zł. — to w sumie będę miał około 24.5 milj. zł.

— *Ile rodzin będzie można za powyższą sumę odbudować?*

— Przypuszczalnie około 20.000, licząc, że każda rodzina będzie otrzymywała coś ponad 1000 zł., a nie po tysiącu, jak dotąd.

— *W jakiej formie udzielana jest pomoc?*

W formie długoterminowych, bezprocentowych pożyczek, co do spłaty których rząd z czasem określi bliżej swoje stanowisko. *J. K.*

Regulacja płac.

Od niedawna w organie PZK „Kolejowcu Polskim" zaczęły pojawiać się artykuły, pisane z widoczną znajomością rzeczy, a malujące w barwach dosadnych a zarazem ściśle rzeczowo ujmujących sprawy istotnego stosunku służbowego pracowników kolejowych. Vox populi przypisuje to autorstwo byłemu dygnitarzowi MK, który do niedawna z równym talentem dowodził niesłuszności żądań kolejarzy, jak obecnie dowodzi słuszności. W każdym bądź razie artykuły są pisane fachowo i przekonywująco i związki niechybnie wykorzystają te słabe punkty w prawnem stanowisku kolejarzy, które niepodpisany autor wysuwa.

Ostatnio „Kolejowiec Polski" drukuje obszerną pracę tego autora p. t. Analiza projektu regulacji płac kolejarzy". Projekt ten zawiera następujące kapitalne zmiany.

1) wyeliminowanie zupełne z rozporządzenia uposażeniowego pracowników nieetatowych;
2) zwiększenie ilości grup uposażenia;
3) ustalenie uposażenia w złotych;
4) zwiększenie rozpiętości między najniższemi i najwyższemi stopniami uposażeń
5) ograniczenie dodatków rodzinnych i
6) zaliczenie stanowisk służbowych do poszczególnych stopni uposażeń, której to kwestji poprzednie ustawy wcale nie poruszały.

Następnie autor analizuje te punkty każdy z osobna i dochodzi do wniosku, iż

jeśliby zaszeregowanie pracowników kolejowych miało przyjść do ostatecznego projektu w powyższej formie, skrzywdziłoby ono wiele kategorji pracowników. *Mruk.*

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Największy dworzec kolejowy w Polsce.

Największym w przyszłości dworcem kolejowym w Polsce ma według redakcji „Łącznika" zostać świeżo uroczyście otwarty dworzec przewozowy w Czarnolesiu w Dyr. krakowskiej.

Dworzec ten ma mieć 70 torów kolejowych i wobec tego nietylko że będzie należał do największych w Polsce ale też będzie jednym z największych w Europie. Służyć on będzie przedewszystkiem do transportów towarów do Czechosłowacji i Austrji.

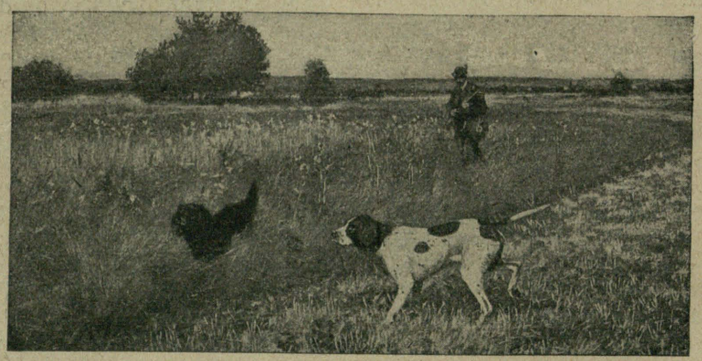
A więc i w dziedzinie kolejnictwa zmierzamy do rekordów.

Komercjalizacja.

Prasa związkowa w dalszym ciągu zajmuje się żywo projektem uhandlowienia kolei. Ogólnie godzą się jednak organy związkowe, że zmiany i to zmiany poważne w organizacji kolejnictwa są nieodzowne. „Łącznik" zgadza się nawet na komercjalizacje, ale tak ją sobie wyobraża:

Komercjalizacja z naszego punktu widzenia winna pójść przedewszystkiem w kierunku reorganizacji biurokratycznego zlepka systemów administrowania oraz ścisłego rozgraniczenia dwóch zasadniczych czynników: technicznego od finansowego, przyczem na plan pierwszy należałoby wysunąć w zarządzie kolejowym czynnik finansowy.

Ponieważ MK nie uwzględnia tego rozgraniczenia w swoim projekcie, przeto, zdaniem „Łącznika", praca nad komercjalizacją PKP pójdzie pewnie na marne.



Z WIDOKÓW KRESOWYCH. Na polowaniu.

Redakcja „Expressu Kolejowego" zwraca się do Pana Ministra Komunikacji inżyniera Pawła Romockiego z gorącą prośbą o podjęcie inicjatywy dla zrealizowania w Polsce hasła:

DOMEK Z OGRÓDKIEM DLA KAŻDEJ RODZINY PRACOWNICZEJ NA P.K.P.

Uważamy, że tą drogą uda się zlikwidować jedną z największych bolączek na P. K. P. — kwestję braku mieszkań dla pracowników kolejowych, zwłaszcza tych na niższych hierarchicznie stanowiskach, którzy będąc porozrzucani na oddalonych od centrów kulturalnych szlakach kolejowych wschodnich i zachodnich rubieży Rzeczypospolitej, z braku mieszkań, cierpią chłód, głód i nędzę, żyjąc w antysanitarnych warunkach powiększają zastępy gruźlicznych i wycieńczonych nerwowo chorych i fizycznie słabych obywateli, których wydajność pracy z dnia na dzień upada.

Krótka, podana przez prasę wiadomość, że jeden z artykułów projektu prawa, dotyczącego reorganizacji monopolu zapałczanego we Francji, nakłada na koncesjonarjuszów obowiązek budowania domów i stopniowego pomieszczania w nich robotników i funkcjonarjuszów fabryk zapałek, mogłaby w oderwaniu wydać się nieledwie rewolucyjną. Dla znających wszakże francuskie stosunki gospodarcze, jest klauzula powyższa zupełnie naturalnym konsekwentnym krokiem francuskiej polityki socjalnej. Pierwszy impuls w tym kierunku dał rząd, dostarczając pomieszczeń dla robotników i urzędników państwowych zakładów przemysłowych oraz obligowaniem prywatnych przedsiębiorców do naśladowania go w tej mierze. Pod wpływem zapoczątkowania polityki tej działalność socjalna rozmaitych towarzystw przemysłowych rozwijać się zaczęła po nakreślonej przez rząd linji, obejmując nowe dziedziny opieki nad robotnikiem, nieznane jeszcze w innych najbardziej nawet uprzemysłowionych krajach.

Francuskie przedsiębiorstwa kopalniane zajmują naczelne miejsce w świecie przemysłowym jako dostawcy hygienicznych, tanich mieszkań własnym robotnikom w pobliżu miejsca ich pracy. Kopalnie okręgu Pas de Calais dostarczają obecnie mieszkań 57.000 rodzin górników. W 1925 roku przemysły: gumowy, sztucznego jedwabiu, metalurgiczny i chemiczny przeznaczyły znaczne fundusze na naśladowanie w tym kierunku przemysłu górniczego celem zapewnienia sobie stałych rąk roboczych. W dalszym ciągu *poszły za niemi linje kolejowe*, które mogą również już pochlubić się poważnymi wynikami: *linja północna zbudowała 13.000 mieszkań dla kolejarzy, a wschodnia prawie tyleż, niewiele jej pod tym względem ustępując*. Przemysł wełniany w Roubaix dopomógł do zorganizowania wielkiej kooperatywy budowlanej i obecnie liczne osady robotnicze istnieją w pobliżu ośrodków przemysłowych Paryża. St. Etienne, Rouen, Lugdunu, Grenobli i t. d. Niema już prawie obecnie wielkiego przemysłu francuskiego, który nie uprawiałby polityki domów robotniczych. Dążeniem Ministerjum Pracy jest dostarczenie odpowiednich pomieszczeń 3 miljonom robotników i jakkolwiek ideał ten nie jest jeszcze osiągnięty, widoczny jest jednak nieustanny postęp na tej drodze. Kopalnie dostarczają mieszkań 40% własnych robotników, przyczem procent ten podnosi się do 68 w najbogatszym okręgu kopalnianym Pas de Calais. Przemysły metalurgiczny i maszynowy, które rozpoczęły wznoszenie domów robotniczych już w 1907 roku, rozwijając go szczególnie intensywne po wojnie, *wydały już przeszło miljard franków na ten cel*. Zredukowanie o taką sumę dochodów akcjonarjuszy nie okazało się jednak uszczerbkiem dla nich, bowiem socjalne świadczenia, podejmowane dobrowolnie przez zarządy fabryczne, znakomicie przyczyniły się do podniesienia danych gałęzi przemysłu i tem samem do podniesienia wartości udziałów. Tem się też tłomaczy, że *towarzystwa w dobrze zrozumiałym własnym interesie tworzą coraz nowe i coraz szerzej ujmowane projekty opieki nad robotnikiem*.

W Mülhuzie np. utworzyła się grupa przemysłowców, których celem jest wzniesienie osiedla robotniczego, zaopatrzonego w pralnie, kąpiele, boiska, szpitale, ochronki, a nawet hotele i refektarze dla czasowych robotników. Francuski Comite des Forges utworzył instytucję zwaną „Caisse Fonciere du Credit pour l'Ameliorati on du Logement Dans l'Industrie" z 20 miljonowym kapitałem i 100 miljonami wypuszczonych obligacji pod hasłem naczelnem: *„Domek z ogródkiem dla każdej rodziny robotniczej"*. Zasadą jest, aby nie dawać robotnikom, mieszkań darmo, ani jako dodatku do płacy, aby nie depresjonować wartości ich ekonomicznej i społecznej, ale po cenie kosztu, a nawet niżej ceny kosztu. Tak np. *w północnym okręgu przemysłowym roczna przeciętna cena 3-izbowego (dla rodziców i dla dzieci każdej płci oddzielnie) mieszkania z kuchnią wynosi 143 franki, czyli 1/3 tego, kosztowałoby mieszkanie gorsze w domu prywatnego przedsiębiorcy*.

Z WIDOKÓW KRESOWYCH



Droga w puszczy Nalibockiej.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Komercjalizacja kolei niepewna. Z Warszawy donosi (A): Dowiadujemy się, iż projekt komercjalizacji kolei spotkał się z silną opozycją w łonie rządu. Przeciwnym oddaniu kolei państwowych w ręce prywatnego kapitału jest także szef rządu Marszałek Piłsudski (Ilustr. Kur. Codz. Nr. 151).

Nowa taryfa kolejowa. Z dn. 5 czerwca r. b. wchodzi w życie dodatek 3-ci do taryfy towarowej normalnotorowych polskich kolei. Dodatek ten zawiera cały szereg zmian i uzupełnień taryfowych. (Pat.)

Przedłużenie umowy kolejowej polsko-łotewskiej. W dniu pierwszego czerwca upłynął termin tymczasowej umowy kolejowej polsko-łotewskiej.

Informujemy się, iż po porozumieniu obu rządów umowa ta została przedłużona na trzy miesiące, t. j. do dnia pierwszego września r. b.

Przeniesienie Radomskiej dyrekcji kolejowej do Chełma. Na jednym z ostatnich posiedzeń Rządu, zdecydowano omawianą sprawę przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma-Lubelskiego. W tych dniach magistrat miasta Chełma otrzymał o przeniesieniu oficjalne zawiadomienie.

Zmiana godzin urzędowych od 1-go czerwca. Dnia 31 maja wszyscy ministrowie rozesłali do urzędów okólnik z zawiadomieniem o zmianie godzin urzędowania. Od 1 go czerwca urzędowanie rozpoczyna się o godz. 8 i trwa bez przerwy do godz. 15 ej. W sobotę urzędowanie rozpoczyna się o godz. 8 i trwa do godz. 13.30.

Urlopy kolejarzy. Wobec ukazania się w prasie wiadomości o rzekomem wstzymaniu przez ministerstwo komunikacji urlopów wypoczynkowych dla pracowników kolejowych, ministerstwo komunikacji stwierdza kategorycznie, iż żadnego zarządzenia wstrzymującego urlopy pracownikom kolejowym nie wydawało. Sprawa urlopów na r. 1927 uregulowana została w ogólnych zarysach w okólniku, wydanym do wszystkich dyrekcji K. P. dn. 21 lutego r. b., który zawiera wskazówki i postanowienia, jak należy traktować pracowników kolejowych w sprawach urlopowych i z jakich urlopów mają prawo korzystać poszczególne kategorje pracowników. (Ob. № 4 Expr. Kol.)

Zwyżka godzinowych dla drużyn konduktorskich. Ministerstwo komunikacji wyjaśniło Dyrekcjom kolei, że o ile czas pobytu drużyn konduktorskich podczas postoju pociągów podmiejskich na stacjach zwrotnych licząc od chwili przyjazdu na st. zwrotną aż do chwili odjazdu z tej stacji pociągu podmiejskiego, wynosi więcej niż 60 minut, należy cały czas ten zaliczyć jako pracę przy pociągach, zaliczając za ten czas godzinowe w pełnym wymiarze (Rozp. M. K. 14 maja r. b. Nr. 1/6789/2/27)

Budowa domu dla urzędników. Ministerstwo Robót Publicznych przystępuje w najbliższym czasie do budowy systemem gospodarczym domu dla urzędników państwowych przy ul. Topolowej. Plany nowego gmachu są już gotowe. Kosztorys obliczono na 1.5 milj. zł.

Ministerstwo samo będzie prowadziło roboty budowlane, posługując się tylko pomocą jednego inżyniera. W ten sposób minister Moraczewski chce dokonać analizy cen, bez których układanie prawdziwych kosztorysów jest niemożliwe. Analiza taka będzie dokonana, jeżeli zostanie obliczone dokładnie, ile na 1 metr sześć. muru wychodzi cegły, wapna, piasku i t.p. Minister zamierza w najbliższym czasie we wszystkich większych miastach polskich pobudować bodaj po jednym gmachu systemem gospodarczym i w ten sposób przekonać się o kosztach budowlanych na całem terytorjum państwa.

Wydobycie węgla. Wydobycie węgla na Górnym Śląsku wyniosło w pierwszej połowie maja br.—902 000 ton. Ogólnie skonsumowano 951.000 ton, z czego na eksport przypada 345.526 ton. Pokrycie wagonów było niezupełne.

Kursy sanitarne dla konduktorów i maszynistów. Wydział Sanitarny Ministerstwa Komunikacji zorganizował w dziecięciu różnych punktach Polski specjalne kursy sanitarne dla konduktorów i maszynistów. Kursy te mają na celu zapoznanie obsługi pociągów z elementarnemi zasadami niesienia pomocy rannym w razie wypadków kolejowych.

Udogodnienia sanitarne na kolejach państwowych. Wydział sanitarny Ministerstwa Komunikacji zaopatrzył ostatnio wszystkie pociągi dalekobieżne, a także i część pociągów osobowych w nosze oraz podręczne apteczki zawierające prowizoryczne opatrunki oraz lekarstwa. W związku z tem zorganizowane zostały we wszystkich dyrekcjach kolejowych krótkie kursy sanitarno-lecznicze dla obsługi pociągów celem zaznajomienia się z niesieniem pomocy rannym na wypadek katastrofy kolejowej (Ob. № 10—11 Expr. Kol.).

Prócz tego w kilku punktach sieci kolejowej znajdują się stale przygotowane do drogi pociągi ratunkowe złożone z wagonu operacyjnego i 2-ch wagonów technicznych.

Ilość skrzynek opatrunkowych, w które zaopatrzone zostały pociągi wynosi 1400 zaś w 2000 skrzynek opatrunkowych poszczególne stacje. (Pat.)

Olbrzymi pożar warsztatów kolejowych w Warszawie. Dnia 13 maja na dworcu wschodnim wybuchł pożar. Spłonęła wielka hala lakiernicza, gdzie było dużo materjałów łatwopalnych. W warsztatach ślusarskich spłonęło 20 wagonów oraz wagony p. Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego. Ofiar z ludźmi nie było. Straty wynoszą kilka miljonów złotych. Już wstępne śledztwo stwierdziło, że pożar powstał na skutek podpalenia.

Trzecie posiedzenie Rady Finansowej. Trzecie z kolei posiedzenie Rady Finansowej odbyło się w dn. 28 b. m. o godz. 6 pp. Tym razem Rada zajęła się sprawą nowelizacji ustawy o podatku majątkowym i dochodowym. Komisja, wybrana na poprzedniem posiedzieniu do opracowania spraw podatkowych, złożyła swoje wnioski.

Informator kolejowy. W końcu czerwca r. b. wyjdzie z druku „Informator kolejowy" na rok 1927, wydany za zezwoleniem i poparciem ministrerstwa komunikacji przez radcę ministerjalnego p. Dolanowskiego i referenta prasowego p. Tadeusza Strzetelskiego. Celem tego wydawnictwa — dostarczyć publiczności ścisłych i źródłowych informacji o ustawach, przepisach i rozporządzeniach kolejowych oraz o organizacji kolejnictwa. „Informator kolejowy" zawierać będzie cały szereg działów z różnych dziedzin kolejnictwa, a więc: organizację ministerstwa komunikacji i dyrekcji kolejowych ze specjalnym uwzględnieniem działów handlowo-taryfowych zasobów oraz prawnych, źródłowe informacje i interpretacja przepisów przewozowych zarówno taryfowania na kolejach przepisy cel.e- przepisy regulujące postępowania odszkodowawcze na kolejach, przepisy wywłaszczeniowe, koncesyjne i t. d., oraz przepisy regulujące nadawanie przedsiębiorstw zarobkowych na kolejach.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Wychowujmy zdrowe pokolenie.

Hasło to winno mieć należyty odźwięk w sferach rządowych, być codzienną pobudką w pracy wychowawczej i myślą przewodnią opieki rodzicielskiej.

Tak być powinno dlatego, że poczynając od najbardziej osobistych spraw jednostki, idąc po przez wszystkie zagadnienia zbiorowe, aż do najwyższej ich syntezy, ucieleśnionej w organizmie państwowym, zagadnienia zdrowotne leżą na dnie wszelkich spraw gospodarczych, politycznych i innych, stanowiących codzienną troskę dnia dzisiejszego i jutrzejszego. Bez wartości zdrowotnej społeczeństwa, a zwłaszcza jego młodego pokolenia, narzekania na temat małej wydajności pracy, braku przedsiębiorczości i t. p. dezyderaty stają się bezpłodnym rozumowaniem i czczą gadaniną, która ani na krok nie zdolna jest posunąć nasze życie zbiorowe po drodze postępu i ku lepszemu.

Znamy strach przed chorobą ale nie posiadamy należytego szacunku dla zdrowia.

Pożałowania godnym faktem jest, że zagadnienia zdrowia publicznego poczynając od najwyższych instancji państwowych, aż do zapadłego urzędu gminy są spychane na plan dalszy, albo wogóle wcale nie honorowane. Mniej więcej tą samą obojętność dla tematów zdrowotnych daje się zauważyć i wśród rodziców. Jednem słowem możemy pozwolić sobie na uogólnienie, że znamy strach przed chorobą, ale nie posiadamy należytego kultu dla zdrowia.

Niski stan zdrowotności młodzieży.

Na tle takich zapatrywań, a właściwie ich braku niski stan zdrowotny naszej młodzieży nikogo nie zdziwi, tem nie mniej jednak, budzi poważne obawy na przyszłość. Oto kilka cyfr—na 4.168 badań lekarskich przeprowadzonych wśród dziatwy szkół powszechnych stwierdzono 7,6 proc. gruźlicy płuc, 61,3 proc. powiększeń gruczołów chłonnych (skrofuły), 11 proc. skrzywień kręgosłupu, 6,5 proc. krzywicy, 33,4 proc. próchnicy zębów. Tak mówią suche cyfry, zrozumiałe dla tych, co umieją odczytywać. Na razie nie wdaję się w ich interpretację, znane bowiem są czynniki, powodujące podobny stan rzeczy. Zdajemy sobie sprawę z tego, jakiemi środkami złu można przeciwdziałać, to są sprawy dalsze, na razie rozchodzi mi się tylko o tych, co stoją najbliżej młodzieży i dla których sprawy wychowawcze powinne być i przeważnie są codzienną troską.

Rola szkoły i rodziców w walce o zdrowie.

Pierwsze miejsce w walce o zdrowie ludzkie należy się szkole i rodzicom.

Wprowadzenie opieki higjeniczno-lekarskiej w szkołach i współpraca z nią nauczycielstwa—jako tako stara się oddziaływać na naturalny rozwój fizyczny dziecka i ochronić go przed złemi wpływami zdrowotnemi. Akcja wielkiej pracy wychowawczej w szkołach posuwa się naprzód z trudem i zdziała nie wiele, o ile dom i opieka rodzicielska, nie okażą większego zainteresowania i współdziałania.

Wielkie cele osiąga się nieraz bardzo prostemi środkami, ale uparcie i wytrwale stosowanemi. O tem jak chronić i kultywować zdrowie dziecka mówi higjena osobista. Stosowanie najprostszych zabiegów z jej zakresu daje gwarancję normalnego rozwoju dziecka i zapewnienia mu kardynalnego warunku pracy szkolnej—zdrowia.

Jak pielęgnować w domu dziecko w wieku szkolnym?

Jakże pielęgnować dziecko w wieku szkolnym, jak oddziaływać nań w domu? Odpowiedź ogólna brzmi: oddalać od dziecka wpływy szkodliwe i czynić dlań wszystko to, co przynosi pożytek dla rozwijającego się organizmu.

Nie podawać dzieciom alkoholu i chronić dziecko przed obserwowaniem ludzi pijących, a nadewszystko podpitych.

Precz z alkoholizmem! Smutna statystyka.

Przypominam, że w szkołach powszechnych mamy 2,4 proc. dzieci pijących codziennie, 9,2 proc. pijących raz na tydzień i to bez różnicy płci i wieku, — ustalonem zostało, że w 88,9 proc. wódkę swym pociechom podają rodzice. Z tem nawyknieniem trzeba skończyć, ani jednej kropli alkoholu nie należy podawać dziecku.

Dbajmy o czystość dzieci!

Każde dziecko powinno posiadać szczoteczkę do zębów i pielęgnować jamę ustną, kąpać co najmniej raz na tydzień, aby raz wreszcie zwalczyć wszawicę, stanowiącą istotną plagę i hańbiące piętno naszych stosunków cywilizacyjnych.

Przededniu epidemji, a zresztą i stale rodzice winne zwracać uwagę na czystość rąk i płukanie zapobiegawcze gardła (roszczynem kwasu bornego lub soli).

Odwietrzajmy mieszkania!

Istnieje bardzo rozpowszechniony przesąd, że z nastaniem chłodów jesiennych okien nie należy otwierać, jest to niesłuszne i szkodliwe, często odwietrzanie mieszkań najlepiej zabezpieczy wasze dzieci przed chorobami płucnemi.

O posiłek w szkole.

Każde dziecko w szkole winno otrzymać choć najskromniejsze śniadanie szkolne, w szkole bowiem organizm dziecka spełnia podwójną pracę—wysila się ucząc i rośnie, pokryciem tego wydatku jest posiłek.

Nadzór za odwiedzinami dzieci i higieną.

Nie należy zezwalać dzieciom na odwiedzanie bliższych i dalszych sąsiadów, gdyż nie jesteśmy pewni, czy tam są wszyscy zdrowi, z takiej wizyty dziecko może przynieść albo ostrą chorobę zakaźną, albo gruźlicę. Znam wypadki, że dzieci uczyły się wspólnie u sąsiadów, gdzie byli chorzy na gruźlicę, dzieci te zakaziły się gruźlicą i dla przeprowadzenia leczenia zmuszone są opuścić szkołę na cały rok.

Zasady higjeny stara się wpoić dziecku szkoła, rodzice winni czuwać, aby wskazówki zdrowotne były wprowadzane w życie.

Czuwajmy nad zdrowiem młodego pokolenia współdziałając.

Wychowawca, lekarz szkolny i opieka domowa winny razem współdziałać i czuwać nad zdrowiem młodego pokolenia. O ile zespół ten będzie więcej zgrany, to będziemy mogli tem skuteczniej walczyć o prawo dziecka do zdrowia uznane i wykonywane u naszych sąsiadów zachodnich.

Dr. Brokowski.
Nacz. Lek. Szkół Pow. m. Wilna

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Przegląd wydarzeń z ubiegłych 2-ch tygodni.

Kronika krajowa z całej Polski.

LWÓW. Narodowo-demokratyczne „Słowo Polskie", zamieszcza wywiad z przybyłym do Lwowa gen. Rozwadowskim. Interwenjowany generał uważa za rzecz w najwyższym stopniu, pożądaną współpracę marszałka Piłsudskiego i jego obozu z prawicą, wobec grożącego niebezpieczeństwa bolszewizmu od wewnątrz. Łatwiejszem do osiągnięcia w obecnej sytuacji państwa jest jego konsolidacja gospodarcza. W zakończeniu gen. Rozwadowski oświadczył, że pozostaje we Lwowie do otwarcia Wystawy Sportowej, poczem wyjeżdża do siebie na wieś.

*

Na Dworcu Głównym w Warszawie uczeń gimnazjum rosyjskiego w Wilnie Borys Kowerda dokonał zamachu na posła Rosji Sowieckie w Warszawie Wojkowa raniąc go w płuca z rewolweru. Wskutek wewnętrznego krwotoku Wojkow zmarł.

*

Dnia 10 b. m. przybyła do Warszawy wycieczka Związku czechosłowackiego urzędników kolejowych.

Wycieczka w której bierze udział

M. SIEGNIEW.

Potęgą natchnienia...

I.

Wcześniej niż zwykle wyszła dziś Nina ze swej mansardki, aby w Łazienkach malować budzącą się wiosnę.

Poranek był prześliczny, słoneczny. W ogrodzie pachniała zieloność, perląca się świeżą rosą.

Nina wchłaniała pełną piersią ożywcze powietrze. Jak dobrze!

Jak tu wszystko przypomina wieś, Sienicę, pozostałą po tamtej stronie— u bolszewików.

Nina nie znosi miasta, ale zdecydowała się tu zostać, by móc kształcić się w sztuce, która dla niej jest wszystkiem.

Pragnie poznać wszystkie jej tajniki, aby tem łatwiej jej było wypowiedzieć to wszystko, co ma na duszy.

Od kilka dni co rano chodziła do Łazienek i szukała odpowiedniego fragmentu. I oto wczoraj znalazła jedno miejsce wyjątkowo urocze, podobne do pewnej części parku w Sienicy — miejsce odległe i mało uczęszczane przez spacerujących.

Tam chce właśnie uwiecznić, swoją „budzącą się wiosnę".

Niesie duże płótno, stołek składany, szkatułkę z farbami i upajając się pięknem poranku duma sobie o tem i owem.

Rok już minął, jak mieszka tu sama w malutkich dwóch pokoikach na strychu. Dobrze jej jest zawsze w tem skromnem mieszkanku, pełnem obrazów, pamiątek z Sienicy, zabytków dawnej okazałości, które jakimś cudem udało się wywieźć i ocalić. Pracuje dużo, daje pozatem lekcje rysunku w kilku domach. A w wolnych chwilach, wieczorami śpiewa akompaniując sobie na gitarze. Dobrze jej jest, nikt jej nie martwi — bo nigdzie nie bywa i z nikim bliższych stosunków nie utrzymuje. Rodzice i mali bracia pisują często, wszyscy są zdrowi, ona także, to też jeżeli gdzie można widzieć prawdziwe, kompletne, spokojne szczęście, to właśnie w tych dwóch malutkich pokoikach na górce.

Postępy w malarstwie robi zdumiewające — mówią to jej wszyscy profesorowie, koledzy i koleżanki.

Ale wszyscy trzymają się od niej zdaleka.

Nie rozumieją jej i ona ich nie rozumie.

Zresztą jej jest doskonale w samotności.

Ma wrażenie, że w ten sposób jest naprawdę swobodna, niczem nie skrępowana, może naprawdę być sobą. A wszyscy, którzy otoczeni są towarzystwem zawsze muszą być trochę zależni, muszą się krępować tysiącem drobnostek, muszą grać zawsze malutką komedję, muszą zawsze pamiętać aby być w stylu, a to wszystko niepotrzebnie zabiera czas, energję, rozprasza myśl, wiele sił pochłania, a tak mało daje — a skoro się służy sztuce, to trzeba jej oddać się całkowicie, tylko wtedy do czegoś się dojdzie.

Ona wiernie trzyma się tej zasady i rezultaty są świetne. Ale jest coś, co ją niepokoi.

Oto od pewnego czasu weszło w jej życie coś, co chciałaby ze swych myśli wykreślić, a nie może. Myśli bardzo często... o Nim.

O pięknym paniczu z parteru, jak go nazywa stróżka, która jej codzień wodę przynosi na górkę i umywa co sobotę podłogi.

Stróżka jest gadatliwa i trudno wstrzymać potok jej słów, gdy już raz zacznie mówić o wszystkich lokatorach z kamienicy. A już najczęściej mówi o nim.

Nina, która go zna z widzenia i zawsze przy spotkaniu z nim dziwnego doznaje wrażenia, wie o nim dużo niepochlebnego.

— „Bogaty jest, ojej jak bogaty— burczy często stróżka. Ma wieś, ale tam nigdy nie mieszka, nie pracuje,



Marszałek Czang-Tso-Lin, wielkorządca Mandżurji, niekoronowany władca północnych Chin.

110 osób, była w Warszawie podejmowana przez specjalny komitet z urzędnikami kolejowymi polskimi na czele.

"

Komisja literacka Tow. popierania stosunków artystycznych pomiędzy Francją a Polską, wespół z ambasadą polską w Paryżu ustaliła program uroczystości przywiezienia zwłok Juljusza Słowackiego przez Francję.

Główne uroczystości odbędą się w Paryżu 15 b. m. Dnia tego o 10 rano odbędzie się nabożeństwo w kościele Assomption, pochód przez miasto i wystawienie trumny w kaplicy ambasady polskiej.

W Paryżu zwłoki przewiezione zostaną do Cherbourga, a stamtąd morzem do Gdyni.

W dniu 14 b. m., a więc w przeddzień głównych uroczystości, odbędzie się akademja ku czci Słowackiego, z udziałem delegacji kilkuset związków polskich z całej Francji, które przybędą ze sztandarami.

*

W czerwcu przybędzie do Warszawy amerykański pułkownik kp. Al. Cowell, nadzwyczaj popularny w Ameryce publicysta i literat oraz autor szeregu dzieł podróżniczych. P. Cowell zamierza opracować zarys geografji większych państw europejskich z wyodrębnieniem cech charakterystycznych każdego, jako to bogactw naturalnych, formy rządu, stosunków etnograficznych i t. p., w Polsce zabawi p. Cowell czas dłuższy



Generał Feng-Yu-Hsian, sprzymierzeniec Moskwy. Za pieniądze moskiewskie wystawił on duże wojsko z którem poszedł na stolicę Chin—Pekin.

Pod Krakowem nastąpił olbrzymi wybuch prochowni. 30 osób zostało śmiertelnie rannych, 486 lżej. Straty wynoszą 1.272.000 zł. Na akcję ratunkową Rząd wyasygnował 500.000 złotych. Przyczyną katastrofy był rozkład materjałów wybuchowych. (Pat.)

płatnych ludzi trzyma, co mu lud biedny krzywdzą. Sam jeno po tyjatrach i wyścigach chodzi, pije, gra w karty.

Odwiedzają go młodzi magnaci i piękne panie w brylantach jak orzechy i drogocennych futrach. Bawią się do rana, szampan się leje, słychać śmiechy, muzykę i tańce przez noce całe, aż wszyscy mieszkańcy kamienicy bardzo się skarżą".

Nina też słyszy to często, gdy otworzy okno na górce. Ale wtedy tylko przysłuchuje się, gdy on zaczyna grać. Ach! Jak on gra!

Co za kaskada śmiechu czasem brzmi, że jasno robi się i wesoło na duszy.

A czasem taka melancholja, taki nieutulony ból, że głowę by się utuliło w poduszki i płakało, płakało... Nad czem? Przecież tak pełne szczęście mieszkało w mansardce. Nie! Nie nad sobą, ale nad tem zmarnowanem życiem, które łkało w pieśni.

—„Skaranie Boże z tym paniczem—zrzędziła stróżka—Oj pokarze go kiedyś Bóg, pokarze za takie życie".

A Ninie wtedy boleśnie ściskało się serce, jakby rzeczywiście jakieś nieszczęście miało go spotkać, i chcąca go ustrzec od tego szeptała modlitewnie. — „Ach nie, tylko nie to, on przecież nie wie co czyni". Spotykała go często u wejścia. Miał wielkie fijołkowe oczy w obramowaniu długich rzęs, trochę naiwne i smutne, rysy piękne i regularne, rasową postać, smukłą, wykwintną, prześliczne, spokojne ruchy.

Serce jej biło zawsze mocno przy spotkaniu, od pierwszego razu. Doznawała dziwnego niepokoju. Często zadawała sobie pytanie: dlaczego? Czy dlatego, że był uosobieniem piękna, rasy i harmonji? A może dlatego że tak cudownie grał? Nie, to było coś zupełnie innego, coś czego pojąć nie mogła.

On nigdy na nią nie patrzał. Drobna jej, dziecinna niemal twarzyczka, ocieniona szerokiem rondem popielatego kapelusza, wątła, delikatna postać ubrana w kostjum bezbarwnego koloru, małe kształtne nóżki w mocno sfatygowanych bucikach—nic nie mogło pociągnąć, zatrzymać jego wzroku, który szedł gdzieś daleko za swemi myślami. Spotkała go raz w kawiarni. Trzy piękne panie siedziały wokoło jego stolika. Były ubrane bardzo modnie, miały usta pociągnięte karminem i ciągle coś mówiły z ożywieniem. On śmiał się często i widziała wtedy poraz pierwszy niezrównany jego uśmiech, a serce jej wtedy biło mocno i było jej niewiadomo czemu bardzo źle. Postanowiła wtedy jaknajprędzej wyjechać do rodziców, na wieś, gdzie jej ojciec miał posadę plenipotenta.

Cały wieczór wtedy modliła się gorąco i długo nie mogła zasnąć.

Ale nadeszła wiosna, cudna, słoneczna, porwała swym czarem, kazała zachwycać się sobą — zmusiła malować.

Nina w tej chwili jest pochłonięta niepokojem twórczym. Jak tu jest pięknie!

Jakie niewyczerpane źródło barw i odcieni. Oto zakątek tak podobny do parku w Sienicy. Ktoś zajął ławkę? Trzebaż takiego pecha! Idzie prędko i nagle staje zdumiona. Na ławce z twarzą ukrytą w dłoniach siedzi... On.

Ileż rozpaczy, złamania, samotności i beznadziejnego smutku w tem pochyleniu całej smukłej postaci. Co go mogło spotkać? Jakież wielkie nieszczęście. Zgrał się w karty? Nie. To za mało. Zawiodła go ukochana kobieta? Przyszedł tu, wypłakać przed matką-naturą swój ból nieutulony.

Dobrze. Ona najlepiej ukoi, ona da siły znieść to, co ponad siły się zdaje.

Nina stoi chwilę cicha, nieruchoma.

Tak go samego zostawić nie można. Ale i swego towarzystwa nie można mu narzucić.

c. d. n.

Kronika zagraniczna z całego świata.

Rumuński instytut nauk administracyjnych w Bukareszcie wybrał prof. Bartla swoim członkiem honorowym.

*

Lotnik Chamberlin dokonał gigantycznego rekordowego lotu nad Oceanem. Przeleciał on przez Atlantyk i lecąc ponad Anglją i Niemcami w kierunku Warszawy — Konstantynopola, albo Moskwy, zatrzymując się w Chociebużu i z braku benzyny wylądował w Berlinie.

*

Z Londynu donoszą że w Izbie Gmin przyznał podsekretarz stanu w urzędzie skarbu, że dnia 31 maja zostało wywiezionych z Anglji do Rosji półtora milj. funtów w złocie. (PAT).

*

Agencja Havasa donosi na podstawie informacyj dzienników angielskich, jakoby Sowiety zmobilizowały pięć ostatnich roczników.

*

Z Rzymu donoszą, że specjalna komisja przy ministerstwie sprawiedliwości pracująca nad nowym kodeksem karnym Włoch faszystowskich, wstawiła na propozycję papieża karę więzienia za zamachy samobójcze. (A.W.)

*

„Daily Mail" donosi z Malty, że kilka statków wojennych odpłynęło na wody Egiptu, gdyż wysoki komisarz angielski George Lloyd uważał za wskazane przeprowadzenie demonstracji morskiej, ze względu na rozwijającą się działalność skrajnych odłamów zagaloulistów. (PAT.)

*

Strajk kolejarzy, w Meksyku który trwał od kilku miesięcy, został oficjalnie zakończony. Większość strajkujących podjęła już pracę. (PAT).

*

Przedsiębiorstwa Forda postanowiły wytwarzać nowy typ samochodów. (Pat).

*

Z Chin donoszą że Czang Tso-Lin był zmuszony do wycofania swoich wojsk na północną stronę rzeki Żółtej. Wojska północne opuściły Czengczau i Hingczen. Wycofanie wojsk z zagrożonych punktów było koniecznością strategiczną.

Generał Feng-Yu-Hsiang zajął miasto Honan-Fu, przyczem wziął do niewoli 20 tys. jeńców i 6 pociągów z amunicją. (PAT).

*

„Daily Telegraph" donosi z Tokio, że Japonja poddała marszałkowi Czang-Tso-Linowi myśl zwołania konferencji pokojowej pod auspicjami wielkich mocarstw. (Pat).

Baczność, Wilno!

Kowno. 18/V. (FIGAS).

Budowa „flotylli", (czytaj bez uśmiechu)
Jest tu traktowana jako sprawa pilna.
Nie wiemy pobudki do tego pośpiechu ..
(Oby nie zechciano nam blokować Wilna!)

Znamienne objawy.

Warszawa. 20/V. (BAT).

Piszą; zwyżka płacy w maju obiecana,
W lipcu będzie na *pe* zrealizowana.
Są bowiem objawy zwyżki cechujące:
Ceny mięsa, chleba gwałtownie rosnące.

Z drogi, próżniacy!

Warszawa. 21/V. (AFE!).

Minister Składkowski energicznie miecie,
Swą miotłą żelazną w całej Polsce śmiecie.
„Czynnych" zaś Starostów (w winta przy kominku)
Posyła „na grzybki", gwoli wypoczynku.

Przedwyborcze komplikacje.

Wilno. 26/V. (ACMY).

Dziś dla kolejowców wiec informacyjny
Zwołało działaczy „ogniskowych" grono,
Przebieg był którego nader sensacyjny,
Początek na biało, koniec na czerwono

Echa Arcosowe.

Londyn. 27/V. (REUTER-ada).

Najpierwsza Brytanja uznała Sowiety
Dzisiaj jedna z pierwszych dała im po nosie.
Jak widać trzeźwiąco, choć późno niestety,
Podziałał tu natrysk „handelku" w Arcosie.

Rex.

Drzazgi polityczne.

Redukcja ulic „Sienkiewicza", „Mickiewicza" i t. d.

Kutno. 16/V. (BAT).

Zmienić nazwy ulic, mianem gojów zwane,
Rada uchwaliła w nowem swojem gronie.
Brak nam wiadomości jak będą pisane,
Czy w języku polskim, mówią, że w żargonie.

Rewolucję pogłębiają.

Moskwa. 17/V. (AJWAJ).

Chińska awantura, jak donoszą, pono
Srodze skarb Moskiewski z gotówki patroszy.
Więc by go zasilić, sprzedaż ogłoszono
Carskich „poluszubków" i starych kaloszy.

Czytajcie i popierajcie „Express Kolejowy!"

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY

WÓDKI CZYSTE

pierwszorzędnej jakości mocy 40% i 45%

Najprzedniejsza wódka wyborowa mocy 45%

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualji oraz restauracjach.



Płaszcz letni.

Kobieta mądra — oszczędna, zastanawiająca się nad tem co sobie sprawić tego roku — płaszcz czy kostjum (o ile nie wyrzucać pieniędzy na jedno i drugie, oczywiście) — powinna zdecydować się na płaszcz.

Nie dlatego bynajmniej, żeby kostjum się nie przydał, ale dlatego, że w naszym klimacie łatwiej jest obyć się bez niego, niż bez płaszcza, który jest wprost niezbędny.

Od zimy przechodzimy ku latu (dotychczaś w teorji) prawie bez wiosny. Lato może być równie pełne niespodzianek, jak krótkotrwała wiosna i nawet w pozornie piękny, słoneczny dzień czerwcowy nie będzie zupełnie bezpiecznie wyjść na ulicę tylko w sukience.

Modele płaszczyków tegorocznych są tak piękne, że jest w czem wybierać. Ogromnie modne są płaszcze w poprzeczne zakładki cieniowane, najczęściej, ściemniające się od góry ku dołowi. Przy umiejętnem stopniowaniu ich szerokości może to nawet do pewnego stopnia poszczuplić figurę. Ładne są takie płaszcze w odcieniach niebieskich — od jasnego błękitu do ciemnego chabru, albo beige, dochodzący prawie do bronzu, lub jasno malinowy, przechodzący w kolor malwy. Niebieski kolor zresztą opatrzył się już na wiosnę i zaryzykować sprawienie sobie nowego płaszcza w tym kolorze może tylko ktoś, komu wyjątkowo w nim jest do twarzy.

Inny model — zupełnie gładki, ma zlekka wyrzucane plecy, a jako jedyną ozdobę kolorowe aplikacje z sukna, albo różnobarwnych skórek (może być jaszczurka) u dołu i na kołnierzu. Ładne są takie płaszcze z jasnego sukna.

Jeśli się jedzie nad morze, to warto sprawić sobie płaszcz z białego sukna, albo wełnianego trykotu, który wygląda zawsze ładnie i elegancko, a tam tylko jedynie nie brudzi się szybko. Ale to tylko w tym wypadku, jeśli prócz tego ma się w swojej garderobie skromny płaszcz angielski na deszcz i niepogodę.

Płaszcze te, jak zwykle z cover coatu, lub nieprzemakalnej gabardiny, są najpraktyczniejsze i zawsze mają swoisty szyk. Pewną nowością w klasycznym ich fasonie są cięte odstające kieszenie, przerywające trochę równą linję boków. Paseczek i mankiety spinają się klamerką. Jest to fason nieśmiertelny, bo stworzony dla istotnej potrzeby i wygody.

U. N

Dwanaście pań na fotelach radzieckich.

(Express Poranny).

W nowej Radzie miejskiej m. Warszawy zasiądzie 12 kobiet, czyli równe 10 proc. ogółu radnych.

Najwięcej pań radnych wprowadza lista nr. 2 (P. P. S.). Są to. pp. Praussowa Zofja, inspektorka pracy, posłanka na Sejm, Jaworowska Konstancja, urzędniczka, Gliszczyńska Stefanja, urzędniczka, Woszczyńska Sfanisława, urzędniczka elektrowni, dr. Budzińska-Tylicka Justyna, lekarka.

Lista nr. 12 przeprowadziła 4 radne: pp. Jętklewiczowa Zofja, nauczycielka, Rzepecka-Moszczeńska Iza, publicystka, Neronowicz-Szpilewska Kazimiera, właścicielka nieruchomości, i Zaborowska Helena, żona lekarza, prezeska Związku sług katolickich.

Stosunkowo upośledzony jest element kobiecy z listy nr. 25 Uzdrowienia Gospodarki Miejskiej. Na 16-cie mandatów jest tylko jedna radna p. Anna Brzezińska, żona adwokata, wice-prezeska „Koła Mieszczanek".

Z listy nr. 4 „Bundu" — wchodzi p. Alter-Iwińska Estera.

Z listy nr. 16: p. Sztejn Rajzla.

Nowy taniec.

Biedni tancerze! Jeszcze nie zdążą oswoić nóg z jednym wytworem sztuki chereograficznej, a już moda nakazuje im studjować nowe „pas"!

Z Ameryki, rzecz prosta przybywa do Europy taniec, zwany „Banana slide", a naśladujący ruchy człowieka, który „ślizga się naskutek nastąpnięcia na skórkę banana" (sic)!. A więc już nie taniec, lecz ślizganie się po podłodze...

P. Wandzi Bi—skiej.

Ballada.

Gaśnie słonko w purpurach,
w wyzłoconych brnąc chmurach
i szkarłatną krwią bryzga przez szpary
Świat przymruża powieki.
Świerszcz się ozwał daleki.
Milkną życia codzienne rozgwary.

Jak z muślinu odzienie
drzewa ścielą półcienie,
co się gubią gdzieś w mrokach bezbrzeżnych.
Noc w gorących drży tchnieniach
i namiętnych pragnieniach
czułych pieszczot i szałów lubieżnych.

Mlecznem kwieciem zalane,
stoją wiśnie ubrane,
jak kapłanki, co palą ofiary.
W gąszczu słychać westchnienia,
to błagalne modlenia,
to bzyknięcie żałośne gitary.

Noc zawisła u stropu,
tworząc w mrokach potopu
jakieś kształtów dziwacznych kontury.
Tylko w parku cienistym
księżyc w blasku srebrzystym
kąpie nagich posągów marmury.

Bladolice poczwary,
Gusła nocne i mary
suną długą czeredą bez końca.
Wiotkie Nimfy, Najady
i Rusałek gromady
w bladem świetle wciąż bawią się w gońca.

Niebo zlewa się prawie
z lśnieniem rosy na trawie
i rozperla się w blaskach iskrzących.
Takie skarby roztacza,
że i bajkę przekracza
czar natury w mych oczach marzących.

Witalis Kuźmicki.

Wilno, 26 maja 1927 r.

Słomka czy filc?

Od paru lat już modystki toczą zawziętą walkę z panującym wszech i we wszystkich czterech sezonach filcem. Nie pomagają nawet najbardziej wymyślne modele z jedwabiu, wstążek i płaskich, stylizowanych kwiatów. Owszem, ta i owa skusi się na taki fantazyjny kapelusz, zwłaszcza, jeśli może sobie pozwolić na sprawienie sobie kilku, kobieta jednak pragnąca ubierać się tanio i elegancko, nosi przedewszystkiem filce. Czasem malowane, czasem wyszywane (te ostatnie zwłaszcza bardzo ładne), ale zawsze filce. Wysoka wygięta główka, opasana wstążką, małe sterczące rondko, na główce wokoło wyszycie zygzakowate, lub aplikacje ze skórki. Deseń powinien być ornamentacyjny, spokojny i powtarzający się, nie kolidujący z umiarem skromnego spacerowego kapelusika. Na popielatym i beige'owym filcu ładnie wyglądają desenie czerwone i niebieskie. Może być też opasanie z czerwonego rzemyczka, zamiast wstążki.

Pomimo panującej mody kapeluszy małych, istotnie, bardzo wygodnej, dopuszczalne są kapelusze filcowe o dużych rondach, t. zw. cow-boye, które odpowiednie są zwłaszcza dla młodych panienek. Wobec dżdżystej wiosny i ogólnej zmiany klimatu na zimniejszy, filce są materjałem najbardziej odpowiednim. Ponieważ jednak można przewidywać, że obecnie nastąpią dni gorętsze, należy pomyśleć o przybraniu głowy, odpowiedniem nietylko do płaszcza, ale i do letnich sukienek. Otóż najmodniejsze będą w tym roku panamy. Teraz już widuje się po wystawach sklepowych duże kapelusze słomkowe, przypominające panamy, a różniące się od nich sztywnością i żółtym kolorem, kolorem świeżej słomy. Kapelusze te przybrane są zwykle pękiem kwiatów, lub aksamitek. Ostatnim krzykiem mody jednak jest panama prawdziwa, jasna o dużych, miękkich rondach, opasana kolorową wstążką i niczem więcej. Panująca w dziedzinie mody prostota (bardzo nieraz kosztowna) z konsekwencją zabiera wszystkie placówki. Do płaszcza nosi się filce—do sukienek w upały, panamy.

Słomki i filc więc zajmują stanowisko równorzędne.

U. N.

Z GALERJI OBRAZÓW



Z. Badowski. Wyśniony sen.

Wynalazek lecznicy.

Witaminy i ultrafiolety.

Tajemnica t. zw. witaminy, która zapobiega skrofułom i działa podobnie jak światło ultra-fioletowe, została zdaje się rozwiązana.

Od kilku lat wielu uczonych pracowało nad tem zagadnieniem, m. in. dwóch Anglików p. Rosenheim i T. A. Welster z Instytutu Narodowego dla Badań Lekarskich w Hampstead.

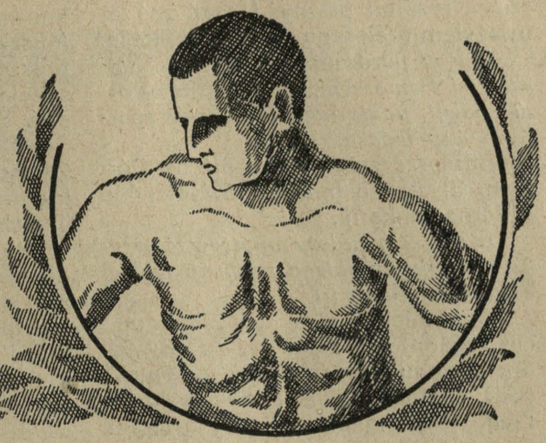
Wiedziano już od dwóch lat że można uleczyć ze skrofułów zwierzęta, dając im pożywienie naświetlone ultrafjoletowem światłem, Zauważono też że tran zawiera też substancje leczące skrofuły. Znaleziono też po starannem badaniu, że składnik w pożywieniu, który leczy po poddaniu naświetleniu, jest substancją woskowatą, nazwaną cholesterol. Później odkryto, że ta substancja inaczej podana choć chemicznie niezmieniona, przestaje leczyć skrofuły, nawet po dłuższem naświetleniu. Po dłuższych dociekaniach znaleziono tu jeszcze inne składniki.

Obecnie p. Rosenheim zdołał wyłączyć składnik, który przeciwdziała po naświetleniu skrofułom i nazwał go ergosterolem. Preparat ten działa podobno 1.000 silniej niż inne dotychczas znane. Byłaby to witamina D, jak to dotąd nazywano. Człowiekowi wystarczałaby doza pół uncji na przeciąg czasu od urodzenia aż do śmierci.

Dla chemji otwiera się tu pole szerokie dalszych badań nad temi substancjami. Osiągnięcie tej czystej witaminy D będzie miało doniosłe skutki. Wkrótce będzie ją można używać zamiast tranu za przystępną cenę. Kto wie czy nie zastąpi ona kuracji naświetlania, którą się coraz więcej rozpowszechnia, a która jest dość kosztowna i wymaga dozoru lekarskiego.

Równocześnie przychodzi wiadomość z holenderskiego laboratorjum w Batawji że udało się tam dwom uczonym p. Jansen i Donath też odosobnić czystą witaminę, która podobnie jak p. Rosenheima w minimalnych dawkach jest potrzebna dla zdrowia.

KOLEJARZ SPORTOWIEC



Pod redakcją kpt. TADEUSZA KAWALCA, oficera wychowania fizycznego ośrodka Wilno, „KOLEJARZ SPORTOWIEC" zawiera przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Przysposobienie wojskowe. Strzelec. Harcerstwo. Sokół.

***

szę. a rezultat pewny. U pań zaś zauważyłem brak tego zaufania w siebie.

Czy w porównaniu z Górnym Śląskiem i Pomorzem, gdzie Pan ostatnio bawił, panie nasze są gorsze sportowo, czy lepsze?

Bezsprzecznie lepsze niż na Górnym Śląsku, a prawie równorzędne z Pomorzankami.

A w czem należy upatrywać przyczyny tak wysokiego poziomu lekkiej atletyki w Szwecji?

Tajemnica tkwi w należytem ujęciu zagadnienia zaprawy. W Szwecji od szeregu lat młodzież uprawia 1 godz. gimnastyki dziennie, wskutek czego jest znakomicie przygotowana do ćwiczeń lekkoatletycznych.

W dużym stopniu przyczyniło się również do podniesienia poziomu lekkiej atletyki w Szwecji wprowadzenie odznaki sportowej. Jako rzecz charakterystyczną mogę podać, że kto nie zdobędzie w okresie szkolnym (za wyjątkiem chorych) odznaki sportowej ten nie otrzymuje świadectwa z ukończenia szkoły.

Przy takiej masie ćwiczących, łatwo jest wydobyć na szerszą arenę znaczniejszą ilość rekordsmanów, których wyniki zadziwiają świat.

Wystarczy Panu powiedzieć, że zarejestrowanych w Związkach sportowych lekkoatletów Szwecja posiada z górą 200,000, a przecież zaludnienie w Szwecji jest daleko mniejsze, niż w innych krajach. Rzucamy ostatnie pytanie.

Kiedy zawita Pan znowu do Wilna?

W jesieni, o ile nie zajdą jakieś nieprzewidziane przeszkody Mając już pewne doświadczenia co do klimatu wileńskiego wolę wcześniej rozpocząć tu pracę i stopniowo zbliżać się do zachodnich okręgów lekkiej atletyki.

Wywiad skończony. Żegnamy sympatycznego Szweda wyrażając życzenia, by w P. Z. L. A. był rzecznikiem Wilna.

T. Kawalec.

Plenarne zebranie Zarządu Związku Strzeleckiego na Okręg Wileński.

W dniu 22 b. m. odbyło się drugie z kolei w b. m. zebranie plenarne Zarządu Okręgu Wileńskiego. W zebraniu wzięły udział: Zarząd i Komenda Okręgu oraz delegaci Obwodów: m. Wilna, Wil.-Trockiego Oszmiańskiego, Święciańskiego, Wilejskiego, Mołodeczańskiego, Postawskiego, oraz sam. Oddz. Turmontów, Druji i Łużek.

Pozatem na zebraniu byli obecni: nsp. Główny i członek Wydz. Wykonawczego Zarządu Głównego ob. Muszkiet - Królikowski (Warszawa), ppłk. Szt. Gener. ob. Florek oraz specjalnie delegowany przez D.O.K. III. por. Skwarnicki.

Obradom przewodniczył Prezes Zarządu mec. ob. Abramowicz, sekretarzował Komendant Obwodu ob. Trzaska-Pokrzewiński Norbert.

Po zagajeniu obrad i powitaniu delegatów, przewodniczący zebrania zdał sprawę z ostatniego Zjazdu Delegatów Zw. Strzel. w Warszawie. Zjazd wykazał żywiołowy wprost rozwój Zwiazku. Obecność Pana Prezydenta i przedstawicieli najwyższych władz dobitnie świadczyła o więzi organizacji z państwem, oraz wielkiem znaczeniu jakie państwo łączy z pracą i rozwojem Zw. Strzeleckiego. Następnie przystąpiono do sprawozdań z pracy Zarządu za okres od 1 stycznia b. r. poczem nastąpiły sprawozdania delegatów obwodów.

Sprawozdania dały wyraz pomyślnego rozwoju organizacji, z każdym dniem wzrastającego zainteresowania szerokich rzesz ludności nie wyłączając sfer inteligencji i, oraz niezmierny sukces jaki osiąga Związek Strzelecki na tut. terenie, wskutek szerzenia uświadomienia obywatelskiego, rozwijania uczuć patrjotycznych i lojalności, przez co odciąga niezdecydowane, lub zgoła wrogo odnoszące się do państwa żywioły odwpływów i agitacji przeciwpaństwowej.

Podniosł to również przewodniczący ob. Abramowicz, podkreślając w zakończeniu obrad doniosłość płynącą wciągania w orbitę pracy i ideologji strzeleckiej Białorusinów.

Mistrzostwa piłkarskie Wil. Z. O. P. N-u.

Tabela mistrzostw piłkarskich Wil. Z O. P. N-u wikła się coraz bardziej. Niemal każda niedziela przynosi jakąś niespodziankę, która udaremnia normalną kalkulację wyników.

W chwili obecnej dwie drużyny wysunęły się na czoło tabeli t. j. Makabi i Pogoni.

Na skutek porażki w Grodnie, Pogoń ma obecnie gorszy od Makabi stosunek bramek, jednak szanse jej w mistrzostwie są stosunkowo największe, gdyż ma do rozegrania jeszcze 3 mecze (Makabi dwa) w możność uzyskania 6 punktów (teoretycznie).

Ognisko kolejowe utrzymuje się stale na trzecim miejscu. Trzy ostatnie miejsca w tabeli są bardzo ruchome i prawie każdej niedzieli następują tu pewne przesunięcia.

Kresowja zagrożona najpoważniej spadnięciem do klasy B poprawiła znacznie swoje szanse przez swoje ostatnie zwycięstwo nad Pogonią, jednak ma jeszcze do rozegrania ciężkie mecze w Wilnie, których wynik jest wątpliwy.

Walka zaostrza się.

W ostatnich grach uzyskano następujące rezultaty: A. Z. S. osiągnęło wynik remisowy z Makabi (1 : 1) — Ognisko wyszło na remis z 1 p. p. Leg. (2 : 2), natomiast Pogoń przegrała nieoczekiwanie w dużym stosunku z Kresową grodzieńską (1 : 6) dzięki ciężkim warunkom terenowym i złej praktyce pomocy.

Turniej piłkarski na rzecz budowy Stadjonu sportowego w Wilnie.

W drugi dzień Zielonych Świąt odbył się turniej piłkarski na rzecz budowy Stadjonu sportowego w Wilnie, w którym wzięły udział drużyny: Pogoni, Ogniska, Makabi, 1 pułku, A. Z. S-u i Ż. A. K. S.-u.

Wyniki były następujące:

A. Z. S.—Ż.A.K S. 2.0, Ognisko—1 p. p. Leg. 5:0, A. Z. S.—Ognisko 0 : 0 lepszy stosunek kornerów dla A.Z.S.), *Pogoń—Makabi 3:0, Pogoń—A.Z.S. 1:1*

Turniej przerwano wobec zapadającego zmroku. Finaliści turnieju: Pogoń i A.Z.S. musieli zadowolnić się wynikiem nie rozstrzygniętym.

Doroczne Święto sportu i przysposobienia wojskowego.

W dniach 17, 18 i 19 czerwca b. r. odbędzie się w Wilnie doroczne Święto sportu i Przysposobienia Wojskowego pod egidą Wojewódzkiego Komitetu W. F. i P. W.

Program tego Święta składa się z 2 części: sportowej i P. W. Na część sportową złożą się próby sprawności fizycznej, które zostaną przeprowadzone we wszystkich szkołach w klasach, biegi sztafetowe 4 × 100 międzyszkolne i międzystowarzyszeniowe (stow. p. w.), oraz gry ruchowe (siatkówka, koszykówka) męskich i żeńskich drużyn szkolnych. Ponadto przewidziane są rewja sportowe i pokazy gimnastyczne.

W programie P. W. są ćwiczenia polowe hufców szkolnych i stowarzyszeń p. w. (w okolicy Ponar) konkurs strzelecki (dla młodzieży szkolnej i stow. p. w.), pięciobój wojskowo-sportowy i marsz 10 klm. dla stowarzyszeń p. w., oraz ćwiczenia żeńskich oddziałów p. w. ze służby łączności i sanitarnej.

Końcowe uroczystości odbędą się na boisku 6 p. p. Leg. na Antokolu.

Ukochajmy morze.

Nasz specjalny dodatek morski.

Nad morzem.

(Korespodencja wlasna).

Ostenda, w maju 1927 r.

Normal ie o tej porze niema jeszcze na plażach żadnego ruchu. I to nietylko na wielkiej plaży ostendzkiej, gdzie zbiera się elegancki moude, ale i na mniejszych plażach wybrzeża belgijskiego, uposażonych nie tak hojnie przez architektów lecz zato bogaciej przez przyrodę. A jednak już teraz, w tej wczesnej, wiosennej porze, roi się biały błyszczący w słońcu piasek od spacerowiczów. Jeszcze zawcześnie nawet na t. zw. przed „sezon", a już spragnieni słonego wiatru morskiego i orzeźwiającej kąpieli zaludniają hotele i pensjonaty. „Zaludniają" w przenosni coprawda, zbyt mała to jeszcze garstka, aby mogła wnieść życie i gwar pełnego sezonu w mury nadmorskich „karawanserajów". Ale też wielkie, pompatyczne Imperjale, Royale i inne Palace'y kosmopolityczne, wznoszące się dumnie na quai ostendzkiem, zamknięte jeszcze mają podwoje. Gościnie przyjmują wczesnych przybyszów skromniejsze hotele, oddalone nieco od morza, położone w pobliżu tętniącej życiem i gwarem miejskim rue de la Chapelle. Wielki chińsko-perski w swym dziwacznym stylu, Kursal drzemie również; pustka i spokój panują w wielkich salach parterowych, gdzie tronuje zazwyczaj ruletka i baccart.

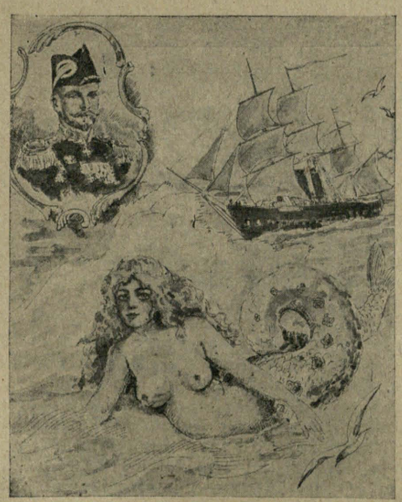
Piękna jest kilkukilometrowej długości plaża ostendzka. Zatacza ona wielki łuk ku zachodowi, błyszcząc jak wygięte ostrze kosy białością wyprażonego słońcem piasku. Słońce grzeje już tu, jakgdyby w kalendarzu był lipiec a nie maj.

Wczesne ptaki — sportowcy wyprowadzili już na plażę najmodniejszy aparat wyścigowy — połączenie auta z żaglówką. Lekkie podwozie o zwrotnych kołach przednich z dwoma lub trzema siedzeniami imituje auto. Ustawony na podwozie maszt dzwiga skośny żagiel. Kierownica obrotowa dopełnia ekwipunku. Przy niezbyt nawet mocnym wietrze, z nastawionym żaglem pędzi czterokołowe auto-żaglówka z zapierającą dech szybkością. Zwrotne i śmigłe auto słucha się kierowcy i manewruje wprawo i w lewo z gracją, łopocząc i błyskając w słońcu wydętym żaglem.

Sport ten piękny i miły, robi furorę na plażach zachodnich. Młodzi i starzy, męszczyźni i kobiety uprawiają go z zapałem. Często kilka żaglówek „lądowych" staje na starcie w jednym szeregu i na dany sygnał rusza w pędzie ku dalekiej mecie.

UWAGA.

Dziś w numerze „Pamiętniki Starego Admirała" dodatek książkowy.



Wygodny i szybko biegnący wzdłuż wybrzeża tramwaj elektryczny zawozi nas w półgodziny do mało co mniejszej od Ostendy Blakenbergi. Stąd w godzinę znajdujemy się w uroczym Knoche najpiękniejszej bodaj z plaż belgijskich, tu ciągną się na kilkametry wzdłuż i wszeż najpiękniejsze „diuny" ze szczerozłotego piasku porośnięte ostrą trawą morską, zasypane kwiatami o wyglądzie naszych ostów. Tam i sam wyrastają wśród tego morza falistego zieleni, drewniane i murowane wille w stylu Cottage'ów, lśniące jaskrawemi barwami i czerwonym łupkiem spadzistych dachów.

Na najwyższej diunie wznosi się biały budynek Golf-clubu, który rozporządza wielkiem idealnym wprost terenem do gry. Knocke bowiem stało się od lat kilku kolonją angielską. Prócz angielskiego nie słyszy się tutaj żadnego innego języka. Golf zaś jest narodową grą, bez której Anglik nie może się obejść na wilegjaturze. Golf-club w Knocke liczy 99 proc. członków — Anglików.

Gdy nadejdzie 15 lipca, zaroi się wybrzeże belgijskie na całej swej długości od tłumów i dziesiątki tysięcy etrangerów zapełnią wielkie hotele Ostendy, Blankenbergi, Westende, Knocke, dziesiątki tysięcy Belgów wyruszą z dusznych miast ku mniejszym plażom Duinbergu, Mariakerke, Coxyde, la Panne, by nasycić się widokiem morza i iluzją swobody, jaką dają dalekie horyzonty oceanu.

J. L.

Badanie głębin morskich.

Profesor William Beebe, kierujący stacją doświadczalną Nowojorskiego Towarzystwa Zoologicznego zamierza przystąpić wkrótce do budowy obmyślonego przez siebie aparatu, który ma mu umożliwić opuszczenie się do takich głębin morskich o jakich dotychczas istnieją jedynie opisy zrodzone wyobraźnią fantastyczną Jules Verne'a. Będzie to stalowy cylinder długości 8-u stóp, średnicy 3-ch stóp, zdolny wytrzymać olbrzymie ciśnienie, stanowiące na głębokości 1.600 metrów 160 kilogramów na każdy centymetr kwadratowy. Celem zwiększenia bezpieczeństwa aparat będzie tak skonstruowany by był w stanie oprzeć się naporowi na wet 250 klg. na jeden centymetr kwadratowy.

Profesor Beebe, w wywiadzie udzielonym przedstawicielom prasy amerykańskiej, złożył bardzo zajmujące wyjaśnienia, dotyczące projektowanej przez siebie wyprawy. „Żadna istota ludzka nie zbadała dotychczas oceanu na jakiejś większej głębokości, a przecież nie jest to bynajmniej zadanie tak bardzo trudne. W planowanym przezemnie cylindrze stalowym można śmiało odbyć ten eksperyment — tlen będę sobie sam wyrabiał, w miarę jak będę odczuwał jego potrzebę. Nikt nie zajmował się dotąd poważnie tą kwestją, ponieważ

PTi 27202
1927/12.

nie przedstawia ona żadnych korzyści materjalnych. Oczywiście, że nie mam pojęcia o tem, co znajdę na głębokości 1.600 metrów, gdybym posiadał w tym kierunku jakieś ściślejsze wiadomości, to może nie dokonywałbym wcale mojego doświadczenia. Wyobrażam sobie jednak, że nie będę błąkał się w ciemnościach, jako iż większość ryb, w tym pasie wody przebywających stale, posiada zdolność promieniowania świetlnego. Wprawdzie, wyciągnięte na powierzchnię, zasypiają one niesłychanie szybko, ale raz jeden udało mi się taką rybę utrzymać przez kilka minut przy życiu w zupełnie ciemnym pokoju — otóż, wydzielała ona blade światło o przepięknem zielonkawem zabarwieniu.

Profesor Beebe opuszczał się już kilkakrotnie na znacznej głębokości morskiej i robił wyjątkowo zajmujące zdjęcia kinematograficzne. Zazwyczaj w czasie swoich eksploracji podwodnych połączony on jest telefonem, ze swoim sekretarzem-stenografem, któremu dyktuje wszystkie bezpośrednie obserwacje.

Od dnia ..... 1927 r.

zamawiam

„Express Kolejowy"

na miesiąc .....

.....

.....

za zł. 1,50 gr.

przez pocztę w administr. będę sam odbierał w administracji.

..... Nazwisko abonenta.

..... Miasto.

..... Ulica i Nr. domu.

Należytość wyrównam po przedstawieniu mi kwitu za prenumeratę.

..... Podpis.

PRZYJACIÓŁ naszego tygodnika prosimy o zjednanie nam 2 nowych abonentów

UWAGA:

Poniższe zamówienie prosimy *wyciąć* a po wypełnieniu włożyć do koperty i odesłać do Administracji „Expresu Kolejowego", Wilno, M.-Pohulanka dom Nr. 15.

Kto zjedna 10 prenumeratorów miesięcznie, otrzyma „EXPRESS KOLEJOWY" bezpłatnie.

UWAGA! **UWAGA!**

Otwarcie

w Warszawie Oddziału Redakcji i Administracji Tygodnika Ilustrowanego „EXPRESS KOLEJOWY".

Dnia 14 Maja r.b. otwarty został w Warszawie przy ul. Nowogródzkiej 5, m. 1-a na parterze od frontu Oddział Warszawski naszej Redakcji i Administracji.

Dział Administracyjny prowadzą P. Marjan DANN (kierownik) i p. Lucjan NOWOSIELSKI (sekretarz).

Dział Redakcyjny prowadzą p. p. MITA-BOGUCKA-KRYNICKA, Stanisław ŻYŻKOWSKI i Lucjan NOWOSIELSKI.

Do zakresu czynności Oddziału Warszawskiego należy ustalenie kontaktu i najściślejszej współpracy z protektorami, współpracownikami, prenumeratorami i sympatykami naszego pisma, przesyłanie nam otrzymanych materjałów redakcyjnych oraz tekstu ogłoszeń, należność za które w całości, lub w części oraz za prenumeraty pobrać ma prawo Oddział Warszawski za pokwitowaniem, wręczonym nadawcy na druku z kwitarjusza, zatwierdzonego przez Wydawcę naszego pisma Jerzego KAMIŃSKIEGO w Wilnie, Mała Pohulanka 15 m. 2, a wypełnionego przez Oddział Warszawski, lub przez osoby przez niego do tego upoważnione.

Niezależnie od tego funkcjonuje nadal przy ul. Trębackiej 3 m 2, tel. 110—04 w Warszawie Oddział pocztowy naszego pisma powstały 5 kwietnia r.b., a upoważniony do tych że czynności na terenie Generalnej Dyrekcji Poczt i Telegrafów Rzeczypospolitej Polskiej. Ogólne kierownictwo Redakcji i Administracji oddziału tego spoczywa w rękach Redaktora p. Alfonsa-Bohdana PIASKOWSKIEGO.

Adresy innych filji i skład ich osobowy zamieścimy w numerach następnych.

Wydawnictwo Tygodnika Ilustrowanego „EXPRESS KOLEJOWY" w Wilnie.

Do Urzędu Pocztowego

w .....

ZAMÓWIENIE.

Niniejszem zamawiam wychodzący w Wilnie tyg. ilustr. EXPRESS KOLEJOWY na miesiąc

.....

włącznie opłat pocztowych. Gazetę odbierać będę z poczty—proszę dostarczyć pod poniższym adresem:

Imię i nazwisko .....

Miejscowość .....

Poczta .....

Podpis .....

Kwit pocztowy

zł. .....

tytułem przedpłaty tyg. ilustrow. EXPRESS KOLEJOWY na miesiąc

.....

odebrałem, co niniejszem potwierdzam,

....., dnia ..... 192...

Urząd pocztowy

podpis .....

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 spalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 31 lipca—7 sierpnia 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 14—15.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY
ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.
POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej
DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

UCZCIJMY ZASŁUGI OBYWATELSKIE!

(Życzenia kolejarzy z racji 40-lecia kapłaństwa ks. biskupa Władysława Bandurskiego).

Jak Polska długa i szeroka, w dniu 40-lecia kapłaństwa ks. biskupa d-ra Władysława Bandurskiego budzą się wśród rodaków uczucia hołdu i czci dla dostojnego kapłana, obywatela, żołnierza i patrjoty.

Dopiero teraz po latach wielu zapomnienia budzi się żywiołowo uznanie i cześć dla Jego niepożytych zasług obywatelskich.

Zewsząd nadchodzą gratulacje: adresy, depesze i listy.

Ruszyły wreszcie sumienia „zjadaczy chleba". Czyny Dostojnego Pasterza, ofiarne i wzniosłe, przez lata całe w imię Boże, dla dobra i chwały Ojczyzny wypełniane, zasłużyły nareszcie na powszechny rozgłos i uznanie.

Dopiero teraz przystąpiono do wydania drukiem bezcennych dzieł Jego: kazań, mów i przemów, zawierających skarby myśli proroczych, natchnionych, wielkich przeżyć i odczuć dobrego Pasterza - Obywatela.

Ujrzą wreszcie światło dzienne dzieła, pisane z talentem wierszem i prozą przez Niego Wielkiego - Patrjotę, wieszczącego w dniach niewoli. Zwartwychwstanie Polski Wolnej, Niepodległej, wychowującego dla Niej od lat kilku pokolenia całe bohaterów ducha, żołnierzy Marji, królowy korony Polskiej.



Ks. Biskup Doktór Władysław Bandurski.

Mimowoli staje nam przed oczami szereg widzianych pięknych adresów, stosy depesz i listów, brzmi w uszach treść przemówień i hołdowniczych adresów, depesz i listów z całej Polski, odczytywanych w dniu jubileuszu przed Dostojnym Jubilatem w obecności licznie zebranych przedstawicieli władz i społeczeństwa wileńskiego oraz przyjezdnych z całej Polski delegacyj.

Wzruszają serdecznością, prostotą i szczerością uczuć, czuje się w nich bowiem wielkość i tężyznę naszego Narodu. Dumę obywatelską napawają otuchą i rozbrajają głosy uznania, skruchy i podziwu dla bohaterstwa i wytrwałości czcigodnego Pasterza, nadesłane nawet przez tych, co ongiś Jego działalność nie uznali, a nawet Go zwalczali.

Są to głosy znamienne, pisane z przekonania, z umysłu i serca przez ludzi różnych przekonań politycznych, którzy w tym jednym dniu złączyli się myślą, uczuciami razem z przeciwnikami politycznymi w hołdzie i czci dla zasłużonego, zapomnianego przez wielu bojownika o wolność, bohaterskość Polski i jej przyszłych pokoleń.

Wśród nawału tych oznak obywatelskiego hołdu, szlachetna, dostojna, orla postać skromnego jak zwykle jubilata uwypukla się coraz bardziej, coraz widoczniej.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202

Otwarto przed nami zgłoskami złotemi zapisaną księgę Jego żywota, 40 lat Jego pracy i samozaparcia się, Jego twórczej działalności.

I bije blask wielki z tych kart, i porywa piękno Jego duszy i wzrusza smętek tych wielu lat Jego zapomnienia.

Dlaczego dotąd był w zapomnieniu?

Dlaczego najbardziej zasłużony, najofiarniejszy obywatel, wielki patrjota, złotousty, szlachetny wychowawca kilku pokoleń Narodu jeszcze w okresie niewoli, niema dotąd stanowiska?

Dlaczego najszlachetniejszy Pasterz i żołnierz polski niema odznak uznania Rządu Rzeczypospolitej, wyróżniających Jego bohaterską, od lat prowadzoną państwowo—twórczą pracę i działalność społeczną?

Dlaczego?

Zrozumieć trudno jak może trwać coś podobnego za rządów Tego, który w dniach niewoli budził ducha hetmańskiego Narodu, Tego, który stworzył Legjony mocarne Wielkiej Polski, Tego, który wespół z czcigodnym Biskupem i szarą bracią legjonowych bohaterów niósł ze stoicyzmem wielkim trudy i ciężary wojny, wyrąbując szablą granice Polski; Tego, którego Naród cały czci i miłuje jako swego Wybrańca i Wodza, prowadzącego silną i pewną ręką nawę państwową do zwycięstwa Polski w „wyścigu pracy".

Azaliż Biskup frontu odrodzonej Polski, Biskup Legjonów, Biskup polowy wojsk Litwy Środkowej, Biskup ukochany przez żołnierzy zwycięskiej Armji Polskiej i tej drugiej Armji Komunikacyjnej, Biskup umiłowany przez wszystkich Harcerzy, Sokołów i Strzelców, hen od Lwowa—Krakowa po przez Polskę całą aż do Wilna i granic Rosji, Litwy, Austrji i Czechosłowacji, azaliż Biskup taki nie powinien na starość osiąść na stałe wśród grona rycerzy polskich na miejscu obok Wodza najdostojniejszem, Jemu kapłanowi, słusznie należnem? Jest to życzenie wojska, kolejarzy i obywateli.

Kto masom kolejarzy polskich, czczących Jego, da na to pytanie pewną odpowiedź, czy Dostojny pasterz wkrótce znowu zapomniany nie będzie?

Niechaj więc wśród tych oznak i głosów hołdu jakie w Polsce zagrały, zabrzmi donośnie ten skromny zew kolejarzy polskich, którzy pragnąc iść w ślady Wielkich w Narodzie, w ślady Wielkich Współczesnych, chcą widzieć ich wyniesionymi już teraz ponad wszystkie stany. Oni bowiem symbolem są żywym tężyzny odradzającego się narodu Polskiego, symbolem jego rycerskiego ducha i mocarstwowej, potęgi Państwa, której nigdy przemoc obca nam nie złamie skoro śladem Wielkich w Narodzie kroczyć będziemy w odbywającym się dziś „wyścigu pracy".

Niechaj więc serdeczny głos kolejarzy rozejdzie się echem po całym kraju, a w duszach bratnich wzmocniony nabierze mocy i potęgi, by dojść do uszu wielkich władzą w Warszawie i Rzymie.

Oby wnet zyskał posłuch należny i wywołał decyzję, zgodną z wolą większości polskiej.

Wierzymy, że wówczas sprawiedliwości stanie się zadość.

Zasługi obywatelskie Wielkiego w Narodzie zostaną godnie przez współczesnych uczczone.

Życzenia wojska, kolejarzy i obywateli Polski całej, zawsze wiernej tradycji rycerskiej, będą wypełnione. W górę serca!

Jerzy Kamiński.

Biskup Dr. Władysław Bandurski.

(Sylwetka jubileuszowa — w 40 lecie kapłaństwa).

Nasz utalentowany i pracowity rodak, doktór filoz. profesor Paryskiej Akademji Wojskowej Sztabu Generalnego francuskiego, członek Centrum Studjów Administracji w Paryżu, współpracownik wielu pism zagranicą, popularny commandant de l'armée Polonaise I. A. Teslar, znakomity tłómacz i popularyzator w Polsce epokowej nauki współczesnej o administracji przemysłowej, ogólnej i jej zastosowaniu do państwa, nauki o systemie Henryka Fayola, przyjętym z uznaniem przez cały świat przemysłowy Europy i Ameryki (ob. Wyd. Inst. Nauk. Organizacji w Warszawie r. 1926) zaszczycił nas obietnicą współpracy i poparcia naszych poczynań, zmierzających do wzmocnienia potęgi Rzeczypospolitej i zwycięstwa Polski w wyścigu pracy narodów świata przez wcielenie w życie ideologji Marszałka Piłsudskiego oraz idei red. Nacz.—Jerzego Kamińskiego—Zjednoczenia wszystkich pracowników komunikacyjnych, zespolenia wszystkich sił i środków komunikacji w Polsce, w celu rychłego i potężnego ich rozwoju i udoskonalenia, w jedną wielką sprawną, duchem odywatelskim przepojoną, Armję Łączności, Armję Pracy, Armję Komunikacyjną, obsługującą potrzeby komunikacyjne państwa, przemysłu i handlu Polski, tak wewnątrz kraju jak i zagranicą. Jako zaczątek tej współpracy otrzymaliśmy od p. J. Teslara zamieszczaną poniżej, świetnie skreśloną, sylwetkę Dostojnego Jubilata kochanego naszego kapłana ks. Biskupa Dr. Władysława Bandurskiego, b. popularnego wśród kolejarzy Dyrekcji Wileńskiej, Lwowskiej i Krakowskiej

REDAKCJA.

Ks. Biskup Bandurski obchodzi dziś w ciszy swego wileńskiego azylum 40-lecie swego pracowitego kapłaństwa. Choć odsunięty od godności i zaszczytów reprezentuje on tego wiecznego polskiego Ducha-rewolucjonistę-żołnierza—on, prawdziwy kapłan nie-urzędowego Kościoła, o którym mówił niegdyś w College de France Adam Mickiewicz...

Jeśli kiedy, to dziś — po tylu latach przemilczania i niewidzenia tego wielkiego kaznodziei i patryjoty przez utytułowanych oportunistów — może nareszcie dojdzie do Stolicy Świętej i do wielkodusznego serca obecnego „polskiego Papieża" głos miljonowych mas całego narodu polskiego, który się dziś podnosi że wszystkich kątów kraju z wdzięcznością i hołdem za złote serce i złote słowa, któremi przez lat 40 ks. Bandurski tak rozrzutnie szafował po naszej ziemi. Może i Rząd nasz da temu wielkiemu bojownikowi o niepodległość Polski nie chleb łaskawy: panem bene merentium, ale stanowisko, które zgodnie z opinją wszystkich ziem polskich, inteligencji polskiej, ludu i armji mu się od chwili powołania Polski niepodległej należało i należy. Nie wierzymy aby Rząd nasz, który miłujemy i czcimy jak żaden z poprzednich, był głuchy na głos opinji całego narodu i aby nadal mógł z opinją tą pozostać w niezgodzie.

Ks. dr. Władysław Bandurski urodził się w Sokalu 25 maja 1865 r. Kult jaki żywi przez całe życie dla swej ś. p. Matki jest świadectwem jak wiele on domowi rodzinnemu i Matce zawdzięczał. Odbywszy studja teologiczne we Lwowie i Rzymie, zrazu wikary w Kamionce Strumiłowej, Stanisławowie i Lwowie, powołany na sekretarza osobistego przez kardynała Puzynę, a następnie jako kanonik wawelski na stanowisko kanclerza Kurji biskupiej w Krakowie, w r. 1903 mianowany prałatem domowym przez Leona XIII, z roku na rok coraz to szersze działalnością swą obejmuje szersze i coraz to dalsze ziemie Polski. Spytajcie się górników Górnośląskich, czy Chełmszczan — spytajcie się owej młodzieży krakowskiej z przed 20 lat która się u niego w pałacu biskupim na kółka samokształceniowe zbierała,—spytajcie opiekunów ubogich, sierot i dzieci, kto przynosił im wraz ze słowem bożem i słowa ewangelji narodowej, serce i kieszeń zawsze dla wszystkich potrzebujących mając otwarte...

Z Krakowa odszedł do Lwowa w grudniu 1906 jako biskup-sufragan lecz Kraków do dziś dnia go kocha i wspomina, choć rywalizują z nim Lwów i Wilno. Niepodobna wyliczyć tych tysięcznych kazań, wizytacyj i obchodów oraz prac wychowawczych i społecznych przez 9 lat przezeń w Małopolsce Wsch. dokonanych. Pamiętamy wszyscy to sławne kazanie grunwaldzkie z r. 1910, które wywołało niepokoj poważny wśród władz zaborczych.

Taki wychowawca młodzieży ujrzał też wszystkich najwierniejszych wychowanków

w szeregach Legjonów—wszak on ich w drużynach i w Strzelcu zachęcał słowem swem ognistem i do połączenia przywodził. Znalazł się też jeden jedyny z biskupów polskich—na froncie Legjonów Polskich jako niemianowany przez nikogo „biskup-polowy" w 1915 i 1916 r. Jak niegdyś dusze górników śląskich lub męczenników chełmskich czy prześladowanych Polaków na Rusi zdobywał dla Boga i Polski, tak teraz dusze żołnierskie skuwał w bojowej zawierusze w mur niezdobyty i w taran potężny.. Gdy większość narodu w żołnierza zwątpiła gdy i sam żołnierz omal że wątpić nie począł — ks Bandurski stanął na szańcu, jak drugi ks Kordecki.. Bóg wejrzał na jego serce i na serca udręczone żołnierza legjonowego i dał Polsce zwycięstwo, wolność i potęgę..

Zaniepokoiły się „cesarskie" władze — i dyskretnie internowały ks Bandurskiego we Wiedniu. Ale on nie daje za wygraną — nie mogąc jechać do walczących—dostaje się do obozów jeńców-Polaków w Czechach i na Węgry (Plan i Csöt) i tu łzami tych cierpiętników rany ich dusz i ciał przemywa.. Tak w obozach tych w r. 1917 podniósł na duchu, spowiadał i krzepił 10.000 jeńców Polaków.

Cóż więc dziwnego, że brać żołnierska— jak to dosłownie głosił rozkaz powitalny Komendy Legjonów—nazywała go *„prymasem duchowym Polski odradzającej się — wielkim ducha narodowego chorążym"*. Tych nieurzędowych nominacyj nie mogą ks. Bandurskiemu do dziś dnia zapomnieć i strawić małoduszni jego przeciwnicy — „nieobecni" za dni walk i zmagań się narodu, okutani w togi swych urzędowych wielkości; — oni do żołnierza, jeńca, nędzarza wychodzcy nie raczyli się zniżyć dlatego te nominacje palą ich sumienia — albo gorzej: woleliby je razem z człowiekiem, który na nie zasłużył — unicestwić...

Gdybyśmy tu mogli przytoczyć teksty tych niezliczonych adresów z tych wielkich lat od żołnierzy od jeńców, od dowództw, ks. biskupowi Bandurskiemu składanych — wyczytalibyśmy w nich na tę krzyczącą niesprawiedliwość wymowną odpowiedź. (Kilka z nich podajemy osobno w tej publikacji jubileuszowej).

W r. 1919 powraca Biskup do Lwowa, zjawiając się znów jako kapelan formacji „obrony Lwowa".

W czerwcu i lipcu 1920 roku przebiega Spirz i Orawę i wtedy otrzymuje w N. Targu dar legjonistów — żelazny krzyż biskupi wzamian za swój złoty na ołtarzu Ojczyzny złożony... Wreszcie w grudniu tegoż roku zgłasza się w Wilnie znów jako nieurzędowy biskup polowy Litwy Środkowej. Znają uczestnicy tych wojsk jego pracę nad armją—pracę wkraczającą bez pytania nawet i w obręb pasa neutralnego

Litwa polska przywiązuje się do Biskupa jako do „swojego" pasterza: Wilno ofiarowuje mu złoty krzyż biskupi. za ów krzyż przezeń w roku 1918 na ołtarzu Ojczyzny złożony. (Czy wielu takich było?..). Zna go i czci dziś cała ziemia wileńska, tego organizatora i patrona licznych stowarzyszeń i instytucyj kulturalno-oświatowych, narodowych i społecznych — choć i tu znajdzie się młodzik świeżo upieczony z seminarjum księżyna, powtarzający „jak za panią - matką", że „X. Biskup Bandurski nie odgrywa tu absolutnie żadnej roli" (autentyczny fakt!). Widocznie dla pewnych „dobrze myślących" sfer setki kazań ognistych, dziesiątki i setki poświęceń sztandarów i domów narodowych, ludowych, sokolich, harcerskich, żołnierskich — praca nad żołnierzem, nad zdemobilizowanymi, nad inwalidami, nad harcerzami, młodzieżą i rzeszą bezimiennych ubogich — nie ma żadnego znaczenia..

Dodajmy, że i piórem, niczem szablą, szermuje od lat wielki nasz Kaznodzieja. Oto najważniejsze z jego licznych prac — których zbiorowe wydanie byłoby niewątpliwie momentalnie w całej Polsce rozchwytane:—Wincenty Kadłubek, Błog. Jakób Strepa, Królowa Jadwiga, Ducha nie gaście!, Praca i cierpienie, Ciężka służba, Brońmy opornych, Ku wolności, Z ziemi niewoli do ziemi obiecanej, Polska a Rosja w pieśni wieszczów, W krzyżu m c i zwycięstwo, Droga krzyżowa Polski i t. d.

Mieliśmy w tych dniach tę żałosną przyjemność oglądać na tej czcigodnej i zawsze pełnej ognia postaci — tak wytartą sutanną, jakiej drugiej w Polsce nie znajdziesz — (podobne tylko we Francji dziś się widuje)... „Emeryckich" paręset złotych miesięcznie opędza żołnierski stół X. Biskupa, z nich jednak lwia część rozpływa się w zawsze wyciągniętych doń rękach ubogich... Ale gdy mówiliśmy z nim o jego zasługach usłyszeliśmy spartańską odpowiedź tego drugiego polskiego Epaminendosa:

„A te, co je zowiecie moje zasługi,
Są tylko Ojczyźnie wypłacone długi!."

Cały naród składa mu dziś hołd — Kraków, Lwów i Wilno obywatelem honorowym go mianują. Ale największym hołdem dla tego bojownika-kapłana — jeśli wszyscy, którzy go słuchają i miłują, czynami swojemi pójdą w jego ślady..

Niech nas prowadzi wzwyż — jaknadłużej!

Józef Andrzej Teslar.

Paryż 24.VII 27 r.

Jak Wileńszczyzna a z nią i Rzeczpospolita oraz polonia amerykańska święciły 40-lecie kapłaństwa ks. biskupa dr. Władysława Bandurskiego.

Wilno 24.VII. Obchód dzisiejszy przemienił się w **hołd całego kraju**, złożony patrjocie pasterzowi.

Rano o godz. 9-ej ks. biskup Bandurski celebrował mszę św. przed cudownym obrazem Matki Boskiej Ostrobramskiej.

Po skończonej mszy św. o godz 10-ej rano uformował się na Ostrobramskiej olbrzymi pochód kolejarzy Dyrekcji Wileńskiej, którzy przy dźwiękach własnej orkiestry na czele z w. prezesem Dyrekcji inż. B. Cywińskim, Naczelnikami Wydziałów i oddziałów, prezesami zarządów Związków Okręgowych i przedstawicielami szerokich rzesz kolejarzy, ruszył ulicami miasta do Pałacu Reprezentacyjnego, gdzie mieszka ks. Biskup Wł Bandurski.

Tutaj barwna gromadka dzieci „Domu Dziecka Kolejarza Polskiego", składa hołd i kwiaty dostojnemu jubilatowi, a p. V. Prezes Dyrekcji inż. B. Cywiński w szczerych z serca płynących, pięknych słowach składa Jego Exscelencji wyrazy czci i hołdu kolejarza Polskiego, przypominając ciężkie czasy odbudowy wśród pożogi wojennej kolejnictwa polskiego na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej, kiedy to, czy to przy poświęceniu dzieła sztuki inżynieryjskiej, czy też placówki pracy zawodowej bądź społecznej. kulturalno-oświatowej, kolejarz polski na tych obronnych szańcach Narodu zawsze spotyka na jednej ofiarnej służbie dla Polski ks. Biskupa Bandurskiego, który zawsze krzepi go mocnemi swemi pięknemi słowami, serdecznem zapałem i wiarą, hartując ducha i służąc przykładem żywym pracy obywatelskiej i samozaparcia się dla dobra Ojczyzny.

Ks. Biskup Bandurski dziękując za złożone życzenia pięknemi, a prostemi słowy z mocą podkreśla, że spełniał tylko swój obowiązek kapłański i obywatelski tak jak go spełnił miły sercu Jego kolejarz polski, który czy to przewożąc nielegalnie pod nosem zaborców Legjony polskie, czyto wstępując w ich szeregi czy też walcząc na szańcu obronnym Rzeczypospolitej tak w Armji wojskowej jak i Armji komunikacyjnej krwią serdeczną przelaną na ołtarzu Odrodzenia Ojczyzny pracą ofiarną stwierdził moc i tężyzny ducha polskiego i ziem tych wschodnich polskość niezachwianą.

Na prośbę kolejarzy ks Biskup zezwolił na dokonanie kilku zdjęć fotograficznych.

O godz. 13 ej w wielkiej sali pałacu reprezentacyjnego przemówił do jubilata w imieniu zgromadzonych tam przedstawicieli wszystkich sfer społeczeństwa; duchowieństwa, generalicji, korpusu oficerskiego, delegacji przysposobienia wojskowego, reprezentantów władz państwowych i samorządowych związków oraz instytucji, sędziwy prof. Parczewski, przypominając czasy niewoli, w których ks Bandurski wymownemi słowy ożywiał serca wszystkich oraz czasy wojny, kiedy to nieustraszony kapelan w okopach i na polach bitwy krzepił żołnierza na duchu, zachęcając go do wytrwałości w walce o niepodległość ojczyzny. Przemówienie swe zakończył prof Parczewski złożeniem życzeń jubilatowi.

Następnie przemówił prof. Sławiński, który w imieniu komitetu, organizującego obchód, zapewnił jubilata o najgorętszej miłości i czci kresów wschodnich. Mówca oświadczył, że komitet przystąpi do wydania zbioru pism ks. biskupa Bandurskiego, poczem odczytał i wręczył jubilatowi adres wraz z mnóstwem podpisów

Zkolei zabrał głos prezes organizacji piłsudczyków amerykańskich, redaktor prof. Siemiradzki, podkreślając doniosłość pracy, położonej około utrzymania polskości wśród 4-o miljonowego ludu polskiego w Ameryce W pracy tej imię ks. biskupa Bandurskiego i jego dzieła odgrywają pierwszorzędną rolę. Po Marszałku Piłsudskim — mówił przedstawiciel polonji amerykańskiej, najbardziej znany z żyjących, zasłużonych i wybitnych polaków jest ks. biskup Bandurski Hołd i cześć mu od piłsudczyków amerykańskich.

Zkolei zabrał głos ks. biskup Bandurski, który w pięknych słowach podziękował za złożone mu życzenia. Zapytując czy jest to zasługą być dobrym polakiem i iść razem z narodem ks. biskup podkreślił z naciskiem, że jeżeli pracował dla Kraju, to pracy tej za zasługę poczytować nie można, gdyż spełniał tylko obowiązki żołnierskie, które ciążyły zarówno na kapłanie jak i na biskupie, jak na każdym obywatelu Rzeczypospolitej. Większą zasługę mają żołnierze, którzy krew swą przelewali na polach bitew. Radość moja osobista — mówił dostojny Jubilat — w dniu 40-lecia kapłaństwa maleje wobec radości każdego polaka, że Bóg pozwolił nam oglądać wyzwoloną,

W dniu 40-to lecia kapłaństwa J. E. ks. biskupa Bandurskiego.



Dostojny jubilat w otoczeniu składających mu życzenia gości, wśród których widzimy: p. wojewodę Raczkiewicza, gen. Żeligowskiego, Popowicza, Rożena, biskupa Jałbrzykowskiego, prof. U. S. B. b. rektora Parczewskiego, v. Prezesa DKP. inż. B. Cywińskiego, Prezyd. Miasta Folejewskiego, inż. Narkowicza, prezesa Umiastowskiego, Redaktora Naczelnego „Expressu Kolejowego" Jerzego Kamińskiego, nacz Wydz. Bezp. Kirtiklisa i wielu innych znanych osób.

wielką i potężną ojczyznę, wyzwoloną przez lud polski, który modląc się u stóp Ostrej Bramy, jak i w Piekarach na Śląsku, mimo wiekowej niewoli, zachował swą polskość.

Po przemówieniach wykonała szereg pieśni orkiestra, poczem ks. biskup Bandurski zasiadł na miejscu honorowem w otoczeniu p. wojewody wileńskiego, Raczkiewicza, gen. Żeligowskiego, gen. Popowicza i innych członków generalicji oraz najwybitniejszych przedstawicieli duchowieństwa i społeczeństwa, wśród których byli przedstawiciele uniwersytetu im. Stefana Batorego, prezydent m. Wilna Folejewski, prezes syndykatu dziennikarzy wileńskich, Czesław Jankowski, Redaktor Naczelny „Expr. Kolejowego" Jerzy Kamiński i inni.

Przystąpiono do odczytywania kilkuset telegramów, nadesłanych ze wszystkich stron Polski. Wśród gromki h oklasków odczytano nadesłany telegram od Marszałka Piłsudskiego. Depesza ta brzmi, jak następuje:

„Jego Ekscelencja, ks. biskup Bandurski, Wilno.

Raczy przyjąć Wasza Ekscelencja szczere, z głębi serca płynące życzenia w uroczystym dla nas dniu 40-lecia swego kapłaństwa. ołnierz polski zawsze pamiętać będzie kto złotoustemi słowy rozpalał jeszcze w dniach niewoli serca ludzkie, każąc o świętej miłości ojczyzny i kto z żołnierzem tym w dniach wielkiej wojny szedł do rowów strzeleckich, krzepiąc go słowami pociechy. Aby Bóg przez długie jeszcze lata darzyć chciał Waszą Ekscelencję pełnią zdrowia i sił, tak potrzebnych Polsce".

(—) Józef Piłsudski Marszałek Polski, Prezes Rady Ministrów i Minister Spraw Wojskowych.

Następnie odczytano depeszę od Ministra W. R. i O. P. Dobruckiego, ministra Staniewicza, od arcybiskupa Hryniewieckiego, arcybiskupa Teodozjusza, od wojewodów, od wileńskiego konsystorza ewangelicko - reformowanego, od duchowieństwa muzułmańskiego, od całego szeregu pułków oraz instytucji wojskowych, dowódców O. K., od szeregu generałów, od najwybitniejszych przedstawicieli wojskowości, od poselstwa polskiego z Budapesztu i stowarzyszenia polaków na Węgrzech, od Związku Strzeleckiego z całego kraju, od harcerstwa polskiego, przedstawicieli prasy, posłów sejmowych i od różnych stowarzyszeń społecznych i zgromadzeń zakonnych. Wacław Sieroszewski nadesłał depeszę następującą:

„Umiłowanemu przewodnikowi dusz, bojownikowi o wolność i godność narodową, aniołowi opiekuńczemu żołnierza polskiego przesyła wyrazy serdecznego hołdu Wacław Sieroszewski.

Wieczorem odbyła się uroczysta akademja ku czci Jubilata.

WILNO. 26-VII PAT. Ksiądz biskup Bandurski otrzymał z Kościan od Pana Prezydenta Rzeczypospolitej następujący telegram: **„Do J. E. Najprzewielebniejszego Biskupa Władysława Bandurskiego. Wilno. W dniu rocznicy 40-lecia święceń kapłańskich i nadzwyczajnie pożytecznej pracy dla sprawy odrodzenia Polski przesyłam czcigodnemu jubilatowi najserdeczniejsze powinszowania i życzenia dalszej owocnej pracy. (—) Ignacy Mościcki".**

Następnie ks. biskup Bandurski otrzymał z Kościan następującą depeszę: **„Do J. E. Najprzewielebniejszego Biskupa Władysława Bandurskiego. W tym uroczystym dniu łączę się z życzeniami całego kraju w uznaniu zasług Czcigodnego Jubilata dla ojczystej sprawy. (—) Michalina Mościcka".**

Dalej nadeszły depesze od vice-premjera prof. Kazimierza Bartla, ministra Spraw Wewnętrznych Sławoj - Składkowskiego, od ministra Poczt i Telegrafów Bogusława Miedzińskiego, od kardynała prymasa Polski Hlonda z Warszawy od arcybiskupa Dubowskiego z Rzymu, od biskupa Roppa, od biskupa Michalkiewicza z Karlowych Warów i wiele innych depesz gratulacyjnych z rozmaitych miast Rzeczypospolitej Związek Towarzystwa Gimnastycznego Sokół z Lens we Francji, nadesłał pismo gratulacyjne w imieniu 5 tysięcznej braci sokolskiej we Francji i t. d. i t. d.

Dzielnica Małopolska Związku Tow. Gimnast. „Sokół" w Polsce nadesłała adres:

Najprzewielebniejszemu księdzu Biskupowi D-rowi Władysławowi Bandurskiemu, członkowi honorowemu Związku Towarzystw Gimnastycznych „Sokół" w Polsce, Wielkiemu Orędownikowi i opiekunowi Sokolstwa polskiego, który w dniach niewoli przy licznych uroczystościach sokolich w natchnionych kazaniach i mowach podnosił nam ducha, który „niewolnikom skutym potrójnymi kajdanami" stawiał przed oczy bohaterskie czyny praojców — rycerzy Marji a w proroczym widzeniu przepowiadał dzień zmartwychwstania i triumfu.

W dniu Jego 40-letniego Jubileuszu Kapłaństwa, przesyłamy imieniem wszystkich gniazd Sokolich, rozsianych na obszarach naszej dzielnicy Małopolskiej, na których przed wielką wojną rozwijał swą nie zapomnianą działalność, wyrazy najgłębszej wdzięczności, synowskiego hołdu i najgorętszych życzeń. Czołem!

Za przewodnictwo Dzielnicy Małopolskiej Al. Małaczyński, Alojzy Waller, Włodz. Bryła i inni.

NOWE USTAWY KOLEJOWE.

Prawa — obowiązki i przywileje pracowników P. K. P.

W artykule w numerze 8 z dnia 8 maja r. b. p.t. *„Sekret Komunikacji"* wysunęliśmy drogowskazy, mające na celu udoskonalenie komunikacji oraz ulepszenie organizacji kolejnictwa dotąd nie posiadającego jednolitych ustaw, praw pracowniczych oraz przepisów i instrukcji.

W artykułach z dnia 15 maja w Nr. 9 p.t. *Przedsiębiorstwo kolejowe* — organizacja, prawa i pobory kolejarzy oraz z dnia 29-V Nr. 10—11 p. t. *„Projekt o przekształceniu P. K. P., a związki"*—streściliśmy nowe projekty Ministerstwa Komunikacji i zapatrywania związków kolejowych, rezerwując sobie ostateczne wypowiedzenie się w tej sprawie.

W międzyczasie Ministerstwo Komunikacji poczyniło szereg daleko idących zmian w ujęciu zasadniczem nowych ustaw, wprowadzając całkiem nowe zasady oraz warunki pracy w kolejnictwie, sięgające w głąb najaktualniejszych zagadnień bytu pracowników.

Projekty te Ministerstwo rozesłało związkom do zaopinjowania.

Związki ZUK, ZZDK, ZZP i PZK wspólnie wyłoniły specjalną komisję opinjodawczą o projektach rozporządzenia Rady Ministrów: 1) o prawach i obowiązkach pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, 2) o uposażeniu etatowych, jakoteż o wynagrodzenie nieetatowych pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. 3) o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników P. K. P., wdów i sierot, 4) o organizacji władz dyscyplinarnych i o postępoweniu dyscyplinarnem przeciwko pracownikom przedsiębiorstwa P. K. P., 5) o funduszu leczniczym dla pracowników P. K. P.

Komisja ta niezwłocznie przystąpiła do pracy i niebawem zapoznamy czytelników z jej b. cennemi uwagami.

Najpotężniejszy liczbą Związek Zawodowy Kolejarzy (Z. Z. K.) oraz Związek Maszynistów kolejowych (Z. Z. M.), jak widać z enuncjacji związkowych, udziału w pracach tej Komisji nie biorą. Wystąpili natomiast z własną inicjatywą do p. Ministra Komunikacji, która zakończyła się głosnym incydentem między prowadzącym delegację posłem P. P. S. p. Kuryłowiczem a p. Ministrem P. Romockim.

Przykre nieporozumienie wywołać mogło nieobliczalne następstwa, jednak dzięki taktowi p. Ministra Romockiego zostało całkowicie zlikwidowane, szkoda tylko, że wogóle powstało.

Po rozpatrzeniu wspomnianych wyżej projektów ministerjalnych możemy poinformować naszych czytelników, że projekty te istotnie wprowadzają całkiem nowe zasady i zmieniają znacznie dotychczasowe warunki pracy.

Weźmy pod uwagę chociażby to, że *najwyższym zwierzchnikiem wszystkich pracowników P. K. P. jest Generalny Dyrektor*, że pracownicy stale zajęci w przedsiębiorstwie dzielić się będą tylko na *etatowych i nieetatowych*, że *mianowanie* następuje *po roku próbnej służby i złożeniu egzaminów* dla kandydatów obywateli polskich w wieku 18—45 lat dla etatowych i 18—40 nieetatowych, że *władza właściwa może przenieść pracownika z urzędu, z konkursu, na jego prośbę i na mocy wyroku dyscyplinarnego, że w ciągu 15 lat licząc od dnig objęcia służby przez pracownika nieetatowego, a wciągu 10 lat licząc od dnia objęcia służby przez pracownika etatowego, władza która zaliczyła lub mianowała pracownika ma prawo według swego uznania i bez podania przyczyn rozwiązać z nim stosunek służbowy, a to z pracownikiem mającym do 5 lat nieprzerwanej służby za jednomiesięcznem wypowiedzem, zaś z pracownikiem mającym ponad 5 lat takiej służby za trzymiesięcznym wypowiedzeniem (§ 86)*, że w wypadku reorganizacji przedsiębiorstwa P. K. P. oraz poszczególnych jego organów i połączonej z tą reorganizacją konieczności zmniejszenia ilości pracowników, Zarząd ma prawo zwolnienia ze służby także i innych (§ 85 i 86) pracowników, uprzedzając ich o tem przynajmniej na 3 miesiące naprzód z podaniem motywów (§ 87), że pracownikowi zwolnionemu w sposób wskazany, ze służby, a nie nabywającemu praw z mocy odnośnych przepisów emerytalnych, służy prawo do odprawy 1 miesięcznego uposażenia lub wynagrodzenia za każdy rok służby niewięcej jak jednoroczne uposażenie (§ 88).

Przepisy przejściowe (§ 92) osłabiają znacznie ostrość tych ostatnich warunków w ten sposób, że pracownicy, którzy z chwilą wejścia w życie tego rozporządzenia pełnią służbę na P. K. P., zajmują stanowiska etatowe nie mogli być zwolnieni ze służby w drodze jednostronnego zarządzenia władzy nie podlegają postanowieniom art. 86; pracownicy zaś należący w b. zab. pruskim do kategorji urzędników mogą być zwolnieni przy zastosowaniu § 86 za trzymiesięcznym wypowiedzeniem — mimo niezakończenia 5 lat służby.

Za pracowników nieetatowych, którzy nabywają pełnię praw, uważa się dotychczasowych nieetatowych pracowników stałych dziennie płatnych, objętych art. 102 i 103 ustawy z dnia 9 X 1923 r. o uposażeniu o ile posiadają obywatelstwo polskie i nieposzlakowaną przeszłość.

Projekt o zaopatrzeniu emerytalnem etat. pracowników ustala 6% od kwoty uposażenia opłatę emerytalną miesięczną. Pracown. parowozów i służby konduktorskiej opłacają 2% ale zato rok liczy się im za $1^1/_2$. Czas spędzony przed objęciem pracownika niniejszem rozporządzeniem na służbie państwowej lub samorządej tak polskiej jak i zaborczej, opłacany składkami emerytalnemi lub zabezpieczeniowemi oraz czas wszelkiej służby kolejowej zalicza się do wysługi emererytalnej.

Prawo do zaopatrzenia emerytalnego nabywa pracownik: 1) jeśli zakończył 60 lat życia i ma conajmniej 10 lat wysługi emerytalnej (art. 12).

Za okres 15 lat wysługi zaopatrzenie emerytalne wynosi 52% kwoty (art. 14), za każdy następny rok wysługi wzrasta zaopatrzenie o 2,4%, tak że po osiągnięciu 35 lat wynosi 100% kwoty przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru uposażenia emerytalnego;

2) bez względu na wiek, jeśli należałoby mu się pełne zaopatrzenie emerytalne;

3) jeśli stosunek służbowy rozwiązano z powodu fizyczn. lub umysł. niezdolności do pracy i prac. ma choć 5 lat wysługi emeryt.

4) bez względu na okres czasu osiągniątej wysługi, jeśli stał się niezdolny do pracy skutkiem wypadku nieszczęśliwego;

5) jeśli stosunek służbowy rozwiązano z powodu redukcji personelu, a pracownik ma conajmniej 10 lat wysługi emerytalnej i

6) o ile stosunek służbowy rozwiązano orzeczeniem dyscyplinarnem nie pozbawiającem praw emerytalnych.

Jerzy Kamiński.

(D. c. n.).

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

P. Minister Komunikacji Inż. Paweł Romocki 27 lipca r. b. udał się na tygodniowy urlop wypoczynkowy. Podczas nieobecności zastępować będzie P. Ministra Podsekretarz Stanu M. K Inż. Juljan Eberhardt.

—

W czerwcu r. b. przybyło z Rosji do Polski 3.065 wagonów różnych towarów, z czego przeszło 2000 rosyjskiej rudy żelaznej, 760 wagonów zboża i owsa, zaś reszta transportów składa się z ładunków drobnicowych. W tym samym okresie wysłano z Polski do Rosji 149 wagonów towarów — głównie maszyn rolniczych, cynku, żelaza, blachy i ołowiu.

—

W ciągu czerwca r. b. przybyło z Łotwy do Polski 354 wagonów różnych towarów — głównie szmelcu żelaznego i żelaza oraz zboża. W tym samym miesiącu eksport z Polski do Łotwy wyraził się cyfrą 1000 wagonów towarów, z czego przeszło 450 wagonów drzewnych i 310 wagonów węgla. Reszta przypada na drobne transporty skór, soli, cementu, żelaza, jaj i ładunków drobnicowych

—

Rada Ministrów na wniosek ministra Komunikacji 25.VII r. b. uchwaliła z nadwyżki dochodów P. K. P. za okres 1926/27 przeznaczyć dalszą kwotę 29.160.000 zł. na dodatkowe inwestycje w okresie 1927/28.

—

Podwyżka płac kolejarzy. Zgodnie z zapewnieniem p. Ministra Romockiego ma nastąpić już 19 go września r. b. Sprawę podwyżki uposażeń urzędniczych odłożono do powrotu vice-premjera Bartla z urlopu.

—

Inwestycje na kolejach wąskotorowych. Wobec zwiększającego się ruchu na kolejach wąskotorowych, które nie rozporządzają dostateczną ilością taboru, Ministerstwo Komunikacji nabędzie w r. b. w wytwórniach krajowych na użytek kolei wąskotorowych pewną ilość parowozów, około 100 węglarek oraz kilkadziesiąt krytych wagonów towarowych i osobowych i 2 wagony motorowe.

Nowa taryfa kolejowa. W Ministerstwie Komunikacji opracowywany jest projekt nowej taryfy kolejowej na artykuły masowe, jak drzewo, materjały budowlane i inne, zarówno w obrocie wewnętrznym, jak i zagranicznym.

—

Doroczny Ogólno polski Zjazd Maszynistów Kolejowych rozpoczął obrady 3 sierpnia w Wilnie pod hasłem: „precz z polityką"!

Bezpośrednia komunikacja towarowa Polski z Adrjatykiem.

W dniach 16—18 b. m. odbyła się w Wiedniu konferencja w sprawie utworzenia bezpośrednich taryf dla ruchu towarowego między stacjami kolei polskich a portami adrjatyckimi w Tryjeście, Fiume, Poli i Rowigno d'Istria. Brak takich taryf bezpośrednich dawał się odczuwać naszemu przemysłowi, który z wymienionych portów korzysta tak w eksporcie jak i imporcie w dość znacznej mierze, szczególnie zaś w ruchu towarowym z bliskim Wschodem, t. zw. Lewantem. W konferencji, która doszła do skutku z inicjatywy i na wniosek Ministerstwa Komunikacji, wzięli udział delegaci kolei żelaznych czesko-słowackich, austrjackich, węgierskich, jugosłowiańskich, włoskich oraz zainteresowanych w tym ruchu towarzystw okrętowych Cosulich i Lloyd Triestino. Z ramienia Ministerstwa Komunikacji wydelegowano na tę konferencję Naczelnika Wydziału d-ra Zygmunta Taszyckiego oraz st. referenta, p. W. Matogę, zaś z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu st. ref. p. Ładę

W rezultacie obrad zgodzono się zasadniczo na propozycję Ministerstwa Komunikacji co do utworzenia bezpośredniej taryfy dla wschodzących w tym ruchu pod uwagę artykułów od i do odnośnych stacji polskich. Za podstawę do dalszych prac nad tą taryfą służyć będzie istniejąca już czeskosłowacko-adrjatycka taryfa towarowa, która przewiduje już obecnie specjalnie zniżone stawki przewozowe do i od stacji granicznych polsko-czeskosłowackich. W konsekwencji tego uchwalono, na wniosek delegacji włoskich zarządów kolejowych, oraz towarzystw okrętowych, poparty przez wszystkie delegacje innych zarządów kolejowych, by za walutę przyszłej taryfy polsko-adrjatyckiej przyjąć walutę czeskosłowacką, co ułatwi i uprości ogromnie prace taryfowe, gdyż do istniejących w koronach czeskich stawek taryfy czesko-słowacko-adrjatyckiej doda się poprostu odpowiednio przeliczone stawki P. K. P.

Delegacja polska, jakkolwiek ze swej strony wysunęła myśl, czy nie możnaby wziąć pod uwagę złotego polskiego, który wykazuje od szeregu miesięcy niezmienną stałość, nie mogła nieuznać słuszności ostatniego zwłaszcza argumentu i zgodziła się na walutę czesko-słowacką, z zastrzeżeniem wystąpienia z wnioskiem o zmianę tej uchwały, o ile późniejsze stosunki będą tego wymagały. Ostateczne formy i sposób opracowania taryfy ustali ściślejsza komisja, która zbierze się w Wiedniu 30 czerwca r. b. Uchwały i wnioski tej komisji będą przedmiotem obrad następnej plenarnej komisji będą przedmiotem obrad następnej plenarnej komisji polsko-adrjatyckiej, która odbędzie się w Krakowie we wrześniu. Po uregulowaniu i po porozumieniu się co do tych spraw na konferencji krakowskiej, przystąpi komisja urzędnicza natychmiast do szczegółowego opracowania taryfy, która wejdzie prawdopodobnie w życie już pierwszego stycznia 1928 r. Omawiana taryfa przyniesie znaczne ułatwienia kalkulacji cen przewozu w ruchu towarowym z portami adrjatyckimi i stworzy możność utworzenia dogodnej drogi dla możliwości eksportowych naszego przemysłu.

Zarządem kierujacym polsko-adrjatyckim związkiem zainteresowanych kolei obrano jednomyślnie zarząd austrjackich kolei związkowych w Wiedniu, w którego ręku, jak dotąd, są skoncentrowane wszystkie sprawy, dotyczące taryf czeskosłowacko-austrjacko-węgiersko-adrjatyckich. W myśl zastrzeżenia delegacji polskiej wybór ten jest prowizoryczny i ograniczony tylko do czasu opracowania taryfy i statutu związkowego, poczem kierownictwo Związkiem ma przejść na rzecz kolei włoskich lub polskich.

Ministerstwo Komunikacji, podając powyższe do wiadomości, zwraca się równocześnie z prośbą do wszystkich zakładów i instytucji przemysłowych i handlowych o dostarczenie materjałów, dat statystycznych, jak również żądań co do włączenia poszczególnych artykułów importu i eksportu, wskazania stacji nadawczych i odbiorczych oraz wszelkich uwag i spostrzeżeń, któreby przy komisyjnem opracowaniu taryfy polsko-adrjatyckiej mogły być użyte ku korzyści naszego gospodarstwa społecznego.

Pokłosie myśli i pracy kolejowej.

Pożyteczna praca.

Działalność kulturalno-oświatowa DKP Katowice.

Oprócz zorganizowania i utrzymywania Kolejowego Kółka Śpiewackiego, Orkiestry oraz Klubu Sportowego, Dyrekcja Kolei w Katowicach zorganizowała kursy dokształcające dla kolejarzy, na które w r. 1925 zapisało się 378 kolejarzy, a w r. bież. 1361. Prócz tego zorganizowała Wojewódzka Sekcja Kolejowa Ligi Obrony Powietrznej Państwa ruchomą wystawę lotniczą w 2-ch wagonach kolejowych, objeżdżających stale cały G. Śląsk. W wagonach tych wyświetlano filmy i przezrocza lotnicze oraz wygłoszono 174 odczytów o lotnictwie.

Dn. 1 lutego r. b. zorganizowała DKP Katowice ruchomą bibljotekę kolejową w 2 wagonach, która objeżdża co miesiąc cały G. Śląsk celem wypożyczania książek. Bibljoteka posiada przeszło 6.000 książek i obsługuje około 100 stacyj.

Kolejowa Kasa Emerytalna wybudowała w Rybniku i Ligocie 31 domów dla 120 kolejarzy. W ub. roku zaczęła Kasa Chorych budowę sanatorjum dla płucno-chorych w Wilkowicach obok Bielska, obliczone na 50 kuracjuszów, kosztem 600.000 zł. Do L. O. P. P. należy 15835 kolejarzy. Od 1924 r. 64 kół L. O. P. P. na Śląsku zebrało ogółem 231,568 zł.

Na zorganizowane przez Dyrekcję Kolei Kursy naukowej organizacji pracy dostępne dla wszystkich prac kol. uczęszcza ogółem przeszło 300 słuchaczy: 240 z wydz. mechanicznego, 60 z drogowego i kilkunastu z wydz. eksploatacyjnego. *Ślązak.*

Wieczory w rodzinie kolejarza



MOŻESZ BYĆ INŻYNIEREM.

W numerze 7 naszego pisma zamieściliśmy pod tym tytułem otrzymane dotąd informacje o wyższych studjach technicznych drogą korespondencji w Liege (Belgja), obecnie podajemy otrzymany z tejże uczelni więcej szczegółowy prospekt warunków odbycia tych studjów. Od roku blisko prowadzimy korespondencję z wymienioną uczelnią, by wśród kolejarzy polskich wzbudzić zamiłowanie i chęć do studjów inżynierskich oraz zjednoczyć wysiłki w tym celu jednostek i ułatwić im studja w tym kierunku w kraju.

Osobom, które dotychczas nadesłały nam swoje zapytania na tej drodze udzielamy odpowiedzi, powiadamiając jednocześnie W. U. T. K w Liege o ich życzeniu otrzymać dokładny program i druki „prośby o przyjęcie". Redakcja Kalend. Poradn. Kol. Polsk.

Korespondencyjny Wydział przygotowawczy przy Wyższej Uczelni Technicznej i Kolonjalnej w Liège.

Liége data pieczęci poczt.

P. T.

Niniejszem podajemy do P. T. wiadomości, że chcąc zadość uczynić licznym prośbom, jakie do naszej uczelni wpłynęły z rozmaitych krajów, otworzyliśmy przy Wyższej Uczelni Technicznej i Kolonjalnej (wolnej) specjalny Wydział korespondencyjny, niezależny od uczelni miejscowej. Celem tegoż Wydziału jest umożliwienie słuchaczom — bez zmiany miejsca pobytu—kontynuowania studjów i składania egzaminów aż do egzaminu dyplomowego. *Do przyjęcia na Wydział inżynierski wymagane jest świadectwo dojrzałości* (gimnaz., szkoły realnej i td.); również osoby mające inne równoważne studja mogą na ten wydział być przyjęte; o ich jednakowoż przyjęciu decyduje specjalna komisja. Egzamina złożone na innych uczelniach tecznicznych mogą być uznane; w wypadkach jednakowoż wątpliwych przysługuje nam prawo zażądania złożenia egzaminu wstępnego. W zakres tego egzaminu wchodzą: matematyka (arytmetyka, algebra, planimetrja, stereometrja, trygonometrja, analityka oraz wstępne wiadomości z różniczek i całek), fizyka doświadczalna, chemja i elementa rysunków technicznych. *Celem umożliwienia wyższych studjów osobom nie posiadającym wymaganego wyżej wykształcenia, otworzyła W. U. T. K. (Wyższa Uczelnia Techniczna i Kolonjalna) specjalną sekcją wstępną, Section préparatoire, która przygotowuje do wstępu na wyższą Uczelnię techniczną.* Abiturjenci tej sekcji otrzymują Certificat de Maturité pour l'admission aux Etudes supérieures Techniques de l'I. S. T. C.). *Przy zachowaniu pewnych formalności może egzamin wstępny również się odbyć in absentia (w nieobecności)*; w tym wypadku jednakowoż musi kandydat podać powody, dla których nie może przybyć do Liége do egzaminu. Po złożeniu egzaminu wstępnego, może abiturjent wpisać się na studja inżynierskie albo jako słuchacz zwyczajny do W. U. T. K. albo też do wydziału korespondencyjnego. Prócz wspomnianej wyżej Section préparatoire ma W. U. T. K. chwilowo następujące *wydziały: maszynowy, elektrotechniczny, elektromaszynowy, chemiczny, metalurgiczny, samochodowy, przemysłowy (ogólno-techniczny), handlowy i kolonjalny.* W ciągu roku mamy również otworzyć wydział rolniczy i awjatyczny. *Kursa korespondencyjne odbywają się w różnych językach*, co umożliwia słuchaczom różnych krajów i narodowości studjowanie w ich językach ojczystych. Dotychczas istnieją kursa francuskie, niemieckie i polskie. Kursa rosyjskie, włoskie i hiszpańskie są w przygotowaniu.

Rozpoczynając od najprostszych zasad matematyki wprowadza Section préparatoire stopniowo słuchacza w elementa matematyki wyższej; równocześnie zajmuje się ta sekcja dokładnie fizyką, chemją i elementami rysunków technicznych.

Wydziały inżynierskie zaczynają się krótkiem lecz dokładnem repetytorjum matematyki niższej, nauka technicznego zastosowania matematyki, wreszcie właściwa matematyka wyższa. Po powtórzeniu matematyki rozpoczynają się właściwe wyższe studja odpowiadające wszelkim wymaganiom studjów akademickich. Przy fizyce i chemji prócz teorji kładzie się też wielki nacisk na stronę praktyczną Słuchaczom studjującym przez korespondencje polecamy również laboratorja chemiczne i fizyczne uważając oczywiście na to, by słuchacza na wielkie koszta nie narazić i by w ten sposób umożliwić każdemu nabycie małego niezbędnego laboratorjum.

Czas trwania studjów na wydziałach inżynierskich zależy oczywiście od czasu, jakim studjujący dysponuje a następnie od jego zdolności i pilności; normalnie nie powinien on jednakowoż przekroczyć trzech lat. Studja odbyte na innych wyższych.

ЛНБ им. В. Стефаника
ВРОЗЕРЕНО
92
0-05
РП i 27202
1927/14-15.

uczelniach jakoteż złożone tamże egzamina, mogą być uznane, jeśli słuchacz przedłoży odpowiednie świadectwa.

Czas trwania Section préparatoire aż do uzyskania Certificat de maturité pour l'admission aux études supérieures techniques de l'I. S. T. C. zależy również od czasu, jaki studjom poświęcić można, dalej, oczywiście, od zdolności i pilności słuchacza, jakoteż od wiadomości uprzednio przez niego nabytych; od tych ostatnich w głównej mierze zależy czas studjów wstępnych. Ogólnie można powiedzieć, że czas ten jest mniejszym lub większym ułamkiem czasu studjów inżynierskich.

Faktem udowodnionym jest, że tego rodzaju studja korespondencyjne nietylko są możliwe, ale nawet mają pewną przewagę nad studjami zwyczajnemi. *Studja korespondencyjne są czysto indywidualne, słuchacz nie jest zależnym od zdolności, postępów i wiadomości jego kolegów i dysponuje do wolnie czasem. W chwilach wielkiego przemęczenia umysłowego może się zająć ćwiczeniami praktycznemi, rysunkami lub przedmiotami łatwiejszymi, czas zaś wolniejszy i spokojniejszy poświęcić może przedmiotom poważniejszym.*

W Ameryce i Anglji ten system studjów od wielu lat już istnieje i cieszy się tam wielkiem powodzeniem. Stamtąd przeszedł on do Francji i Belgji, gdzie święci istne tryumfy. Przygotowuje on do uzyskania wszelkich tytułów nie wyłączając i akademickich (Bacalaureat, Licence, Doctorat).

Studja korespondencyjne pod kierownictwem poważnej, że się tak wyrazimy, centrali naukowej muszą zawsze doprowadzić do celu. Od słuchacza żądamy tylko pilności i silnej woli.

W tem miejscu jeszcze wspomnieć musimy, że przy bardzo wielkiej liczbie studjujących, jaką nasz instytut się cieszy, zdołaliśmy zauważyć, że słuchacze najrozmaitszych państw i narodowości kończą zawsze swe studja regularnie i z jaknajlepszym wynikiem.

Wpis jakoteż przebieg studjów.

Wpis uskutecznia się przez dokładne i czytelne wypełnienie „prośby o przyjęcie" (Demande d'inscription), stanowiącej połowę załączonego formularza, która wraz z świadectwami (wzgl. wierzytelnymi odpisami) dotychczasowych studjów, curriculum vitae i 2 fotografjami wysyła się do sekretarjatu W. U. T. K. Równocześnie należy przekazać 30 frs belg. wpisowego i podać wydział, jaki słuchacz ma zamiar studjować jakoteż język. Skoro to wszystko zostało wykonane a słuchacz na podstawie swych świadectw został przyjęty, wysyła mu sekretarjat kartę imatrykulacyjną. Po otrzymaniu tejże obowiązany jest słuchacz zaraz przekazać opłatę za studja; wysokość tejże podana jest niżej. Po wpłynięciu opłaty, wysyła sekretarjat słuchaczowi indeks jakoteż odpowiednią część metodycznego planu studjów. W indeksie wypisane są przedmioty, które słuchacz będzie studjował i tam również uwidocznione zostaną postępy, z jakiemi złoży poszczególne egzamina. W planie pracy znajdzie słuchacz spis podręczników i wszelkich środków pomocniczych, potrzebnych do studjów korespondencyjnych; znajdzie on tam również adresy wydawnictw, gdzie wszystko najtaniej i na najdogodniejszych warunkach może dostać; jest bowiem rzeczą niemożliwą, by W. U. T. K. pożyczała lub też sprzedawała podręczniki lub środki pomocnicze.

Po przerobieniu jednego cyklu wnosi słuchacz do sekretarjatu podanie z prośbą o przysłanie mu pytań egzaminacyjnych. Na te pytania obowiązany jest słuchacz odpowiedzieć według podanych wskazówek. Załączywszy następnie do wypracowania indeks, przekazuje słuchacz wszystko sekretarjatowi, skąd wypracowanie oddane zostaje odpowiednim profesorom do oceny.

Po złożeniu egzaminów z jednego kursu inskrybuje słuchacz kurs następny. W ten sposób składa egzamina z wszystkich kursów, uzyskuje absolutorium i teraz może przystąpić do egzaminu dyplomowego. Ten ostatni odbywa się w Liége przy W. U. T. K. w specjalnie wyznaczonych terminach.

Po złożeniu egzaminu W. U. T. K. nadaje kandydatowi stopień inżyniera.

Dyplom zostaje wręczony w ciągu 30 dni od dnia złożenia ostatecznego egzaminu. Uzyskany w ten sposób dyplom jest identyczny z dyplomem słuchaczów studjujących na miejscu.

Absolwenci, którzy nie chcą przystąpić do egzaminu dyplomowego, mogą na żądanie uzyskać certyficat stwierdzający absolutorjum.

Można również na naszej uczelni inskrybować poszczególne przedmioty lub działy a po złożeniu egzaminów uzyskać świadectwa z tych przedmiotów.

Po ukończeniu jednego cyklu przez korespondencje, może słuchacz również przybyć do Liége i kontynuować swe studja na miejscu.

Opłaty i sposób płacenia.

Opłaty roczne (za każdy cykl) dla wydziału inżynierskiego wynoszą łącznie z taksą egzaminacyjną 260 belga (1.300 fr. belg.). Opłaty te uiszcza się w dwóch następujących ratach:

180 belga (900 frs) po uzyskaniu karty imatrykulacyjnej.

80 belga (400 frs.) przy wnoszeniu podania o pytania egzaminacyjne. Opłata za egzamin dyplomowy wynosi 40 Belgas (200 frs) koszta zaś wykonania dyplomu wynoszą 30 belga (150 frs). Opłaty te należy przekazać równocześnie z wnoszeniem prośby o dopuszczenie do egzaminu dyplomowego. Do opłat powyższych nie są zaliczone awentualne koszta legalizacji dyplomu, która nastąpić może na specjalne życzenie kandydata.

Opłata roczna dla Section préparatoire wynosi 180 belga (900 frs) taksy egzaminacyjne wynoszą 30 belga (150 frs). Certificat wynosi 20 belga (100 frs). Koszta ewentualnej legalizacji ponosi słuchacz.

Przepisy ogólne otrzymuje każdy słuchacz.

Dokładny program W. U. T. K. wysyłamy za opłatą 7 frs. (także w obcej walucie). Do listów z wszelkiemi zapytaniami należy załączyć znaczki pocztowe na odpowiedź.

Wydział korespondencyjny przy Wyż. Uczelni Techn. i Kolonjalnej w Liége.

Leodjum (Liége), 25 lutego 1927

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 spalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
АН УРСР
№ ІП

Dziś w numerze specjalny dodatek ilustrowany i „Wspomnienia Starego Admirała".

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 14 sierpnia 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 16.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

CZEŚĆ I CHWAŁA BOHATEROM NARODU!

Przed wojną światową ciemiężony od lat wielu przez 3-ch potężnych zaborców Naród Polski upadać począł na duchu i coraz bardziej pogrążał się w szarzyznę codziennego życia materjalnego i jego trosk.

Prowadzony przez ówczesnych przywódców społeczeństwa w różnych zaborach pod hasłami wiernopoddańczej w każdym zaborze *„pracy organicznej"*, wychowywany w biernej nadziei na jakiś traf, szczęśliwy zbieg okoliczności historycznych, pobudzany tylko zrzadka w prasie hasłami *„młoty w dłoń, kujmy broń"*, Naród nasz godząc się ze smutną rzeczywistością, powoli zatracać począł wiarę we własne siły, w potrzebę walki czynnej o swoją Wolność i Polski Niepodległość.

Dopiero genjusz twórczy Wodza Narodu, Józefa Piłsudskiego, powołuje do czynu młode pokolenie Polski, budząc prastarego ducha rycerskiego Narodu Polskiego, stawiając przed oczyma współczesnych nieśmiertelną ideę Legjonów polskich, ideę samodzielnej walki czynnej Narodu o swoją Wolność i Ojczyzny Niepodległość.

Wolą nieugięty, w podziemiach, w ukryciu przed czujnem okiem potężnych zaborców, ryzykując w każdej chwili życiem, organizuje On, Wódz Narodu, Związki „Walki Czynnej", drużyny strzeleckie i tp., z których powstać ma przyszła potęga—Armja Polska, z którą każdy z zaborców czy chce, czy niechce, a liczyć się będzie zmuszony.



MARSZAŁEK POLSKI JÓZEF PIŁSUDSKI jest nie tylko marsowym Wodzem zwycięskiej Armji polskiej, lecz bardzo dobrodusznym, kochającym ojcem. Często w chwilach wolnych od pracy państwowej przebywa chętnie w otoczeniu swoich córeczek Jagódki i Wandeczki, którym opowiada zajmujące bajeczki.

Z woli Jego powstaje I kompanja kadrowa Strzelców, która 6 sierpnia 1914 r. pod Jego wodzą wyrusza z Oleandrów pod Krakowem i staje do walki z najpotężniejszym zaborcą — Rosją. Pragnie On zjednoczyć pod sztandarami Orła Białego wszystkich Polaków, by stworzyć ośrodek własnej siły, z którą liczyć by się musiały obydwie walczące strony. Wierzył On, że Naród cały poprze strzelców i powstanie do walki o swoją Niepodległość i byt państwowy, tworząc własną Armię Polską.

Czujny wróg jednak dostrzega grożące mu niebezpieczeństwo. By uśpić czujność Narodu, sieje więc do Wodza i Legjonów nieufność, gasi wiarę Narodu we własne siły, wydaje dużoobiecujące odezwy, rzucając na Legjony podejrzenie, że są to sprzymierzeńcy Państw Centralnych. W akcji tej wróg posługuje się także zaprzańcami, wiernopóddańczemi sługami, którzy w zaślepieniu partyjnem zwalczają Piłsudskiego i Jego Legjony.

Genjalny plan Piłsudskiego rozbija się na wstępie, — Naród nie jest doń przygotowany, powstanie nie wybucha, Strzelców ludność wita nieufnie, podejrzewając o sympatję do znienawidzonych Niemców i Austryjaków.

Brak w Narodzie wychowanym w niewoli ufności we własne siły, brak wiary w zwycięstwo. Myśl o niepodległości dopiero świta zaledwie w najśmielszych umysłach.

27202

Nieugięty wolą Wódz szuka jednak nowych dróg i tworzy tajnie nowe zastępy bojowe — powstaje Polska Organizacja Wojskowa.

Zaczęta walka trwa. Tworzą się nowe zastępy bojowe, powstają nowe oddziały polskie pod wodzą generałów Hallera, Dowbór-Muśnickiego i innych.

Po upadku Rosji, żywioły dążące do niepodległości zwracają swe siły przeciwko Państwom Centralnym. Rozpoczynają walkę legjoniści odmawiając przysięgi na wierność rządom okupacyjnym, za co zostają uwięzieni w obozach jeńców w Szczypiornie, Benjaminowie, Plant, Huszt, Marmarosz, Szegiet i t. p. Twórca Legjonów Józef Piłsudski w lipcu 1917 r. więziony jest w Magdeburgu, skąd dopiero na skutek rewolucji w Niemczech zostaje zwolniony w listopadzie 1918 r. i 18 listopada zgodnie z wolą całego Narodu polskiego obejmuje rządy nowopowstającego państwa.

Czyn 6 sierpnia 1914 roku, jest to czyn woli niezłomnej, wielkiego poświęcenia i samozaparcia się dla Ojczyzny dobra.

Jestto wielki czyn Józefa Piłsudskiego i garstki Strzelców Legjonowych, którzy krew swoją jako przykład żywy mocy narodu, usiłowali rzucić na szalę poczynających się wypadków dziejowych, by wysunąć polską rację stanu, „by polską ważką" samodzielnego czynu polskiego, krwi bohaterskiej przeważyć szalę na polską stronę, by dowieść światu całemu, że Polska jest, była i będzie i że teraz do walki śmiertelnej o swoją wolność o swoją niezależność jak jeden mąż powstaje.

Czyn ten jest wielki, bowiem wyprowadził Polskę z ubóstwa niewoli ducha ku wolności, wzruszył sumieniami wielu wiernopoddańczych sług, tworząc z nich bohaterów — żołnierzy Armji Polskiej — Rycerzy Wolności, walczących bohatersko do ostatniej kropli krwi o wyzwolenie Ojczyzny z pod obcej przemocy.

W 13 rocznicę tego Czynu pięknego i ofiarnego, tegó symbolu rycerskiej, patrjotycznej miłości Ojczyzny i poświęcenia wszystkiego dla odzyskania Wolności i Niepodległości Polski, każdy prawy i wierny obywatel Rzplitej winien był w dniu tym uczcić należycie poległych i hołd złożyć żywym bohaterom i pionerom Armji Polskiej z Jej dostojnym Twórcą i Wodzem na czele.

W pamięć dnia tego należałoby usunąć precz wszystkie rozbieżności politycznych poglądów, waśnie i kłótnie partyjne, by zastanowić się społem nad dalszemi losami Polski, by w pamięć tego czynu doniosłego, stawiającego Polskę w rzędzie silnych duchem narodów, uczcić godnie tych Strzelców, Legjonistów, Halerczyków i Dowborczyków *„z trudu których i znoju Polska powstała by żyć"*.

My, kolejarze polscy, pionerzy ruchu zjednoczenia wszystkich sił i srodków komunikacyjnych w jednolitą całość, w Armję pracy, w Armję Komunikacyjną Polski odrodzonej, w Armję Obywatelską, przepojoną chęcią rozpowszechnienia, udoskonalenia i rozwoju własną pracą komunikacji w Polsce, celem podniesienia rodzimego przemysłu i handlu oraz dobrobytu obywateli i Państwa, dążyć będziemy wszyscy społem do zjednoczenia wszystkich kolejarzy i obywateli oraz stronnictw politycznych w jedno silne stronnictwo Polski Odrodzonej, stronnictwo pracy dla dobra Polski, stronnictwo pracy w imię interesu państwowego.

W 13 rocznicę czynu bohaterów legjonowych nawołujemy wszystkich obywateli do zgody, zjednoczenia i zespolenia wszystkich sił i srodków w pracy dla dobra Ojczyzny, każdego z nas i Potęgi Rzeczypospolitej.

W jedności i zgodzie naszej jest bowiem Siła, Wolność i Niepodległość Narodu i Państwa.

Jerzy Kamiński.

NOWE USTAWY KOLEJOWE.

Prawa — obowiązki i przywileje pracowników P. K. P.

(Dokończenie)

Odprawa. W razie rozwiązania stosunku służbowego, otrzymuje pracownik, który nie uzyskał prawa do zaopatrz. emeryt., na żądanie jednorazową odprawę, odprawa ta w razie rozwiązania stosunku służbowego z powodu niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych wynosi w 1 roku służby podwójną, w 2-gim potrójną, w 3-cim poczwórną, 4-tym pięciokrotną, w 5-tym sześciokrotną kwotę, przyjętą dla ustalenia wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

W razie rozwiązania stosunku służbowego z innych powodów za każdy rok wynosi odprawa kwotę ustaloną dla wymiaru uposaż. emeryt.

W razie rezygnacji, wydalenia prawo do odprawy nie przysługuje.

Zaopatrzenie wdów wynosi 50% zaopatrz. emeryt. męża, zaopatrzenie sieroce 25% zaopatrz. wdowiego, jeżeli zaś matka nie żyje lub niema prawa do uposażenia wdowiego, zaopatrzenie sieroce wynosi 50% zaopatrz. wdowiego.

Koszta utrzymania i leczenia w zakładzie emeryta chorego umysłowo pokrywa skarb Państwa. Emeryci mają prawo do ulg w państw. zakładach leczniczych i zdrojowiskach narówni z funkcjon. państw., do zwrotu kosztów przesiedlenia i do pogrzebowego.

Pracownikowi, który skutkiem nieszczęśliwego wypadku w służbie stał się całk. lub częściowo niezdolnym do pracy przysługuje prawo do odszkodowania w wysokości % % utraty zdolności do pracy od kwoty przyjętej dla ustalenia zaopatrz. emerytalnego; wdowie zaś jego przysługuje 25% tej ostatniej kwoty, dzieciom po 10% łącznie jednak nie wyżej 80% kwoty przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

Pracownicy kolejowi, którzy przed wejściem w życie tego rozporządzenia byli na etatowej służbie P. K. P. zaliczy się w pełni, bezpłatnie okresy służby wzgl. pracy, które z mocy emeryt. ustawy poprzedniej zostały im zaliczone. Zaliczy się także i czas studjów wyższych, jeżeli nie biegnie równolegle ze służbą i nie wyżej 4 lat.

Wszelkie zaopatrz. emerytów wdów i sierot, którzy nabyli prawo do zaopatrz. emeryt przed wejściem w życie tego rozporządzenia będą przerachowane

Osoby które miały by po przerachowaniu otrzymać zaopatrzenia niższe niż dotychczas, otrzymają dodatki wyrównawcze do wysokości zaopatrzeń dotychczas pobieranych.

Do orzekania w sprawach dyscyplinarnych przeciwko etatowym i nieetatowym pracownikom przedsiębiorstwa P.K.P. powołane mają być Izby Dyscyplinarne przy Dyrekcjach Okręgowych jako instancja I-sza dla prac Dyrekcji Okręgowej i jednostek adm. jej podległych; Izba Dyscyplinarna

przy Generalnej Dyrekcji jako instancja druga i ostateczna przeciwko tym pracownikom oraz pierwsza w stosunku do prac. Dyr. Okręg. mianowanych przez Gener. Dyrekcję.

Komisja Dyscyplinarna przy Minist. Komunikacji jako 2-ga ostateczna instancja przeciwko prac. Dyr. Okręg. mianow. przez Gen. Dyrekcją a pierwsza instancja przeciwko prac. mianowanym przez Ministra Komunikacji, dla których właściwą jest jako instancja druga wyższa Komisja Dyscyplinarna przy Prezesie Rady Ministrów.

W skład Izb wchodzą: Przewodniczący i zastępcy oraz członkowie mianowani i losowani po 10 z każdej z grup, obejmujących pewne rodzaje służby. Są oni przy wykonywaniu swoich mandatów niezawiśli. Członków Izby Dyscyplinarnej można wyłączać jak i sędziów.

Przy każdej Izbie Dyscypl. istnieje rzecznik i jego zastępcy w celu strzeżenia dobra służby, naruszonego uchybieniami ob. służb. Obrońcy z pośród prac. kol. z wyboru i z urzędu.

Postępowanie dyscypl. składa się z dochodzenia, rozprawy i orzeczenia, tryb postępowania, których ujmuje dość szczegółowo nowe zarządzenie.

Fundusz Leczniczy dla pracowników przedsiębiorstw P. K. P. zapewnić ma na wypadek choroby pomoc bezpłatną lekarską od 1-go dnia choroby na czas jej trwania nie dłużej 26 tygodni.

Pomoc ta obejmuje a) *dostarczanie lekarstw, środków opatrunkowych, leczniczych i t. p. służących do przywrócenia zdrowia* b) *zasiłek pieniężny* (od 3 dnia niezdolności do pracy) *na każdy dzień spowodowanej chorobą, a stwierdzonej przez lekarza kolejowego niezdolności do pracy*, najdłużej przez 26 tygodni.

Jeżeli niezdolność do pracy trwa dłużej niż 14 dni zasiłek wypłaca się od 1-go dnia niezdolności.

Zasiłek pieniężny wynosi 60% płacy przeciętnej.

Pomoc lekarska może być przedłużona do 52 tygodni.

FLK. udziela członkiniom pomocy lekarskiej i położniczej, zasiłku połogowego w wysokości całkowitej płacy w ciągu 8 tygodni, z których 6 winno przypaść po porodzie oraz karmiącym 1/10 zasiłku połogowego na czas karmienia od ukończenia zasiłku połowego nie dłużej 12 tyg.

FLK. wypłaca na koszta pogrzebu członków rodziny lub osobom, zajmującym się pogrzebem zasiłek w wysokości 3 tygodniowej płacy.

Do współdziałania przy zawiadywaniu F. L. K. powołana będzie Rada FLK. oraz Komitety Dyrekcyjne PKP.

Przewodniczący oraz 1/3 członków Rady F L. K. mianuje Zarząd P. K. P. resztę wybierają członkowie F. L. K. na 6 lat.

Do Komitetów Dyr. składającej z przewodn. i 2 zastępców oraz 3 członków, mianowanych przez Prezesa Dyrekcji wchodzi 6 członków z wyboru.

Projekt rozporządz. o uposażeniu omówiliśmy uprzednio w Nr. 9 łącznie z ramową ustawą organizacyjną przedsiębiorstwa P. K. P.

——

Jak widać z powyższego, zmian na PKP. będzie wiele. Zbliża się znowu okres reorganizacyj i przegrupowań w składzie osobowym P. K. P.

Chcemy wierzyć, że nie odbije się to szkodliwie jak wszystkie dotychczasowe reorganizacje i redukcje w P. K. P. na samej pracy i interesach poszczególnych pracowników kolejowych.

Uważając narazie za przedwczesne szczegółowe, krytyczne roztrząsanie każdego artykułu nowych ustaw, pragniemy tylko zaznaczyć, że w projektach tych nie widzimy tej jednej myśli przewodniej, tego jednego planu przyszłej akcji wielkiej polityki komunikacyjnej wewnętrznej, którą polska racja stanu wysunąć i prowadzić winna.

W projektach tych, będących zwykłym elaboratem referendarskim brak duszy. Doniosłe czynniki wartości czasu, wysokich płac i niskich kosztów produkcji, uproszczenia i usprawnienia organizacji kolejnictwa, czynniki wreszcie jednolitości zarządu i personelu w celu wyzyskania należytego inicjatywy osobistej pracownika oraz umiejętnej organizacji jego pracy i całego przedsiębiorstwa P. K. P. według zasad Taylora, Fayola i Emersona, niestety nie zostały uwzględnione.

Kolejnictwo niestety nie zostało, przez twórców tych projektów potraktowane jako kadra stałej regularnej pokojowej Armji komunikacyjnej Polski, Armji przemysłowo - handlowej, Armji Łączności Państwa, która winna zjednoczyć dokoła kolejnictwa wszystkie środki komunikacji w Polsce, by forsownym marszem poprowadzić Polskę do zwycięstwa w wyścigu Pracy.

Jerzy Kamiński.

Twarda prawda.

(Uwagi na marginesie mowy Marszałka Polski J. Piłsudskiego, wygłoszonej na zjeździe Legjonistów w Kaliszu).

Na Zjeździe Walnym Legjonistów w Kaliszu wielką mowę polityczną wygłosił Twórca Legjonów i Armji Polskiej, Marszałek Józef Piłsudski. Wybitną cechą tej mowy jest wypowiedzenie w niej samej prawdy życia naszego, prawdy, nie obliczonej na efekt, lecz wyższej, bezinteresownej, ogarniającej ciężkie przejścia i nadzieje Polski, Marszałka i Legjonistów w okresie odrodzenia państwowego.

Piłsudski kochając szczerze swój naród jak ojciec zgromił go w sposób dosadny, by poruszyć sumienia ludzkie i pobudzić wszystkich obywateli do czynu szlachetnego, ofiarnego dla dobra Ojczyzny i Państwa.

Piłsudski szczerze z mocą i siłą napiętnował słabość i przeniewierstwo sprzedawców i zaprzańców Ojczyzny, wysługujących się w niewoli zaborcom. Smagał czyny ich obnażając słowami ostremi bezprzykładną gnusność i ohydę tej roboty dla „obcych agentur".

Mowa Marszałka sprawiła wielkie, silne wrażenie wśród obecnych na zjeździe około 4000 słuchaczy.

Mowa ta odbiła się głośnem echem w całym kraju i poza jego granicami. Poruszyła ona sumienia ludzkie. Oby pobudziła umysły rodaków do zastanowienia się nad panoszącem się w kraju partyjnictwem i wstecznictwem podsycanem przez „obce agentury", oby skierowała i myśli i chęci do zjednoczenia się wszystkich w narodzie w jedną zwartą Armję ludzi Pracy w imię interesu Państwa i dla dobra Ojczyzny.

Pamiętajmy, że *w jedności, zgodzie i spoistości naszej jest Siła, Wolność i Niepodległość.*

Jerzy Kamiński.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

A my o tem nic nie wiemy.

W cieniu pracy kolejowej.

(Rozmowa z p. Inżynierem Wacławem Jacyną).

Jeszcze w r. 1924 p. inż. Wacław Jacyna, którego podobiznę oraz wywiad nasz zamieściliśmy na łamach „Expressu Kolejowego", № 4, przedłożył Ministerstwu Komunikacji dwa gruntowne referaty na temat:

„Ciężar i szybkość pociągów towarowych w ich najkorzystniejszej kombinacji",

„Siła pociągowa i wzniesienie miarodajne w ich najkorzystniejszej kombinacji".

W tych pracach autor podaje, że w razie należytej kombinacji wspomnianych czynników, na sieci P.K.P. **dałoby się osiągnąć oszczędność w sumie do 25 mil. złotych rocznie.**

Dziś dowiadujemy się, że M. K., krocząc drogą analogiczną i ujmując tę aktualną sprawę praktycznie, poleciło nareszcie Dyrekcji Wileńskiej opracowanie projektów poprawy profilów podłużnych szeregu kolei w obrębie kilku Dyrekcyj, zaznaczając, iż M. K. zezwala na powierzenie tej pracy p. inż. Jacynie. Zainteresowani tą sprawą, zwróciliśmy się do p. Jacyny, który oświadczył, iż opracował już zasadniczy program, oraz metodę, według której mogłyby być rozwiązywane odpowiednie zagadnienia w przypadkach poszczególnych, i że praca w tym kierunku rokuje bardzo pomyślne wyniki.

Korzystając ze sposobności, zapytaliśmy p. Jacynę, czy w godzinach wolnych, pozaurzędowych prowadzi inne jeszcze badania i jakie?

— Dla mnie nie istnieje podział czasu na godziny urzędowe i pozaurzędowe: oddaję się pracy wciąż i rano i wieczorem, zarówno w dniu powszednim jak świątecznym, ale w pierwszą kolej spełniam polecenia służbowe, nie licząc się z godzinami.

Kilka badań, z rozmaitych dziedzin, objętości do 30 stronic, przyszykowałem już do druku...

— Z jakich dziedzin mianowicie? Na jaki temat?

— Odpowiem mniejwięcej szczegółowo.

— Dobrze, zaczniemy więc z matematyki.

— Z dziedziny *matematyki:* wysunąłem zagadnienie, uzupełniające teorję „Kombinatoryki", pod nazwą *„Grupowania"* i podałem rozwiązanie. Wysunąłem również nowe twierdzenie, dotyczące Maximum i Minimum funkcji, które—jak mam dane sądzić—da się zastosować prawie do każdego rodzaju działalności ludzkiej.

— To—ciekawe! A z kolejnictwa?

— Z *kolejnictwa*—rozwinąłem szerzej kwestje *złagodzenia wzniesień na łukach*, wyprowadzając wzory do praktycznego zastosowania tak na kolejach kontynentu, jak również Stanów Zjednoczonych, czy też Anglji, gdyż zarówno u nas jak zagranicą stosuje się metodę albo nieracjonalną albo zbyt uciążliwą.

— Po za tem?

— Z *teorji sprężystości*—na temat, dotyczący budowli inżynieryjnych określiłem: *„Czy prawidłowe jest oszacowanie sztywności podłoża sprężystego według prof. Föppl'a i prof. Timoszenki? podałem: Obliczenie odkształcenia podłoża w przypadku, gdy ono nie jest ciągłe, są to spostrzeżenia dotyczące prężności gazów i płynów".*

— Czyżby spostrzegł Pan błędy w pracy tych uczonych?

— Tak! W tej rozprawie zwracam uwagę na nieodpowiedniość terminów

---

M. SIEGNIEW

Potęga natchnienia...

(c. d.)

Powoli, bez szelestu prawie, cofa się i ginie wśród krzewów, i tak niewidzialna stoi chwilę bez ruchu, cała w ekstazie modlitwy, aby odeszło od niego nieszczęście. A potem siada na stołku składanym, otwiera szkatułkę z farbami, bierze płótno i jak w natchnieniu zaczyna malować.

I pojawia się na płótnie wiosna cudna, słoneczna, ale nie ta z Łazienek, ani z Sienicy — barwna wiosna krain południowych, różowa kwieciem migdałowem, wesoła, wonna, pełna radości i nadziei.

W taki wiosenny dzień, przez gaj rozsłoneczniony idzie Chrystus.

W bieli swych prostych szat, wysmukły idzie przed siebie, a ruchem ramion, zda się, że chciałby objąć cały świat i miłośnie przytulić do serca.

Oczy pełne dobroci i mądre, lekko rozchylone usta zdają się mówić wyraźnie:

„Przyjdźcie do mnie wszyscy, którym jest smutno, a ja was utulę."

„Przyjdźcie wszyscy schyleni pod jarzmem cierpienia, a ja z was zdejmę to jarzmo".

„Przyjdźcie wszyscy chorzy — ja was uzdrowię".

„Przyjdzie i wy źle czyniący, a ja wam ukażę Dobro i Prawdę".

— O! Chryste! — szepcze Nina w ekstazie. — Utul go w jego cierpieniu, ukaż mu Dobro i Prawdę. Chryste!

Nina maluje jednym tchem, niemal bez przerwy, gorączkowo. Oczy jej płoną dziwnym blaskiem, twarz nieprzytomna niemal natchnieniem.

Nie zdaje sprawy, co się dzieje dokoła, gdzie jest, tylko jest cała tam, w tym obrazie. Cała jest w modlitwie — w modlitwie za niego.

Nie wie, czy jeszcze jest tam na ławce. Może już poszedł. Może już jest mu lżej. Wszak tyle z jego bólu wzięła sobie do duszy. A zawsze jest lżej, gdy ktoś cierpi wraz z nami. Tylko że on o tem nic nie wie, nie zdaje z tego sprawy, ale pewnie już mu lżej. Może znowu się śmieje tym cudnym perlistym śmiechem jak wtedy, w kawiarni

Tak. Niech się lepiej śmieje — nie będzie mu chciała zabrać nic z jego uśmiechów, które mu w życiu sądzone. Niech ich będzie najwięcej. Nie będzie o nie zazdrośna. Byle tylko nie cierpiał tak nigdy, jak dziś.

Purpurowe światło z poza drzew pada na obraz. Więc to już słońce zachodzi? Tak późno. Ileż godzin tak pracowała?

Nie czuje wcale zmęczenia. Ale już trzeba iść—prędko zamkną ogród.

Zabiera płótno, farby i stołek i idzie. Ławka pusta. Już poszedł.

Przechodnie przyglądają się jej ciekawie, obchodzą ostrożnie, by o świeżą farbę nie uszkodzić ubranie.

Ale męczą ją ich spojrzenia. Ma wrażenie, że każdy zagląda jej do duszy.

Siada do pierwszej dorożki i jedzie.

Oto kamienica, w której mieszka.

Idzie prędko po schodach.

Na parterze, obok drzwi na prawo

W pamiętnikach admirała Cywińskiego uwidocznione są przyczyny zagłady tak wieloliczbowej i orężnej floty rosyjskiej i państwa. Niewątpliwie, spostrzeżenia starego, wytrawnego admirała mogą być pożyteczne nawet pouczające w kierunku wychowania osobistego składu młodej floty naszej, chociażby z tego względu, żeby nie powtarzać w wychowywaniu przyszłych kapitanów floty polskiej błędów, jakie były przyczyną zagłady floty i państwa rosyjskiego.

„Morskie władze"—mówi admirał Cywiński — wpajały w nas za młodych lat i przyzwyczajały być dobrymi nawigatorami, marynarzami żaglowcowemi, wykształconymi, dzielnymi sportowcami nawet uczonymi astronomami i geodestami.

Dalekie dookoła świata żeglugi urabiały z nas specjalistów bodaj że artystów sztuki morskiej, kapitanów, znających dobrze łocję (rotmanję) wszystkich głównych morskich dróg kuli ziemskiej.

Doskonale znaliśmy "— mówi admirał —" miejsca gdzie dmą *passaty i mussony*, potrafiliśmy wyjść z zaskoczonego cyklonu lub tajfunu, znaliśmy wreszcie wejścia i wyjścia wszystkich główniejszych portów kuli ziemskiej.

Na okrętach naszych były najnowsze współczesne urządzenia: armaty, torpedy, radio-telegraf i wszystkie przyrządy optyczne, któremi zarządzali wykształceni artylerzyści, uczeni minierzy i elektrotechnicy.

Lecz ani w Szkole Morskiej, ani w Akademji nie było wcale przedmiotu morskiej strategji i taktyki.

O nauczaniu wojenno-morskiej sztuki jakby zapomniano.

Nie było opracowanych i ustalonych metod walki morskiej, jakgdyby marynarzowi wojskowemu zbytecznem było ciekawić się temi przedmiotami.

Na okrętach uprawiano często ćwiczenia strzelnicze, lecz nie zajmowano się zagadnieniami jak należy prowadzić walkę okrętem pojedyńczo lub eskadrą.

Więc nie było dokładnie upracowanego systemu kierowania ogniem artylerji całej eskadry lub statków pojedyńczych.

Wobec tego kwestja tak zdecydowanie ważna była oddana na wodze natchnienia lub improwizacji kapitanów poszczególnych statków. I oto skutkiem zaniedbania taktyki walki morskiej—była całkowita porażka w walce pod Czuszimą o dwakroć mocniejszej od japońskiej eskadry adm. Rożestwienskicgo. Japoński bowiem admirał Togo, w oczekiwaniu przybycia floty rosyjskiej, opracował był metodę skoncentrowanego ognia wszystkich dział na czołowym statku nieprzyjaciela: grad kilkudziesięciu pocisków w ciągu 20 minut topił statek czołowy eskadry rosyjskiej poczem ogień przerzucano na statek następny — w ten sposób kolejno ginęły statki potężnej eskadry adm. Rożestwienskiego. Skoro nastał mrok, admirał Togo cofnął się, a na pozostałe statki rosyjskie skierował kontrtorpedowce czem spowodo-

Nagłówki i daty	
P-Artura (20.XII-1904 r) Trudne przejście przez ocean Indyjski.—	1905
Skupienia wszystkich oddziałów w zatoce Kamrahn (w. Haynan Kochinchina). Przewidywania klęski i zagłady armady. — Pochód ku brzegom Japonji. **Spotkanie esk. admirała Togo i bitwa pod Cuszimą** (14 maja 1905 r.)—Zagłada i zniszczenie rosyjskiej armady. — Smutny zgon syna autora miczmana Eugenjusza na okr. „Borodino". Kapitulacja oddz. adm. Niebogatowa.—Zniszczenie reszty floty rosyjskiej (15 maja). — Adm. Rożestwieński ze sztabem i jeńcami u zwycięzców. — Rozpacz i smutek społeczeństwa rosyjskiego. Pertraktacje pokojowe – Bunty w załogach armji i marynarki ros — Bunt na „Potiomkinie" — mordowanie oficerów.—Jesień 1905 r. **Sztrajki i I-sza Rewolucja rosyjska.** Manifest cesarski 17-go października. – Bunty w portach Bałtyku i Czarnego morza.— Rewolucja w Finlandji. — Autor dowódcą eskadry Bałtyckiej — Bunt w Sebastopolu eskadry (15/XI-1905 r.) Lejt. Szmidt —	1906
Awans autora na kontr-admirała. Uroczyste otwarcie „Dumy Państwowej". — Wznowienie zeszłorocznych buntów w portach i na okrętach (lato 1906). Zamordowanie w Sebastopolu adm. Czuchnina — główn. dowódcy floty Morza Czarnego.— Nominacja autora dowódcą eskadry Czarnomorskiej	

Treść tomu trzeciego.

Przybycie do Sebastopolu.— Sytuacja na okrętach — Rozprężenie i bezkarność wśród załóg. — Wyruszenie z eskadrą na morze. — Manewry. – Taktyczne ćwiczenia. — Naprawa metody kierownictwa ognia artyleryjskiego. Naprawa karności i dyscypliny. Zwiedzenie portów rosyjskich, tureckich i bułgarskich: Batum, Sinop, Burgas Warna. — Wizyta w Sofji u Ks. Ferdynanda Bułgarskiego —	1906—1908
Przekazanie dowództwa nad eskadrą admir. Bostremowi. — Powrót autora na Bałtyk. —	1908
Wyjazd przez Syberję do Władywostoku celem inspekcji floty oceanu Wielkiego. — Nominacja autora głównym inspektorem torpedo-elektrotechniki marynarki wojsk. i awans na wice-admirała.—Prace nad rozwojem i uzbrojenia torpedowego i floty podwodnej.—Delegowanie do Francji na zakłady „Chneider'ów - Creusot" Paryż, Hapfleur, Chalon, Toulon. —	1909—1910
Wyjście autora w stan spoczynku. — Praca w zakładach torpedowych i pocisków „Parviajnen", oraz w charakterze Dyrektora zakładu i stoczni „Rosyjskiego-Bałtyckiego T-wa" w Rewlu.—Lato r. 1913 w Szwajcarji: Lozanna, Lagomaggiore, Baweno, Medjolan. Wenecja, Wiedeń, Lato 1914 r. znowu w Szwajcarji: Lugano, Wegis, Lucerna. **Początek wielkiej wojny.** - Powrót do Rosji przez Berlin, Kopenhagę i Stokholm.	1912—1913
Wybuch i zniszczenie krążownika „Pallada" i zgon na nim syna autora miczmana Jerzego. — Znowu rozpacz w rodzinie. — Rzut oka na dzieje walk na lądzie i na morzu. —Niepowodzenie i klęski Rosjan.— Budowa w Józówce i Taganrogu nowych fabryk pocisków.	1915
Nowe klęski Rosjan w roku 1915. — Utrata Polski, Litwy, Ostzejskich krajów, Petersburg zagrożony. — Cesarz obejmuje zwierzchnie dowództwo w zast. W. Ks. Mik łaja Mikołajewicza. Zgon admirała Essena.— Bitwa morska u brzegów Jutlandji (floty niemieckiej i angielskiej).—Powszechne niezadowolenie z rządu 1916 r. w Rosji — Zamordowanie Rasputina (grudzień 1916 r) Burzliwe posiedzenie Dumy Państwowej. **Początek II-giej Rewolucji.** Abdykacja Cesarza Mikołaja II-go. Ogłoszenie republiki. — Rząd Tymczasowy. — Bunty na frontach i okrętach. Morderstwo oficerów. Kiereński — zwierzchnim dowódcą — Areszt i zesłanie ex-cesarza z rodziną do	1917

Wspomnienia Starego Admirała arkusz 2-gi początek ob. № 12 „Exsp. Kol.".
Specjalny dodatek „Expressu Kolejowego".

Nagłówki i daty	
Tobolska.—Bombardowanie Zimowego pałacu (25. X - 1917) i areszt rządu tymczasowego.—Objęcie władzy przez „bolszewików". — Powszeczny teror „czerwony", „raj socjalistyczny", bandy zbójeckie, rabunki, morderstwa. — Lenin, Trocki (żyd Bronstejn). Zinowjew (Apfelbaum), Nachamkes, Swierdłow, Kalinin etc. Odpadnięcie Polski, Litwy Ukrainy, Donu, Finlandji, Krajów Ostzejskich, Syberji.—Adm. Kołczak, Korniłow, Denikin, Duchonin, Hetman Skoropadski. — **Pakt w BrześciuLitewskim.** Trocki — zwierzchnim dowódcą.— Zamordowanie ex-cesarza i jego rodziny w Ekaterynburgu (17.VII. 1918 r.—Odjazd autora w strony rodzinne do Wilna, przejazd do Kijowa. Ucieczka Hetmana i opanowanie Ukrainy przez bolszewików. Teror w Kijowie. Głód. — Oswobodzenie Kijowa przez wojsko Denikina.—Przyjazd autora na fabrykę do Józówki.— Charków, Rostów. — Odparcie tymczasowe wojsk bolszewickich za Kursk.—Adm. Kołczak w Ekaterynburgu i Kazaniu.—Zdrada admirała przez wojska czesko-słowackie. Sąd bolszewicki i zgon bohaterski admirała w Irkucku. — Dezercja „białych wojsk" oddanie Kurska, Charkowa, Ukrainy i ucieczka do Nowo-rosyjska i na Krym. — Gen. Wrangeł na Krymie. — Opanowanie Kubania i Krymu przez bolszewików i napad na Polskę.—Klęska ich pod Warszawą (15/VIII 1920 r.) i ucieczka za Mińsk.—**Traktat pokojowy w Rydze.** — Autor przyjeżdża do Samary, spotkanie się z rodziną.—Służba przy budowie kolei żel. Teror i głód w Samarze. — Ucieczka autora do Petersburga celem uzyskania prawa na powrót do Polski. Tymczasowa posada w „Akademji Nauk". Powrót ostateczny autora z repatrjantami do Wilna.	1918 1919 1920 1921 1922

KONIEC.

PRZEDMOWA.

Jeżeli przestudjujemy historję rozwoju mocarst morskich od najstarszych czasów aż do naszych dni, to przyjdziemy do wniosku niewątpliwego, że maksymalny rozkwit potęgi politycznej, bogactw narodowych i siły zbrojnej osiągało każde mocarstwo podczas tych okresów swego życia historycznego, kiedy posiadało silną flotę i opiekowało się żeglugą morską.

Tak było w starożytnym Rzymie, Holandji, Portugalji, Hiszpanji, w wielkich posiadłościach której „nie zachodziło słońce", tak było nawet i w małej Wenecji, która trzymała w swoich rękach prawie całe wybrzeże morza Śródziemnego i morza Czarnego.

Wreszcie widzimy jak niewielka wyspiarska Anglja dzięki silnej flocie, zawładnęła ważniejszemi punktami strategicznemi na kuli ziemskiej i najbogatszemi kolonjami.

Współczesna Japonja również służy poglądowym potwierdzeniem tegoż historycznego aksjomatu.

Odwrotny przykład przedstawia Francja z epoki Napoleona, która straciła owoce swoich zwycięstw w znacznej mierze dlatego, że Napoleon flotą swoją lekceważył.

W Rosji Piotr Wielki pierwszy uświadomił sobie ważne znaczenie floty i dążył do władania morzem niezamarzającem.

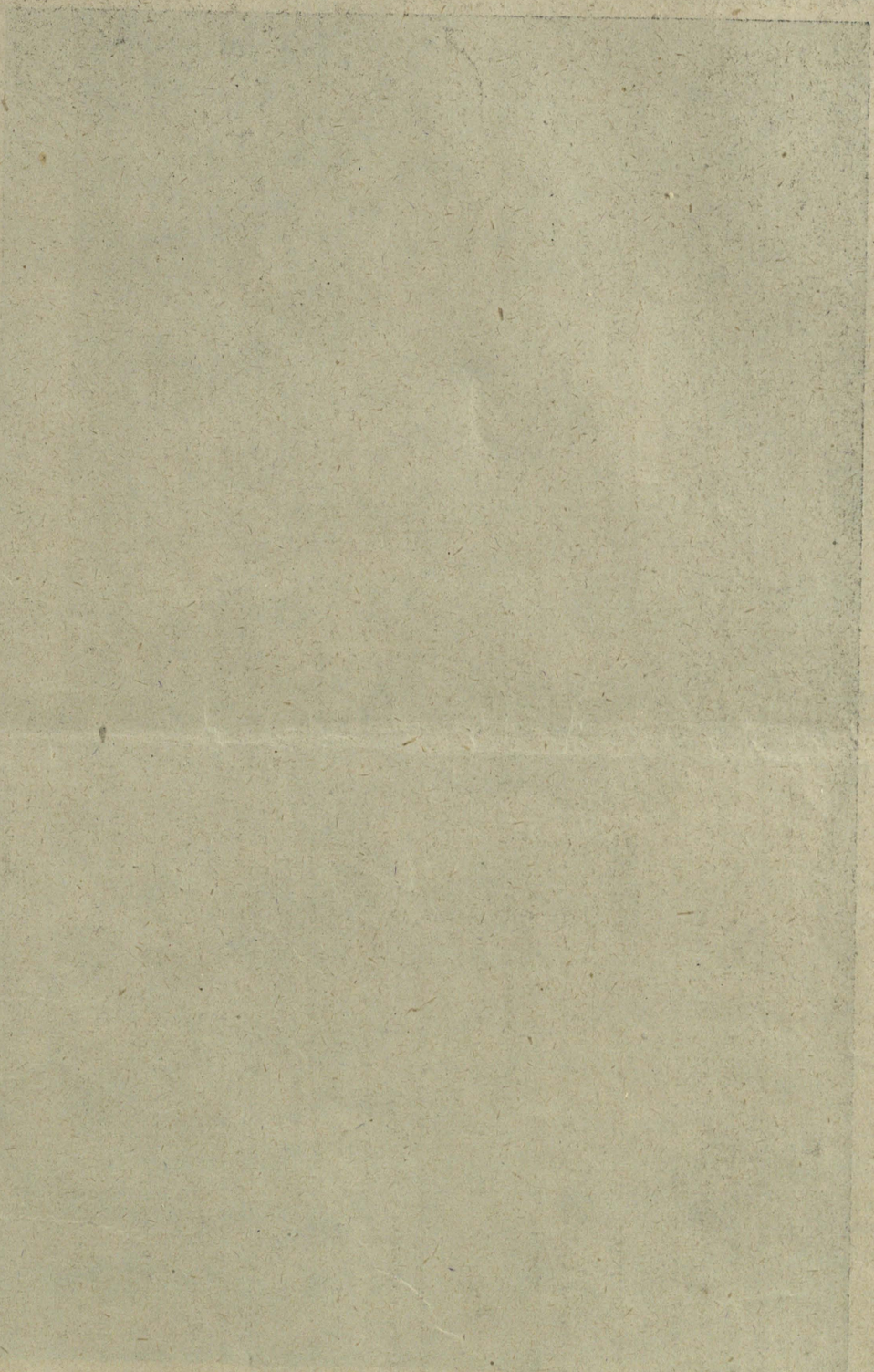
To dążenie, ten pęd do wolnego wyjścia na morze było testamentem i marzeniem Rosji przez 2 ostatnie stulecia było powodem wielu wojen.

Szczęśliwą lecz niedługą epoką dla floty czarnomorskiej było panowanie Katarzyny II, gdy flota ta swobodnie wychodziła cieśninami, „krejserowała", krążąc statkami wojennemi po morzu Śródziemnem.

Z polityką Rosji w owe czasy liczyła się bardzo Europa Zachodnia.

Dopiero klęska pod Sebastopolem w Wojnie Krymskiej pozbawiła Rosję prawa wolnego, swobodnego, niezależnego żaglowania i flota Czarnomorska była zamkniętą nazawsze w morzu Czarnem (koniec XIX początek XX wieku). Wówczas Rosja zwróciła swoją uwagę na Daleki Wschód, kontynuując nadal starania o władanie morzem niezamarzającem.

Jednak państwo to wskutek upadku nie zrealizowało swych marzeń odwiecznych.



TWÓRCA CZYNU ORĘŻNEGO



PIERWSZY NACZELNIK PAŃSTWA I WÓDZ ARMJI
MARSZAŁEK POLSKI JÓZEF PIŁSUDSKI

Specjalny dodatek ilustrowany dla czytelników „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

lub wymiarów, podanych przez prof. prof. Föppl'a i Timoszenkę; wyprowadzam, jaki właściwie spółczynnik należy uważać za miernik sztywności podłoża; spostrzegam analogję, łączącą prawo Archimedesa z prawem Hooke'a; na tym gruncie otrzymuję wyniki, znacznej wartości praktycznej, pozwalające m. in. powątpiewać, czy racjonalny jest kierunek badań, który wiąże wzory Boyle-Mariotte'a, Clapeyrou'a, Van der Waals'a, Clausius'a i innych światowej sławy uczonych, gdyż wzór, który wyprowadzam, zdaje się być w większej zgodzie z logiką.

— A z dziedziny mechaniki wodnej?

— Z dziedziny *Hydromechaniki*, czy też *Oceanografji*, rozwiązałem zagadnienie na temat:

„Z jaką siłą biją w brzegi fale morskie?

— To — ciekawe?

— Zagadnienie to, nabierające wagi dla wszystkich krajów, mających do czynienia z morzem, jest jednem z najtrudniejszych i dotychczas — jak podaje bardziej znana literatura—nie dało się rozwiązać. Słynny uczony, prof. Krümmel, zaznacza: „Die Kraftleistung der brandenden Wellen genauer zu messen, ist eine Aufgabe, der sich die Wasserbautechniker nicht entzogen haben", t. j. że „określenie siły uderzenia fal bijących jest zagadnieniem, z którem się technicy jeszcze nie uporali.

Rozprawa moja jest właśnie pomyślną, jak sądzę, próbą rozwiązania tego zagadnienia.

Spostrzegam przedewszystkiem stosunek, łączący wysokości wydm, wałów nadbrzeżnych, siły wiatru i wysokości fal; poddaję krytyce teorję Antoine'a, co do ciśnienia wiatru i wysokości fal, i wyprowadzam wzór na podstawie bardziej, mojem zdaniem, logicznej; wyprowadzam wzór dla szybkości wtaczania się fali na brzeg; podaję nowe twierdzenie znacznie rozszerzające jedno z praw Hydromechaniki; wyprowadzam wreszcie wzór dla siły uderzenia fali bijącej (Braudung, Brisant, Surf i otrzymuje rezultaty, odpowiadające prawie ściśle danym obserwacji i techniki).

— A z zagadnień techniki kolejowej?

— Z dziedziny *kolejnictwa*, rozwiązałem zagadnienie na temat:

„Wydatki eksploatacyjne przy zastosowaniu wagonów innej konstrukcji", ale o szczegółach narazie przemilczę.

— Dlaczego?

— Bardziej obszerne badania, które opracowuję, objętości kilku set stronic, nie są jeszcze wykończone; naprzykład: „Zasady rozwoju sieci kolejowej. Gęstość i plan sieci. Polityka taryfowa".

Tymczasem otrzymałem bardzo ciekawe wyniki, dotyczące szematów taryfowych, oraz wpływu taryf na korzyści społeczne i in.

Prosimy o pozwolenie spopularyzowania na łamach „Expr. Kol" choć w części tych b. cennych prac, co b. chętnie p. Jacyna nam przyobiecuje.

— Jakie jednak zagadnienie najbardziej Pana porywa?

Najgłębiej bodaj leży mi na sercu drugie (a może i ostatnie!) moje badanie na temat:

„Optimologja. Próba założenia podstaw nowej nauki".

— Mam odwagę bowiem twierdzić, że poruszy ta nauka najcenniejsze gałęzie działalności ludzkiej i wchłoni m. in. Tayloryzacje, Psychotechnikę, Naukową organizację pracy i t. p.

— Prosimy o szczegóły?

— Wskażę tymczasem tylko na jeden szczegół: zastosowując jedną z zasad tej nauki, daje się wyprowadzić główniejsze prawa z dziedziny Akustyki, Swiatła, Elektromagnetyzmu, Mechaniki budowlanej, Teorji sprężystości, Drgań harmonijnych, Teorji elektronnej, wreszcie — prawa Newton'a — drogą dotychczas nieznaną.

Dziękując wybitnemu uczonemu i b. sympatycznemu rozmówcy za jego interesujące informacje, odchodzimy unosząc w sercu pewien żal, iż o tych doniosłych pracach tak mało dotychczas wiedzą czynniki decydujące a szeroki ogół za mało im udziela uwagi.

Jerzy Kamiński.

---

widzi duży napis na złotej tabliczce: Stanisław Borski.

W skrzynce do listów prześwieca się przez blask na pręciki list w dużej różowej kopercie.

Czyżby jeszcze nie wrócił? Czyżby listu nie ciekaw?

Niepokój ją ogarnia. Jednym tchem biegnie aż na górkę. Chce jaknajprędzej być u siebie.

W pokoiku jej pełno kwiatów wiosennych, pachną bzy upojnie.

Zapala lampę ubraną witrażowym abażurem, który sama wykleiła artystycznie z bibułek. Stawia na stalugach obraz — sama siada w głębokim staroświeckim fotelu i uważnie zaczyna się przyglądać.

Tak. To jest właśnie to, co chciała wypowiedziec. Właśnie to, co chciała ofiarować.

Za kilka dni jego imieniny—pośle mu to w upominku.

I parę słów życzeń najlepszych mu prześla—wszak dobre i silne życzenia zawsze szczęście przynoszą.

Ale znów ją ogarnia niepokój. Dlaczego jeszcze nie wrócił?

Takby chciała zapytać stróżkę. Ale nie — nie będzie wstanie zdobyć się na to.

A takby go chciała zobaczyć. Usłyszeć jego śmiech.

Pójdzie do kawiarni — tam gdzie go raz widziała.

Było to właśnie o tej porze.

Może i dziś tam będzie?

Poprawia włosy przy zwierciadle.

Jaką ma dzisiaj dziwną twarz. Sama się sobie dziwi — tak jest piękna.

Chciałaby, aby dziś właśnie zobaczył ją poraz pierwszy. Gdy schodziła po schodach mimowoli zajrzała do skrzynki — list jaśniał w półmroku.

W kawiarni Nina zajęła to samo miejsce, co kiedyś. I dziwnym trafem, stolik naprzeciw nie był zajęty, jakby czekał na przybycie tamtych gości.

Zdawało się, że za chwilę zabrzmi wesoły śmiech, powionie zapach fjołków od futer i jedwabi.

Ukażą się strojne, piękne sylwetki.

Ale stolik stał pusty. Nina czekała napróżno.

Wreszcie zmęczona, wyczerpana całodzienną pracą zapragnęła ciszy.

Powoli, ledwie się wlokąc zaszła do domu. Okno na parterze tonęło w mroku.

W jednym tylko pokoju paliła się mała przyćmiona ampla. Musiało to być w pokoju obok salonu, bo blade światło tam też padało na ciemnoczerwony szlak obicia koło sufitu. A w salonie ktoś grał. Nina zatrzymała się chwilę. To on grał. Jego głębokie, pieszczotliwe uderzenia.

Melodja płacze. Nina prędko idzie do swej mensardki, otwiera okno i słucha, każdy dźwięk biorąc do duszy. Skarga coraz smętniejsza. Nie, to nie do zniesienia.

Zapala lampę i pisze, pisze co jej dyktuje podniecona niepokojem wyobraźnia. Pisze i wplata całe zastępy swoich życzeń najlepszych.

Księżyc rzuca srebrne promienie na pochyloną nad listem postać Niny.

Muzyka już nie płacze. Cisza. Tylko za oknem słychać śpiew słowika...

(c. d. n.)

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Zasiłek dla funkcjonarjuszy państwowych.

WARSZAWA. 8. VIII. (Pat). Rada Ministrów na posiedzeniu w dn. 8 b. m. po wyczerpujących obradach uchwaliła projekt rozporządzenia Pana Prezydenta Rzplitej w sprawie jednorazowego zasiłku dla funkcjonarjuszy państwowych, sędziów, prokuratorów, osób wojskowych i pracowników kontraktowych.

Według tego rozporządzenia przyznany będzie wszystkim wyżej wymienionym kategorjom jednorazowy zasiłek w wysokości odpowiadającej różnicy między kwotą dodatku na mieszkanie wypłacanego w myśl obowiązujących przepisów, a kwotą, która przypadłaby do wypłaty w czasie od 1 stycznia 1926 do 31 grudnia 1927 r. w razie podwyższenia w tym czasie stawki dodatku na mieszkanie w stosunku do istotnego wzrostu komornego.

Za podstawę obliczenia tego zasiłku przyjęto stawki dodatku mieszkaniowego obowiązujące obecnie w b. zaborze rosyjskim. Nieetatowym pracownikom kolejowym stałym, dziennie płatnym przyznaje to rozporządzenie bezzwrotny zasiłek pieniężny w wysokości 60 proc. miesięcznego uposażenia. Zasiłki te wypłacone będą w 2-ch ratach 1 września i 1 listopada dla kolejarzy, zaś 1 października i 1 grudnia dla wszystkich innych urzędników państwowych.

Jednorazowy dodatek dla funkcjonarjuszy państwowych.

Ile wynosi dodatek dla poszczególnych kategoryj.

Dodatek mieszkaniowy dla pracowników państwowych wynosi według uchwalonej przez Radę Ministrów tabeli j. n.:

Grupy uposażeniowe	W Warszawie	Na prowincji
I i II (samotni, III i IV (z rodzinami) D. c. sędziowie z rodz.	1.224,09 + 349,71 1 573,80	586,09 + 167,64 754,44
V (z rodzinami) B sędziowie z rodz.	849,66 + 242,76 1 092,42	384,57 + 109,86 494,43
III, IV, V (samotni) oraz urzędn. kat VI i VII (z rodzinami) A. sędziowie	487,35 + 139,23 626,58	221,76 + 63,36 285,12
VI i VII (samotni) i VIII—XII (z rodzinami)	302,40 + 86,40 388,80	144,28 + 38,28 182,76
VIII (samotni	168,84	37,10
XIII—XIV (z rodzinami)	191,52 + 54,72 246,24	110,88 + 31,68 142,56
XIII—XVI (samotni)	131,04 + 37,44 168,48	75,50 + 21,60 97,10

Skasowany przez p. Zdziechowskiego, a przywrócony przez rząd Marszałka Piłsudskiego zasiłek mieszkaniowy, obowiązuje również wojsko. Źródło pokrycia rząd widzi w zwiększonych wpływach z danin publicznych i przedsiębiorstw państwowych.

Zasiłek wyniesie około 80 miljonów zł. w tem 50 milj. z podatków, a 30 milj. z przedsiębiorstw państwowych.

Urzędnicy niezadowoleni z dodatku.

W związku z uchwałą Rady Ministrów, zapowiadającą jednorazowy bezwrotny zasiłek dla urzędników państwa 9/VIII odbyło się posiedzenie Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Zawodowych Urzędników Państw. na którem po długiej dyskusji uchwalono rezolucję, wyrażającą wielkie niezadowolenie wszystkich organizacyj zawodowych z takiego załatwienia nawet czasowo poprawy bytu.

Rezolucja ta jest odzwierciadleniem nastojów jakie po ogłoszeniu wymienionej uchwały zapanowały wśród pracowników państwowych.

Pozatem Centralna Komisja Porozumiewawcza postanowiła wysłać delegację do vice-premjera Bartla, by mu przedstawić swoje postulaty oraz stwierdzić niezadowolenie swych mocodawców Zależnie od odpowiedzi vice-premjera C. K. P. ustali swe dalsze postępowanie.

Z Ministerstwa Komunikacji. Dnia 3 b. m. powrócił z kilkudniowego urlopu wypoczynkowego p. Minister Komunikacji, inż. Paweł Romocki i niezwłocznie objął urzędowanie.

Porozumienie kolejowe polsko-rumuńskie. W ostatnich dniach lipca zakończyła swe obrady w Zakopanem czwarta z rzędu konferencja polsko-rumuńskiego związku kolejowego. Na konferecji tej, za zgodą obydwóch związków kolejowych, wprowadzono ulepszenia i zmiany postanowień przewozowych i taryfowych na przewóz towarów w komunikacji polsko-rumuńskiej, w szczególności zaś zniesiono zakaz obciążania przesyłek towarowych zaliczeniami, co znacznie ułatwi i usprawni stosunki handlowe pomiędzy Polską a Rumunją. W uzupełnieniach do taryfy przewozowej, konferencja zaakceptowała specjalnie zniżone stawki rumuńskie dla tranzytu żelaza i wyrobów żelaznych polskich przez rumuńskie porty czarnomorskie, jak również do Bułgarji przez Bazargik, oraz zniżki stawek rumuńskich dla transportu tytoniu z Bułgarji do Polski. Również wprowadzone zostały specjalnie zniżone stawki eksportowe na kolejach rumuńskich dla drzewa i przetworów naftowych, kierowanych przez Polskę tranzytem do innych państw, przez co stworzono możność skierowania eksportu rumuńskiego tranzytem przez Polskę, podczas, gdy dotychczas kierowany był wyłącznie przez Węgry, Czechosłowację i Austrję.

Przygotowania Polski do zmian w międzynar. rozkładzie kolejowym. W jesieni r. b. zbierze się w Pradze Czeskiej międzynarodowa konfereocja kolejowa europejska, celem opracowania zmian w międzynarodowym razkładzie jazdy na okres 1928-29 r.

Ministerstwo Komunikacji opracowuje wnioski P. K. P., w związku z czem 22 b. m. odbędzie się w Min. Komunikacji specjalna konferencja, z udziałem przedstawicieli wszystkich polskich dyrekcji kolejowych.

Zjazd komunikacyjny. Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce, jednoczący wszystkie krajowe przedsiębiostwa tramwajowe i większość prywatnych kolei dojazdowych, organizuje w Warszawie w październiku b. r. zjazd, mający na celu rozpatrzenie zagadnień technicznych i gospodarczych oraz omówienie sprawy zaspakajania potrzeb przedsiębiorstw komunikacyjnych przez przemysł krajowy.

Nominacje Prezesów Dyrekcji Okręgowych Poczt i Telegrafów. Prezes Dyr. Okr. Poczt i Tel. w Wilnie Jan Popowicz zamianowany został Prezesem Dyrekcji P. i T. we Lwowie. Nacz. Wydz. Ministerstwa P. i T. p. Kazimierski zamianowany został prezesem Dyr. P. i T. w Poznaniu. Vice prezes Dyr. P. T. w Wilnie inż. Ciemnołoński zamianowany został Prezesem tejże Dyrekcji.

Budujmy na gruncie organizacji zawodowych wielkie dzieło reformy stosunków najmu i pracy.

Wiedzcie drodzy czytelnicy, że rozwój pomyślny i zwiększenie dochodowości komunikacji w Polsce zależy od zjednoczenia i udoskonalenia wszystkich sił i środków komunikacyjnych w Polsce, niskich taryf, usprawnionych, udogodnionych przewozów, wysokich płac, ludzkich warunków pracy i współudziału przedstawicielstwa pracowników w zarządzaniu przedsiębiorstwami komunikacyjnemi. Jest to jedyna dobra droga do podniesienia dobrobytu własnego, kraju i Państwa.

Są to postulaty „Expressu Kolejowego", do rychłego zrealizowania których i wprowadzenia ich w życie przez organizację Armji Komunikacyjnej Polskiej dążyć będziemy stale z mocą i wolą nieugiętą.

Na potwierdzenie słuszności naszych tez, przytaczamy opinję wielkich przemysłowców amerykańskich Forda i Rockeffelera. Red.

Wielki przemysłowiec amerykański o kwestji socjalnej.

Dr. John Rockefeller jun., syn patrjarchy miljarderów amerykańskich, stojący dzisiaj na czele olbrzymich przedsiębiorstw rockefellerowskich, przyłączył niedawno głos swój do wielkiej dyskusji na temat przyszłej ewolucji stosunków przemysłowych, którą był rozpoczął w szeregu pism Henry Ford, twórca i właściciel sławnych na świat cały zakładów w Detroit.

Ford, jak wiadomo, ustalił i przeprowadza na wielką skalę tezę, nakazującą taką organizację przemysłu, by przez możliwie najwyższą płacę wzmagać nieustannie konsumcję szerokich mas pracujących przy jednoczesnem stałem zmniejszaniu cen towarów drogą ich masowej produkcji.

Obecnie *John Rockefeller* oświetla zagadnienie społeczno-ekonomicznego rozwoju z innej jeszcze strony, zasługującej na uwagę nietylko w zastosowaniu do warunków amerykańskich, ale i do warunków światowych w ogólności. *Chodzi mu w szczególności o stosunki pomiędzy pracodawcą a najemnym pracownikiem, o wyeliminowanie do maximum wszelkich czynników, uzasadniających obecny przepastny antagonizm pomiędzy obu tymi zasadniczymi podmiotami produkcji.*

„Oddawna już — mówi Rockefeller — żywię najgłębsze przekonanie, iż *na mocy naturalnego porządku rzeczy pracodawca i pracownik nie są sobie wrogami, lecz wspólnikami, że interesy ich nie są sobie przeciwne, lecz ze sobą zgodne i że na dłuższą metę pomyślność jednych zależy w całej pełni od pomyślności drugich.* Badając rozwój historyczny stosunków gospodarczych dochodzi się do zrozumienia, w jaki sposób te dwa czynniki wytwórczości uznały w końcu swe interesy pozostające ze sobą w ostrym antagonizmie. Przemysł był w swych początkach przedsiębiorstwem mniej czy więcej rodzinnem i patrjarchalnem; stosunki wzajemne w jego obrębie utrzymywały swój charakter osobisty i zagadnienia, jakie się ujawniały, rozwiązywano szybko i bezpośrednio. Natomiast przemysł współszesny jest zorganizowany w rozmiarach gigantycznych; właścicielami przedsiębiorstw bywają tysiące poszczególnych akcjonarjuszów, a w przedsiębiorstwie pracują nieraz dziesiątki tysięcy ludzi najemnych. W tych warunkach kontakt bezpośredni staje się niemożliwością i stopniowo wytworzyło się między pracodawcami a robotnikami uczucie obcości, uczucie wrogości i przeciwstawności. Pracodawcy chciwi i pozbawieni poczucia swych obowiązków społecznych usiłowali pozbawić robotnika ostatnich jego zasobów, pracownik zaś pchany przez instynkt samozachowawczy, podjął akcję represyjną, na jaką umiał się zdobyć i jaką potrafił zastosować.

„Lecz *pracodawcy i najemnicy zaczynają już rozumieć, że otwarł się przed nimi teren porozumienia, a to na gruncie zasady przedstawicielstwa przemysłowego* Jak się będzie przedstawiał w szczegółach system przedstawicielski, który pozwoli na jaknajskuteczniejsze urzeczywistnienie pożądanej współpracy, niezbędnej dla pomyślności obu stron, trudno w chwili obecnej ściśle określić. Według wszelkiego prawdopodobieństwa będzie to kombinacja różnych form obecnie już proponowanych i stosowanych. W każdym razie, jeżeli świat pracy, opierając się na różnorodnych możliwościach, które otwierają przed nim układy i umowy zbiorowe, oraz na swej przeszłości dziejowej i wielu jej tradycjach, godnych zachowania, zechce uczestniczyć w tym wysiłku, zmierzającym do usunięcia stanu walki w przemyśle i zastąpienia go przez zasadę współdziałania; jeżeli pracownicy, którzy przecież oddawna zrozumieli błędność teorji głoszących, iż im mniej człowiek codziennie pracuje, tem zapewnia sobie dni pracy więcej, zdołają przekonać ogół świata pracy, że możliwie najznaczniejsza produkcja jest najlepszym środkiem poparcia interesów robotnika i utrzymania jego godności własnej; *jeżeli coraz poważniejsza liczba ludzi, szeroko patrzących i ożywionych wzniosłemi dążeniami, uchwyci sposobność i zacznie budować na gruncie organizacji zawodowych wielkie dzieło reformy, wówczas ruch zawodowy zdoła się może okryć chwałą i zaszczytem, iż stał się fundamentem trwałego pokoju socjalnego*".

Oto opinje Rockefellera. Na ich podstawie rozwinęła się w Stanach Zjednoczonych ożywiona dyskusja, zbliżająca coraz bardziej realizację udziału przedstawicielstwa pracowników, za pośrednictwem organizacji zawodowych, w organizacji i kierownictwie przedsiębiorstw. *Wysokie płace, ludzkie warunki pracy i współudział w zarządzaniu — oto istotnie system, usuwający podstawy obecnego antagonizmu pomiędzy światem pracy najemnej, a światem pracodawczym.*

NAJTANIEJ DLA KOLEJARZY!
Największy wybór wyrobów pończoszniczych i trykotarzy.
Magazyn bieliźniarski męski i damski.
Poleca: swetry, żakiety, pończochy, skarpetki, rękawiczki i t. p.

B. AMSTRADAMSKI
Warszawa, ul. Marszałkowska 107. Telefon 282-13.
Po przyjeździe do Warszawy **śpiesz obejrzeć** ostatnie nowości sezonu, na lewo od dworca Głównego przychodzącego.

008
92
PTi27202
1927/16.

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Kronika krajowa.

— Uroczyście obchodzono w Polsce 13 rocznicę Czynu 6 sierpnia 1914 roku i wymarszu Legjonów.

— Walny Zjazd Legjonistów w Kaliszu zgromadził 6 sierpnia rb. z górą 4000 uczestników z całej Polski.

Marszałek Polski Józef Piłsudski, Twórca Legjonów i Armji Polskiej wygłosił wielką mowę polityczną, znaczenie której podała i omówiła cała prasa polska i zagraniczna.

— Zwolniony z więzienia w Wilnie gen. Zagórski przepadł bez wieści.

— Do Wilna z całej Polski zjechali się Dowborczycy na swój Walny Zjazd, by tu święcić 10 lecie utworzenia Pierwszego Korpusu Wschodniego, powstałego ku Chwale Ojczyzny.

— W 13 rocznicę wymarszu I kadrówki ruszyło z Krakowa 70 drużyn strzeleckich z całej Polski szlakiem kadrówki do Kielc.

— Proces gen. Żymierskiego trwa. Zeznania coraz to nowych świadków wnoszą wiele niezdrowej sensacji.

— Wydalono z granic Polski 6 monarchistów rosyskich niebezpiecznych dla Państwa.

Kronika zagraniczna.

— Prezydent Stan Zjednocz. Coolidge ponowił swe oświedczenie,że ustępuje i w przyszłych wyborach kandydatury nie zgłasza.

— Sułtan Marroka jest umierający.

— Bolszewicy znowu wrzucili do wiezień 25 duchownych w tem 3 biskupów prawosławnych.

— Zbiory zbóż na całej kuli ziemskiej wypadli lepiej aniżeli w zeszłym roku—tak oświadcza biuletyn międzynarodowego Instytutu Rolniczego w Rzymie.

— Na Białorusi sowieckiej panuje cholera.

Dział sprzedaży artystycznych wyrobów Miennicy Państwowej

przy Polskiej Agencji Telegraficznej w Warszawie, ul. Krakowskie Przed. 50.

poleca artystycznie wykonane plakiety w bronzie i srebrze z wizerunkami polskich mężów stanu, pisarzy, jak również przedmioty o charakterze religijno-dewocjonalnym, **szczególnie pięknie wykonane metalowe portrety Matki Boskiej Częstochowskiej, Ostrobramskiej, Głowy Chrystusa.**

Sprzedaż za gotówkę lub zaliczeniem pocztowem.

Rozmaite formy plakiet w ramkach, na podstawkach marmurowych lub metalowych. Rozmaite rozmiary.

Ceny od 2 złotych do złot. 68.

Zamówienia przyjmuje również Oddział Polskiej Agencji Telegraficznej w Wilnie przy ulicy Magdaleny 2.

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY

WÓDKI CZYSTE

pierwszorzędnej jakości mocy 40% i 45%

Najprzedniejsza wódka wyborowa mocy 45%

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualji oraz restauracjach.

BIURO TECHNICZNE

INŻ. MIECZ. ST. FEILCHENFELD

Warszawa, ul. Królewska 20. Telefony Nr. Nr. 320-16, 290-19.

MOTORY dynamo maszyny wszelkich napięć, transformatory oraz **silniki** na wszelkie paliwa.
Naprawa i zamiana motorów i dynamo. Instalacje siły i światła oraz skład materjałów i lamp elektrycznych.
OBRABIARKI do metali i drzewa oraz wszelkie na zędzia.

UWAGA. Przy zamówieniu prosimy powoływać się na niniejsze ogłoszenie.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 spalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

АН УРСР

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 21 sierpnia 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 17.

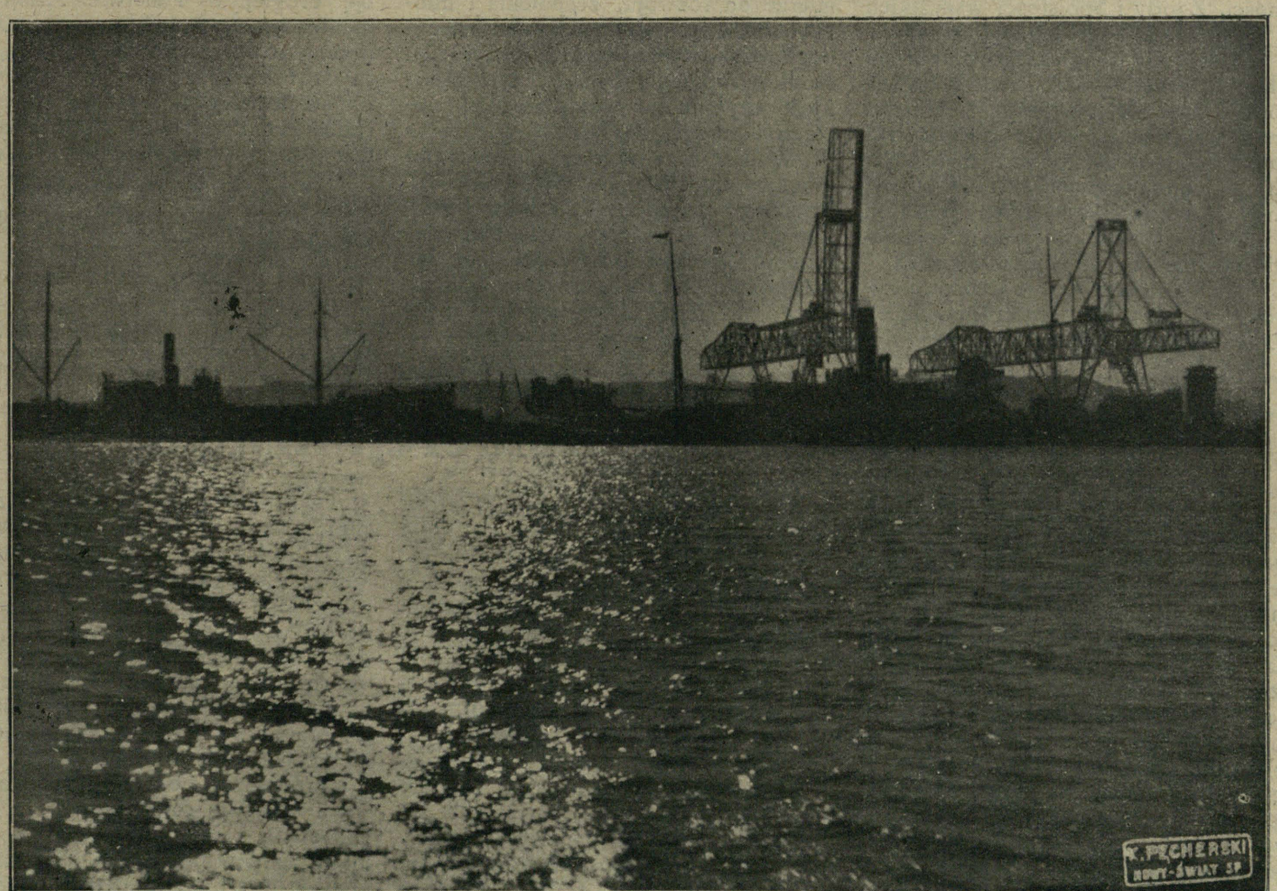
ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

Z POLSKIEGO MORZA



Widok molo południowego portu w Gdyni.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
№ 27202

Jednoczmy się w wyścigu pracy ku wolności i postępu!

Polska odrodzona po długoletniej niewoli jeśli ma szybko dorównać współczesnym narodom w ich życiu państwowo-twórczem, kulturalno-gospodarczem musi stosować najlepsze metody i środki działania, usprawnić wszystkie siły narodu i zaprządz do pracy dla stworzenia Polski Wielkiej i Potężnej wszystkie stany.

My, kolejarze Polscy, którzy z chacharakteru swego zawodu utrzymujemy łączność wszystkich połaci i ośrodków w kraju i śród jego obywateli, mamy obowiązek pierwsi być pionerami nowych haseł, nowych środków skutecznej naprawy naszego życia społecznego.

Musimy przodować solidarnością, umożliwiającą współpracę wszystkich obywateli kraju dla tego jedynie szczytnego celu jakim jest dobro Ojczyzny, Narodu i Państwa

Musimy lepiej pracować, więcej dóbr produkować i dobrze państwo budować na fundamentach Czynu, Jedności, Zgody i Spoistości wszystkich w wysiłku dla tego jednego celu.

Dla obrony zaś naszego przemysłu i handlu przed grożącą mu dyktaturą obcego kapitału, dla podniesienia dobrobytu ekonomicznego obywateli i państwa, musimy stworzyć własną Armję Komunikacyjną, Armję Pracy, Armję Łączności wszystkich obywateli w wyścigu pracy, w wojnie ekonomicznej narodów i państw świata.

Jak jeden jest Bóg i jedna Ojczyzna musi być także jeden Obowiązek obywatelski dla wszystkich—Obowiązek pracy dla dobra własnego, kraju, i państwa, któremu podporządkować należy poglądy partyjne, związkowe i klasowe.

Rząd mocy, Rząd jedności, Rząd pracy państwowo-twórczej dla dobra Rzeczypospolitej w naszych masach pierwszy znaleść winien poparcie i pomoc.

Tak też się i stało, że od czasu powstania Rządu pomajowego Marszałka Piłsudskiego usiłującego pod hasłem *„precz z korupcją“* stworzyć Nową Silną i Potężną Polskę, w pierwszych bodaj szeregach Jego zwolenników, znaleźli się kolejarze i pocztowcy polscy.

Faktu tego nikt z kart historji nie wyrzuci. Musimy i nadal iść tą jedynie dobrą drogą, musimy być ośrodkiem współdziałania między obywatelami, ośrodkiem wymiany nowych doświadczeń w „wyścigu pracy“, którego pomyślny rozwój i wynik dla Polskiej racji stanu zależy w znacznej mierze od rozwoju, zespolenia i udoskonalenia komunikacji, wszechstronnego wykorzystania wszystkich sił i środków komunikacyjnych, tych głównych czynników gospodarczego postępu i potęgi państwa.

W imię tego szczytnego celu domagamy się od Rządu Marszałka Piłsudskiego zespolenia środków komunikacji w Polsce, skasowania biurokratyzmu i ustalenia wysokich płac dla wszystkich pracowników komunikacyjnych, a w pierwszym rzędzie dla kolejarzy i pocztowców.

Żądamy ustalenia lepszych warunków pracy i współudziału przedstawicieli pracowników w zarządzaniu przedsiębiorstwami komunikacyjnemi w Państwie. Stwierdzamy z mocą słuszności, że zespolenie sił i środków komunikacji w Polsce w drugą Armję cywilną, komunikacyjną państwa rychło doprowadzi do udogodnienia, ożywienia i potanienia nietylko przewozów lecz i życia, wysokie zaś płace przyczynią się wybitnie do podniesienia dobrobytu obywateli i kraju, spotęgują rozwój rodzimego przemysłu i handlu, ożywią tętno życia państwowego i usuną szkodliwy dla państwa antagonizm pomiędzy państwem jako pracodawcą i ogółem pracowników jako pracobiorcą.

Wierzymy niezłomnie, że słuszne te postulaty kolejarzy polskich Marszałek Piłsudski raczył wziąć już pod uwagę i do rychłego ich zrealizowania przystąpi przez organizację drugiej w Państwie Armji Komunikacyjnej, Armji Łączności, Armji przemysłowo-handlowej Państwa, która doprowadzi Polskę do zwycięstwa ekonomicznego w wyścigu pracy narodów, konkurujących z nami na arenie przemysłowo-handlowej świata.

Nie traćmy więc nadziei, jednoczmy się wszyscy razem w wyścigu pracy ku wolności i postępu!

Górą serca, bracia kolejarze i pocztowcy!

Jerzy Kamiński.

Biurokratyzm a komercjalizacja.

Kolej jak wiadomo jest przedsiębiorstwem przewozowem. To wypływa i z charakteru i z przeznaczenia tej instytucji (pomijam tu znaczenie militarne kolei, gdyż dotyczy to tylko czasów anormalnych—wojennych). Czynnik przewozu ma ogromne znaczenie w zawiłych stosunkach ekonomicznych państwa. Rozwój przemysłu, ożywienie ruchu handlowego w wielkim stopniu zależą od umiejętnego i sprawnego skonstruowania aparatu przewozowego. Koszty dostawy surowców do fabryk odbijają się na cenach wyrobów, a koszty dostawy tych wyrobów na rynki wewnętrzne czy zagraniczne odbijają się na cenach detalicznych—sprzedaży. Na wysokość ceny wyrobów—fabrykatów wpływa również wysokość cen artykułów spożywczych, wysokość cen paliwa (węgla, nafty), a te ze swej strony zależą od kosztów dostawy i od wysokości cen fabrykatów. Widzimy więc zazębianie się niby między trybami interesów rolnika, fabrykanta, górnika i t. d.

Taniość artykułów fabrycznych i rolniczych w wielkim stopniu tedy zależy od kosztów przewozu, a ciężar tego kosztu niejednokrotnie decyduje o możności konkurencji z artykułami zagranicznemi.

W dzisiejszych stosunkach, między narodami kulturalnemi nie do pomyślenia jest stan odgrodzenia się jakiegoś państwa od reszty narodów jakimś murem chińskim, to też państwa ekonomicznie słabsze (mające niżej rozwinięty przemysł) ratują się przed zalewem obcemi fabrykatami i zniszczeniem własnego przemysłu specjalnie konstruowanym systemem taryf celnych i kolejowych. Dążąc do wzmożenia bogactwa własnego narodu przez podniesienie przemysłu a zahamowania dopływu zagranicznych wyrobów, państwa prowadzą t. zw. politykę taryfową niezmiernie ważną dla rozwoju własnego przemysłu, a opartą na mozolnych studjach stosunków gospodarczych kraju, na zasadach ekonomji politycznej, nauki skarbowości i statystyki (wymaga to oczywiście posiadania w kolejnictwie sił prawniczo-ekonomicznych niestety dotychczas b. ignorowanych).

Prowadząc politykę taryfową państwa układają całe systemy taryf kolejowych, a więc inne taryfy od wewnątrz państwa do granicy, a inne na odwrót, do tego rozróżnia się jeszcze czy przewożone artykuły są surowcami fabrykatami, czy półfabrykatami, specjalne taryfy na przewóz własnego surowca do miejsc fabrycznych lub własnych fabrykatów do miejsc nieuprzemysłowionych, specjalne taryfy na dowóz artykułów żywnościo-

wych, specjalne taryfy dla poparcia rozwoju przemysłu w jakimś okręgu i t. d. i t. d. Oczywiście we wszystkich tych systemach b. daleko posunięte jest zróżnicowanie przesyłek, bowiem jedne fabrykaty wymagają więcej poparcia państwa dla utrzymania się na rynku inne mniej, a inne wcale nie potrzebują.

Państwo tedy kombinując odpopowiednio stawki taryfowe może wskutek tego podnieść ceny fabrykatów zagranicznych uniemożliwiając im lub wielce utrudniając konkurencję z fabrykatami rodzimemi—krajowemi. Jak zaznaczyłem już podnosi się przezto przemysł rodzimy i bogactwo w kraju.

W Rosji dowojennej polityka taryfowa miała ogromne znaczenie a systemy taryf były wielce kombinowane.

U nas polityka taryfowa prawie nie istnieje lub jest w pieluchach a zróżnicowanie przesyłek jest wprost nikłe.

Poruszyłem tu znaczenie kolei w życiu ekonomicznem (przemysłowo-handlowem) kraju z punktu widzenia kosztów przewozu.

Niemniej ważne znaczenie w życiu ekonomicznem posiada sprawność kolei, a więc akuratność i rychłość przewozu. Niestety dotąd obserwacje dały wyniki bardzo smutne. Urzędy kolejowe zorganizowane są na wzorach biurokratycznych ministerstw czy innych oficjów Austrjackich. Wielu dygnitarzy zapomina czy nie chce rozumieć, że pracuje w instytucji, która jest przedsiębiorstwem, gdzie wymaga się rzutkość i żywość w załatwieniu spraw, lecz uważa siebie za jakichś szachów, czy samurajów niedostępnych a klijentelę kolejową za swych czołobitnych poddanych, których można przyjąć lub nie przyjąć. Niżsi wzorują się na starszych lub są jeszcze więcej nieprzystępni. Wszędzie wystawanie, wyczekiwanie, niezważając na szumne na ścianach nadpisy: „Szanuj swój i cudzy czas". Przy załatwianiu nawet drobnych spraw ogromnie skomplikowana procedura i cały szereg uciążliwych i niepotrzebnych formalności sprawia często, że w zależności od dni i godzin przyjęć od braku usamodzielnienia urzędników małą sprawę załatwia się dopiero po kilku dniach. Do tego dodać należy brak zrozumienia, brak obowiązkowości u pracowników wywołany ich niskiemi kwalifikacjami. Nikt lub b. mało kto rozumie, że załatwiając szybko, sprawnie działa nietylko w interesie klijenta lecz i w interesie instytucji w której pracuje — w interesie przedsiębiorstwa kolei.

W rezultacie widzimy często jak ładunki rozmaite idą tuż obok kolei dziesiątkami i więcej kilometrów na wozach lub autach ciężarowych. Kupiec lub przemysłowiec woli bowiem często ten sposób komunikacji, gdyż to daje mu pewność terminowego i tańszego przewiezienia towarów bez wystawania w biurach i bez niespodzianek otrzymania 4 wagonów zamiast potrzebnych 8 czy 10-ciu i odebrania przesyłki na sezon zimowy dopiero w maju.

Państwo dąży do podniesienia sprawności i akuratności kolei przez komercjalizację (wyraz który narobił dużo strachu) t. j. do oparcia przedsiębiorstwa kolei na tych wszystkich zasadach kalkulacji i urządzeń na jakich zorganizowane jest każde przedsiębiorstwo fabryczne, przemysłowe lub handlowe, wszelakoż same przemalowanie szyldu nie zmieni istoty rzeczy o ile sami pracownicy nie uświadomią lub o ile nie zostaną uświadomieni o ich obowiązkach i o ile nie staną właściwi ludzie na właściwych miejscach. Do tego czasu wszelkie zmiany zostaną tylko na papierze.

Dużo w kierunku naprawy mogłyby zrobić Związki kolejowe, które jak dotąd niestety zajmują się jałową polityką, zwalczają się wzajemnie i zwracają uwagę swoją na detale lecz nie na rzeczy zasadnicze. Prowadzi to do bagatelizowania pracy i postulatów Związków przez władze i administrację, wystąpienia bowiem Związków kończą się często miast rzeczowego omówienia sprawy wypraszaniem zaciekłych partyjników z gabinetów urzędowych. Ośmiesza to tylko reprezentantów Związków w oczach ogółu i powoduje osłabienie ruchu i rozwoju zawodowego.

Aby wszyscy to zrozumieć zechcieli, im rychlej, tem lepiej.

Witalis Kuźmicki.

Kraj niesamowitych rekordów.

Jak żyje, pracuje i porusza się Ameryka?

Jeżeli się chce dać obraz Ameryki współczesnej tego kraju rekordów, miljarderów i humbugu, to nie można tego uczynić ani przy pomocy słów, ani przez barwy i linje, a jedynie za pośrednictwem cyfr fantastycznych, wielkich cyfr.

Naprzykład stosunki amerykańskie charakteryzuje stwierdzenie faktu, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej posiadają trzy razy więcej telefonów, aniżeli wszyscy inni mieszkańcy ziemi wzięci razem.

Przed wojną Stary Świat winien był Ameryce Północnej 4 i pół miljarda dolarów obecnie zaś ten dług wzrósł do wysokości 13 miljardów dol.

Jeden rekord goni drugi. I dzisiaj to co wczoraj uchodziło za szczyt produkcji, już jest pokonane: 55 pięter miał najnowszy drapacz chmur, ale oto już dwadzieścia pięć tysięcy robotników pracuje nad budowlą 66-piętrową.

Gmach ten ma 236 metrów wysokości i posiadać będzie 30 wind, ale ten olbrzym jest jesze maleństwem w stosunku do projektowanej wierzy Babel o 110 piętrach, mogącej pomieścić 36 tysięcy ludzi, to znaczy przeciętne zaludnienie średnie wielkiego miasta.

Opanowanie komunikacji masowej jest jedną z głównych trosk amerykańskiego wielkiego miasta. Do Chicago nadchodzi codziennie 800 pociągów. W Nowym Jorku przez krzyżowanie 42 i 45 ulicy przesuwa się codziennie 300 tysięcy ludzi i 20 tysięcy pojazdów. Istnieją ulice dla automobilów tak szerokie, że 20 pojazdów może jechać obok siebie.

W Ameryce wszyscy się śpieszą pędzą naprzód. Tramwaje jeżdżą bardzo szybko, a wyskakiwanie i wskakiwanie w czasie jazdy uniemożliwiają automatycznie zamykające się drzwiczki, które otwierają się dopiero na przystanku

Amerykanin ciągle myśli nad tem, jakby zaoszczędzić czasu, ażeby nie tracić go na osobiste załatwianie sprawunków, udaje się do tak zwanego „pocztowego domu towarowego", gdzie na podstawie katalogu, nadaje pisemnie swoje polecenia. I oto w najkrótszym czasie jego królewska mość klijent otrzymuje szynkę, puszkę homarów kapelusz i wogóle wszystko, co sobie zamówi.

Tego rodzaju pocztowy dom towarowy wykonywa takich poleceń ok. 130 tys. przez dzień. Oddział obuwia ekspedjuje naprzykład w sezonie 38 tysięcy par obuwia.

W olbrzymiej rzeźni Świfta w Chicago przerabiającej wszystko, czego tylko dostarczyć mogą świnie i bydło, przerabia się rocznie mięsa za miljardy. 5 miljonów świń pozbawia się tutaj życia co miesiąc, a w ciągu 18 minut świńskie mięso zamienia się już w apetyczne kiełbasy i umieszcza się je w chłodniach.

Warto jeszcze podać kilka cyfr, tyczących się osobistego bogactwa amerykanów.

Na Park Avenue w Nowym Jorku mieszka 4.000 miljarderów i miljonerów. Są tam lokatorzy, którzy płacą krocie miesięcznego czynszu i dziesiątki tysięcy dolarów wydają miesięcznie na same kwiaty.

N.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Księga Pamiątkowa Kolei Górnośląskich.

„W Piątą Rocznicę przejęcia Polskich Kolei Górnośląskich od Niemców w dniu 18-VI 1922 r." pod takim tytułem Dyrekcja Kolei w Katowicach wydała w tych dniach księgę pamiątkową dla uczczenia tej wielkiej dla każdego Polaka rocznicy.

Na treść książki złożyły się:

I Słowo wstępne i II Prace plebiscytowe i przygotowania organizacyjne aż do przejęcia kolei—napisał prezes Dyrekcji inż. B. Dobrzycki, III Pogląd na rozbudowę sieci kolejowej Polskiego G. Śląsku w zastosowaniu do ruchu wewnętrznego oraz eksportu napisał nacz. wydz. inż. A. Rybicki IV. Co wykonał Rząd oraz Dyrekcja Kolei dla kolejnictwa Polskiego G. Śląska—wyciąg z referatu Dyrekcji Kolei i V. Zakończenie—napisał inż. B. Dobrzycki), w którem przytacza poniższy wierszyk do powtarzania dzieciom w chwilach zniechęcenia:

„Z Polską zbratani, w jeden kraj zlani,
Stojąc w szeregach na granic brzegach,
My Prapolacy, Górnoślązacy
Do Boga wołamy, Jemu przysięgamy:
Że bronić będziemy, póki my żyjemy
Śląska Piastowskiego, Śląska wszechpolskiego".

Szkoda, że brak w tej księdze wzmianki o tablicy, która została wmurowana dn. 19-VI r. b. na dworcu Kolei w Katowicach ku czci 36 poległych kolejarzy—powstańców.

K. Kwiatkowski.

Missisipi pewnego redaktora.

Słabą stroną Zw. Zaw. Drużyn Konduktorskich jest jego organ „Konduktor". Redaguje go jakiś desperat, który z rozlewnością rzeki Missisipi nawadnia szpalty tego pisma zmartwieniami, jakich z pewnością ogół konduktorski — przynajmniej w tej formie — wyrazić by nie chciał.

Wytknęliśmy kiedyś temu redaktorowi zabawności jego stylu mętnego i napuszonego — obraził się na nas. Innym razem znaleźliśmy coś godnego podkreślenia — znów się gniewa. Mało gniewa. On pisze o tem, że się gniewa. Pisze i każe czytać. A wyrażając się jego stylem „wbija w głowę konduktorom swój własny interes".

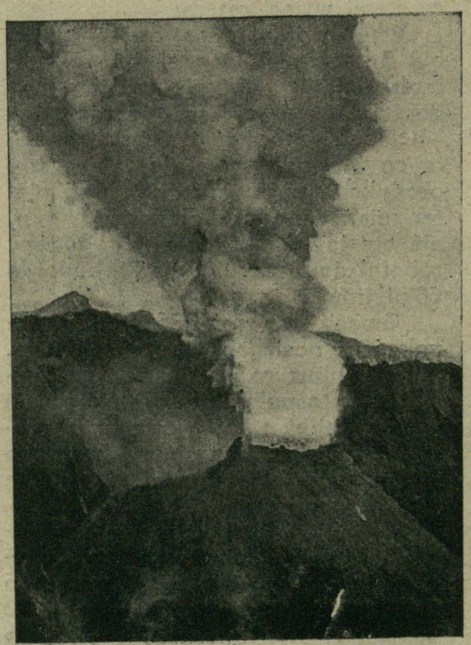
Zresztą mniejsza z tem, że się gniewa. Nie będziemy mu przeszkadzać, bo to go bawi. Ale z „hieroglifów" konduktorowego skryby wynikać się zdaje, że nie rozumie on kierunku i stanowiska zasadniczego „Ekspressu Kolejowego" i błędnie o niem ogół konduktorów informuje. To nas nieco niepokoi.

Toć przecież pod tytułem wyraźnie napisano, że „Ekspress" informuje wszystkich o wszystkiem. Dalej w treści wstępne, nawołujące ogół kolejarzy i pocztowców do jedności i zgody, do przysposabiania się wojskowo i obywatelsko do wyścigu pracy, artykuły naszego pisma wyraźnie chyba określiły nasze cele i drogi, jakiemi ku nim własnym wysiłkiem przy poparciu ogółu zdążamy. I tego pan jeszcze nie zrozumiał?! Wstyd, panie redaktorze...

Mruk.

Wychowanie i kształcenie się fachowe Kolejarzy!

Na skutek ankiety skierowanej do ogółu pracowników kolejowych Polskich Kolei Państwowych, wydrukowanej na łamach Kalendarza Por. Kolejowca Polskiego na rok 1926/7 Redakcja Wydawnictwa otrzymała kilkaset listów od czytelników z różnych dzielnic Polski, od tych, którym dobro Kolejnictwa polskiego i pracownika kolejowego istotnie leży na sercu. Odpowiedzi te są pełne życzliwości i żywego zainteresowania się podjętą przez nas pracą wydawniczą, celem której jest spopularyzowanie wśród ogółu pracowników kolejowych wiedzy o Polsce i nauki o kolejnictwie, oraz nauczanie praktyczne wieloletniego doświadczenia praktyków i pionerów zasad racjonalnej gospodarki kolejowej, którzy długoletniem doświadczeniem swojem dzielą się z czytelnikami.



Wezuwjusz, sławny wulkan włoski zaczął znowu wyrzucać kamienie i lawę. Zachodzi obawa nowego wielkiego wybuchu. Mogłoby to spowodować zniszczenie nieobliczalne, jak to Wezuwjusz ongiś kilkakrotnie czynił. Na zdjęciu naszem widzimy rozpoczynającą się pracę Wezuwjusza.

Widzimy, że napotkaliśmy na pełne zrozumienie naszej akcji wśród jaknajszerszych warstw pracujących na kolei, ludzi chętnych poparcia każdej pracy twórczej i pożytecznej dla dobra kolejarzy, kolejnictwa i Państwa.

Komunikujemy poniżej zarówno słowa krytyki, jak i uznania wybitnych osobistości w nadziei, iż przyczyni się to do dalszego podniesienia zainteresowania się wydawnictwem i zachęci drzemiące dotąd siły twórcze i talenty do współpracy z wydawnictwem, które pragnie z każdem nowem wydaniem dalszem doskonalić jakość treści, by jaknajlepiej dostosować Kalendarz Poradnik do potrzeb kolejarzy.

Skupiliśmy naszą całą wolę i wiedzę w celu spopularyzowania wśród ogółu obywateli i kolejarzy wiedzy o Polsce i nauki o kolejnictwie.

Dążymi wszelkiemi siłami by udoskonalić wydawnictwo zadowolić szeroki ogół pracowników kolejowych i każdego fachowca kolejowego, w szczególności zaś pp. pracowników, Inżynierów, urzędników, zawiadowców stacji, pomocników służby stacyjnej i handlowej, maszynistów i warsztatowców oraz służbę drogową, elektrotechniczną i robotników kolejowych.

Sprawdzić to możecie w każdej chwili przejrzyjcie tylko pierwszy i drugi rocznik Kalendarza Poradnika Kolejowca Polskiego za rok 1926/7. Rocznik 3 na rok 1928 w druku nakład 10.000 egzempl.

Cena za egzemplarz oprawny w płótno zł. 3.00. Przy wcześniejszem zamówieniu i opłaceniu z góry należności koszta przesyłki pokrywa wydawnictwo. Zamówienia przyjmuje Księgarnia Józefa Zawodzkiego w Wilnie, Wielka 7.

GŁOSY

wybitnych osobistości i fachowców z dziedziny kolejnictwa oraz opinje prasy i czytelników

o „Kalendarzu - Poradniku Kolejowca Polskiego" i „Expressie Kolejowym".

Pan V. Minister Komunikacji inż. J. Eberhardt pisze:

Wobec braku w Polsce środków ułatwiających wykształcenie fachowe kolejarzy, **pomysłowi wydania Poradnika Kolejowca Polskiego należy ze wszechmiar przyklasnąć.**

Ujęcie Poradnika w formie Kalendarzy fachowych, z których tak obszernie korzystają inne zawody jest myślą bardzo szczęśliwą, gdyż z każdem wydaniem rocznem wydawnictwo będzie się rozwijało i doskonaliło, podnosząc tem swoją użyteczność.

Nie wątpię, że prowadzone w ten sposób wydawnictwo potrafi uzyskać sobie poczytność wśród szerokich mas kolejarzy, **jak również przychylną opiekę wyższej administracji kolejowej,** której zależy przecież na tem, ażeby chętny wykształcenia się fachowego kolejarz miał ułatwione zadanie.

(—) *Inż. Juljan Eberhardt.*
Pods. Stanu w M. K.

Warszawa 7-VI 1926 r.

Warszawa, dn. 15-XII 1926 r.

JWPan Jerzy Kamiński

w Wilnie.

Szanowny Panie!

Dziękując uprzejmie za nadesłanie mi Poradnika Kolejowca Polskiego na rok 1927 z wielce łaskawą dedykacja stwierdzam z prawdziwem zadowoleniem znaczny postęp zarówno w treści Poradnika jak i w jego układzie i formie.

Życzę Szanownemu Panu wytrwania w pracy prowadzonej z niewątpliwą korzyścią dla kolejnictwa polskiego.

Sługa Szanownego Pana
(—) *J. Eberhardt.*
Podsekretarz Stanu.

PAN PREZES DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU INŻ. RUCIŃSKI PISZE:

Poznań, dn. 3 lutego 1927 r.

Wielmożny Pan Jerzy Kamiński

w Wilnie
M.-Pobulanka 15.

Dziękując uprzejmie za łask. dedykowany mi **Kalendarz-Poradnik Kolejowca Polskiego na rok 1927,** konstatuję z zadowoleniem jego wielką wartość dla podręcznego użytku pracowników kolejowych. **Ze względu na jego bogatą treść i popularne ujęcie najważniejszych wiadomości z życia codziennego i społecznego, uważam rozpowszechnienie Poradnika za wskazane i nie omieszkałem ze swej strony polecić go podległemu personelowi kolejowemu.**

Proszę przyjąć wyrazy szacunku i poważania.

Prezes Dyr. Kol. Państw.
(—) *Ruciński.*

„INŻYNIER KOLEJOWY" Nr. 2: Warszawa 1 lutego 1927 r. Organ Związku Polskich Inżynierów Kolejowych pisze:

Jerzy Kamiński. Kalendarz-Poradnik Kolejowca Polskiego na 1927 rok. Rocznik drugi, stron 176+110. Wilno.

Wydanie drugie rocznika Kalendarza-Poradnika Kolejowca Polskiego w zwiększonej znacznie objętości dowodzi najlepiej, jak pomysł p. J. Kamińskiego i jego wykonanie zostały przychylnie przyjęte przez ogół polskich kolejowców. Rzeczywiście **książka ta w dziale komunikacji zawiera tyle starannie opracowanych wiadomości z dziedziny kolejnictwa, że powinna się znaleść w ręku każdego uświadomionego o swych obowiązkach kolejowca.** To jednak nie wyczerpuje jej treści. W dziale Rzeczpospolita Polska w świetle liczb i faktów dziejowych **książka podaje treściwie zebrane najważniejsze wiadomości o ustroju i zasobach państwa, niezbędne dla każdego obywatela.** Te dwa działy są uzupełniem, rozszerzeniem i powtórzeniem odpowiednich części rocznika pierwszego. Artykuły, traktujące niektóre sprawy specjalne kolejnictwa i stanowiące część drugą Kalendarza-Poradnika, są wszystkie nowe i zastępują odpowiednie artykuły, pomieszczone w roczniku pierwszym. W części pierwszej wprowadzono dwa nowe działy: „Człowiek, zdrowie i higiena" i „Natura, gospodarstwo domowe, życie towarzyskie". Wydanie staranne. Cena przystępna.

„ŁĄCZNIK" Nr. 2 — z dnia 31 stycznia 1927 r., organ Związku Urzędników Kolejowych na Rzeczpospolitą Polską.

Kalendarz - Poradnik Kolejowca Polskiego na rok 1927

wyszedł już z druku, jako rocznik wydawnictwa stałego, podjętego przez rzutkiego z krwi i kości kolejarza społecznika, kol. Jerzego Kamińskiego.

Składa się wydawnictwo to, które **winno znaleść się w ręku każdego kolejarza, jako jego vade-mecum,** z dwóch części:

Część I — kalendarzowo-informacyjna **zawiera cały szereg wskazówek, zaleceń i wiadomości ogólniejszych z życia kulturalnego, społecznego i państwowego z uwzględnieniem statystyki krajowej i porównawczej zagranicznej,** a nadto najważniejsze wiadomości o komunikacjach i ich znaczeniu.

Część II—to **poradnik służbowy kolejarza w całem tego słowa znaczeniu, niczem mała kieszonkowa encyklopedja wiadomości i wskazówek praktycznych z dziedziny kolejnictwa i gospodarki kolejowej.** Całość—ujęta przejrzyście w obu częściach na 287 stronach (cz. I 176 i cz. II 112) — w praktycznej trwałej okładce sprawia miłe wrażenie, a **treść zainteresuje nawet nie tylko kolejarza, lecz i każdego, który chciałby zapoznać się choćby najogólniej z kolejnictwem i jego gospodarką w Polsce.**

Życzymy inicjatorowi, twórcy, redaktorowi i wydawcy Kalendarza-Poradnika Kolejarskiego wyczerpania się corychlejszego jego nakładu i przystąpienia do pracy nad następnym na rok 1928 tomem, który przyniesie zapewne szereg nowych informacji oraz uzupełnienie podanych już w roczniku I z r. 1926 i w roczniku II na r. 1927, w rocznikach,, które poza częścią działu kalendarzowego stanowią b. ciekawe, nigdy nie starzejące się przyczynki do dziejów rozwoju i stanu obecnego kolejnictwa polskiego.

J.

Rocznik III na 1928 rok jest już w druku. *Red.*

„KOLEJARZ-ZWIĄZKOWIEC" Nr. 3 — z dnia 1 lutego 1927 r., organ Związku Zaw. Prac. Kolej. Rzpl. Polskiej pisze:

Z WYDAWNICTW FACHOWYCH.

P. Jerzy Kamiński Kierownik Działu Wydziału Rachunkowego D. P. K. Wilno, wydał kilka prac fachowych, które składają się: a) z kalendarza — „Poradnika Kolejowca Polskiego", b) z bibljoteki podręcznej Obywatela — funkcjonarjusza państwowego Rzeczypospolitej Polskiej.

W kalendarzu—Poradniku znajdzie każdy kolejarz wszystko to co obowiązkowo wiedzieć powinien.

Bibljoteka Podręczna zawiera w sobie: Administrację ogólną, przepisy kancelaryjno-manipulacyjne i o opłatach stemplowych, oraz zasady racjonalnego urzędowania, ustawę o organizacji władz dyscyplinarnych i postępowaniu dyscyplinarnem przeciwko funkcjonarjuszom państwowym, ustawę emerytalną, jak również i o uposażeniu, przepisy o sygnalizacji etc.

Wszystkich zeszytów Bibljoteka Podręczna zawiera 10, z których trzy już wyszło z druku.

Posiadanie powyższych prac w znacznej mierze ułatwi przygotowania się do egzaminów służbowych.

Cena Kalendarza Poradnika w płóc. oprawie na 1927 r. — zł. 3. Cena 1 zeszytu Bibljoteki Podręcznej zł. 1.50

Z powodu braku miejsca nie możemy wszystkich głosów naszych P. T. Czytelników drukować **in extenso,** jednak kilka z nich, łącznie z okólnikiem Ministerstwa Komunikacji poniżej zamieszczamy.

Red.

Pani Prezesowa M. Landsbergowa z Warszawy pisze:

Szanowny Panie Redaktorze!

Serdecznie dziękuję za dowód pamięci o mnie, której oznaką jest przysłanie mi „Expressu Kolejowego".

Bardzo mi się podobał. Zawiera dużo zagadnień aktualnych, mam wrażenie, że się będzie pomyślnie rozwijała dalej praca wydawnicza. Z całego serca życzę Panu, aby praca ta przyniosła mu zadowolenie i wydała owoce.

Pan inż. St. Andrzejewski

b. Inspektor Ministerstwa komunikacji w Warszawie pisze:

Wielce Sz. Panie Redaktorze!

Dziękuję bardzo za nadesłane Nr. Nr. „Expressu Kolejowego". Jestem zachwycony różnostronnością i bogatą treścią. Pan zrozumiał, że ubogiego kolejowca obecnie jeszcze nie stać na kilka pism i stworzył pismo, które jest surogatem kilku tygodników.

Z natury rzeczy, o ile nie będzie wielu czytelników, trudno Panu będzie dać duże, wielostronicowe numery, co dawał świetny swego czasu miesięcznik rosyjski „Wiestnik Znanja". Życzę Panu i pismu powodzenia.

Pan Fryderyk Forys

Instruktor parowozowy 1 p. Sap Kolejowych, w Krakowie pisze:

Wielmożny Panie Redaktorze!

Donoszę W-mu Panu, iż tygodnik Ilustrowany „Express Kolejowy" otrzymałem od Nr. 1 do 9-tego i zarazem proszę mi dalej posyłać, to zacne i tak naukowe i zajmujące pismo, jak Ilust. Tyg. „Express Kolejowy", gdzie człowiek może dalej swoją wiedzę zdobywać. Proszę przyjąć moje najgłębsze uznanie. Również posyłam W-mu Panu 9 zł. z góry, prenumeratę za pół roku, t. j. od marca 1-go numeru aż do końca sierpnia 1927 r. i proszę bardzo posyłać mi regularnie.

Serdecznie W-nego Pana i cały personel Redakcyjny pozdrawiam i pozostaję zawsze W-nego Pana, uniżony sługa

---

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Depart. Administracyjny

Nr. I/8784/2/27.

O d p i s.

Warszawa, dnia 28 lipca 1927 r.

Do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

Wydawany w Wilnie tygodnik ilustrowany „Express Kolejowy", poświęcony popularyzacji wiedzy o Polsce i kolejnictwie, rozchodzi się w nakładzie 10,000 egz. po całej Polsce wśród ogółu pracowników kolejowych i przemysłowców, współpracujących w robotach kolejowych.

Wobec powyższego **zaleca się DyrekcjomKolei Państwowych, aby w ramach przydzielonych na ten cel kredytów,** za pośrednictwem wydziału ogłoszeń „Polskiej Agencji Telegraficznej (P A.T.) w Warszawie ul. Mokotowska № 14*) lub oddziałów prowincjonalnych, zamieszczano w „Expressie Kolejowym" płatne ogłoszenia Dyr. Kol., dotyczące dostaw wszelkiego rodzaju na potrzeby Kolei, *skrócone* zawiadomienia o przetargach oraz o zagubionych przez pracowników kolejowych legitymacjach służbowych.

Dyrektor Departamentu

(—) Gałecki.

---

*) Ob. Krakowskie Przedmieście 50. (Red)

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Zasiłek dla pracowników kolejowych. Sprawa zasiłku została już ostatecznie załatwiona. Wyszło rozporządzenie Rady ministrów, dotyczące tej kwestji, ukazało się 20 b. m. w „Dz. Ust." Rozporządzenie wykonawcze o wypłacie I-szej części zapomogi. Wypłata I szej części zasiłku (40 proc.) ma być dokonana bezwzględnie w dniu 1 września, druga część (60 proc.) wypłacona będzie 1 listopada r. b.

Uwagi o reformie uposażenia.

Z oświadczenia p. Wice-Premjera, Bartla wynika, że zasadnicza reforma uposażeń może nastąpić nie wcześniej, niż z dnia 1 stycznia 1928 r. Z powyższego powodu narazie nie uważamy za celowe podawać do wiadomości ogółu nowego tekstu projektów Ministerstwa Komunikacji o uposażeniu etatowych i nieetatowych pracowników przedsiębiorstwa „PKP". (ob. № 9 Ex. Kol.)

Narazie stwierdzić należy, że:

1) wskutek zawieszenia od grudnia 1925 r. stosowania mnożnika drożyźnianego co obniżyło wartość płac o 35%, projektowane uposażenie określone dla pracowników najniższego stopnia w szczeblu a 140 zł. nie zapewnia minimum egzystencji, gdyż według dokładnych wyliczeń, przy równoczesnym uwzględnieniu stosowania nadal dodatków ekonomicznych według norm, obowiązujących zgodnie z ustawą z dn. 9.X.1923 roku — omawiane minimum nie może być niższe od kwoty 160 zł.

2) Nowy projekt uposażeniowy wprowadza nareszcie stabilizację płac, jednak nie uwzględnia panującej obecnie drożyzny.

3) Nowy projekt uposażeniowy, ma być zatwierdzony tylko przez Uchwałę Rady Ministrów, nie czyni to zadość ważności regulacji płac kolejarzy dla życia państwowego. Znaczenie bowiem, wpływ i skutki ukształ-

towania płac Wielkiej Armji komunikacyjnej, Armji gospodarczej państwa, jaką stanowią kolejarze—sięgają tak głęboko w strukturze gospodarczej i politycznej państwa, że nie mogą być zawisłe od uchwał, nieusankcjonowanych przez czynnik ustawodawczy Rzplitej.

4) Sprawa właściwego zaszeregowania do odnośnych stopni uposażeniowych wiele pozostawia do życzenia.

5) Dodatki uboczne jako to: godzinowe dla służby pociągowej, ryczałty, djety, premje, dodatki za nocną służbę, manco kasowe, umundurowanie i t. p. winny być ściśle określone i objęte nową ustawą uposażeniową.

6) Normy dodatku mieszkaniowego, są nie proporcjonalnie niskie dla urzędników i pracowników niższych stopni, w stosunku do urzędników wyższych stopni Ponadto, projektowane stawki komornego, zwłaszcza dla niższych stopni, są stanowczo za małe, gdyż pokryją tylko część faktycznie płaconego komornego, przeto należałoby stawki komornego dla samotnych zrównać ze stawkami dla utrzymujących rodzinę.

Nadmienić należy iż, urzędnicy nieetatowi, według projektu ministerjalnego, mają być wynagradzani według cen rynkowych. Spowodować to może częste zatargi i nieporozumienia między pracownikami i administracją oraz być źródłem stałego niepokoju, obniżającego wydajność pracy.

Należy stwierdzić, że przyznany pracownikom państwowym jednorazowy zasiłek mieszkaniowy za okres od 1 stycznia 1926 r. nie stoi w żadnym stosunku do istotnych minimalnych potrzeb pracowników państwowych.

Zasiłek ten jest wyrównaniem jedynie pokrzywdzenia w zakresie do podatku mieszkaniowego w stosunku do norm obowiązujących w latach 1924/26, natomiast nie wyrównywa w zakresie norm podstawowych uposażenia, którego realna wartość jest w stosunku do lat 1924/25 zniżona mniej więcej o 30%.

Przyznanie wyrównania bez równoczesnego wyrównania płac i należytego ich podniesienia działa szczególnie na korzyść pewnych tylko kategorji pracowników, nie polepszając bytu szerokich rzesz, co wywołać musi szkodliwe rozgoryczenie.

Powyżej streszciliśmy zapatrywania nasze i ogółu kolejarzy oraz związków kolejowych, których memorjał w tej sprawie będzie złożony do władz. (*Red.*).

Sprawa sprzedaży „Orbisu". Z miarodajnych źródeł dowiadujemy się, że sprawa przejęcia „Orbisu" przez nowe konsorcjum polsko-włoskie, jest już bliska realizacji. Kapitał akcyjny wynosić będzie 5 milj. zł., z czego grupa polska włoży 60 %, grupa włoska 40 %. Na czele grupy polskiej stoi Franciszek ks. Radziwiłł (przyszły prezes Rady Nadzorczej Orbisu), dalszy skład stanowią: Michał hr. Tarnowski, Leon Podoski, dr. Włodzimierz Kozubski, Marjan Dąbrowski, Edward Bzowski i Zbigniew Sleziński (dyr. Powsz. Banku Kred. w Katowicach). Do grupy włoskiej wchodzą: koleje włoskie i włoskie banki emisyjne (Banca di Neapoli i Bank Sycylijski). Grupę włoską reprezentować będzie włoskie biuro podróży „Cit" (Commerciale Italiana del Turismo), które posiada 62 własnych oddziałów zagranicznych. Za grupę włoską rząd włoski udziela 3 milj. zł. gwarancji. Umowa podpisana będzie w przeciągu najbliższych 10 dni.

„Orbis" posiadał dotychczas 36 oddziałów w kraju i 215 kas zagranicznych, jednakże nie przeprowadzał należycie propagandy turystyki po Polsce zagranicą z powodu zbyt małego kapitału, który po przewalutowaniu wynosił zaledwie 10 tys. dol.

Budowa nowej linji pod Zakopanem. Ostatnio toczą się ożywione rokowania między zarządem dóbr ś. p. hr. Zamoyskiego a województwem śląskiem w sprawie wybudowania nowej linji kolejowej długości 3½ klm., która zaczynałaby się pod Zakopanem na t. zw. Uszczupie i szłaby przez Olszę do Bystrego, gdzie zbudowany byłby dworzec towarowy. Województwo śląskie, które ze względu na stałe zapotrzebowanie granitu tatrzańskiego na Śląsku żywo interesuje się tą sprawą przyrzekło przyść z wydatną pomocą w sumie 1 ½ miljona złotych. Ostateczne załatwienie tej sprawy ma być zadycydowane w najbliższym czasie przez czynniki miarodajne. (P.A.T.)

Konkurs na polski płatowiec komunikacyjny. Ministerstwo Komunikacji, dążąc stale wszelkimi rozporządzalnymi środkami do jaknajszybszego rozwoju cywilnego lotnictwa komunikacyjnego, wyasygnowało pewną sumę na prace przy projekcie polskiego typu płatowca komunikacyjnego. Projekt ten, który został już opracowany, został poddany szczegółowym badaniom. Poważni fachowcy w dziedzinie lotniczej, z których składa się Komisja, opracowująca ten projekt, jakkolwiek wykazał pewne braki, to z drugiej strony uznała go za dobry na tyle, że należy prace nad nim kontynuować i doprowadzić do wykończenia projektu wykonawczego i budowy prototypu. Wobec tego Ministerstwo Komunikacji przeznaczyło odpowiedni kredyt na dalszą pracę nad wymienionym projektem, ogłaszając jednocześnie konkurs na polski płatowiec komunikacyjny. (P.A.T.)

Cena sprzedażna węgla w Rosji. Jak donosi „Ekonomiczaskaja Ziźń" władze sowieckie określiły cenę sprzedażną węgla dla wszystkich konsumentów na rok 1927-28 wg. następującej tablicy: węgiel czelabiński 5 rb. 34 kp., przymorski (średni) 7 rb. 51 kop., kizełowski 7 rb. 20 kop., czernowski 3 rb. 17 kop., węgiel z kopalni Jekaterynosławskich 9 rb. 46 kop. Wszyskie te ceny rozumieć należy za tonę.

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY

WÓDKI CZYSTE

pierwszorzędnej jakości mocy 40% i 45%

Najprzedniejsza wódka wyborowa mocy 45%

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualji oraz restauracjach.

92 0.05
PPi 27202
1927/17

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Kronika krajowa.

— Uroczyście obchodzono w Polsce 15 sierpnia 7-ą rocznicę „Cudu nad Wisłą" — Święto Żołnierza Polskiego, który w bohaterskim wysiłku pod Wodzą Dostojnego Marszałka Piłsudskiego rozbił na głowę i odrzucił hen precz poza granice Polski nawałnicę bolszewicką.

— Dnia 17 sierpnia zmarł Wojewoda Kielecki Ignacy Mantenffel, pogrzeb którego był wielką manifesiacją sympatji i żalu władz i ludności stolicy dla prawego obywatela i niestrudzonego pracownika państwowego jakim był zmarły Wojewoda.

— Prace nad odbudową mostu Im. ks. J. Poniatowskiego postępują. Otwarcie mostu nastąpi z końcem września.

Prace nad organizacją wystawy komunikacyjnej na Lwowskich Targach Wschodnich, organizowanej przez Ministerstwo Komunikacji idą w bardzo szybkim tempie i są już na ukończeniu

— Meteorologowie przepowiadają, że lato skończy się wcześnie w tym roku, a jesień będzie chłodna i zima wczesna.

Kronika zagraniczna.

— Napięcie panujące między Turcją a Persją budzi w dyplomatycznych kołach angielskich wielkie zainteresowanie. Sądzą, iż Rosja sowiecka propaguje zaostrzenie się tego konfliktu. Rosja stara się przekonać Turcję, iż Anglja stoi za Persją.

— Generał pół ocnej armji chińskiej Czang-Tso-Lin zwycięsko kroczy naprzód, zajmując miasta Wuhu i Nankin.

— 23 sierpnia w Genewie odbędzie się III Międzynarodowa Konferencja Komunikacyjna; wezmą w niej udział wszystkie państwa należące do Ligi Narodów. W tygodniu bieżącym na tę konferencję wyjeżdża delegacja polska

— Na Kongresie Unji Międzyparlamentarnej, którego otwarcie nastąpi dn. 25 b. m. w Paryżu, Polska reprezentowana będzie przez delegację w składzie 10-ciu osób z prof. Br. Dembińskim jako prezesem na czele.

— Legjon brytyjski, będący częścią składową stowarzyszenia b. wojskowych z czasów wielkiej wojny światowej (F. I. D. A. C.) wysyła w dniach najbliższych swego przedstawiciela pułk. P. T. Etherton, do Polski, celem zbadania możliwości turystycznych w naszym kraju.

— Z Belinzony donoszą, że wylądowało tam dotychczas 6-u lotników, biorących udział w locie nad Alpami Pierwszy przybył Szwajcar o godz. 7,26, drugim był Polak o godz. 7,27.

Rozmowa między dwoma kupcami.

Młody kupiec starego
Raz pytał o zadanie:
„Na co rozum potrzebny
Jest w kupieckim stanie?"
Stary na to mu odrzekł:
— „Chcesz być postępowym?
Więc ogłaszaj się stale
W **„Expressie Kolejowym"**.

K. K.

Dział sprzedaży artystycznych wyrobów Miennicy Państwowej

przy Polskiej Agencji Telegraficznej w Warszawie,

ul. Krakowskie Przed. 50.

poleca artystycznie wykonane plakiety w bronzie i srebrze z wizerunkami polskich mężów stanu, pisarzy, jak również przedmioty o charakterze religijno-dewocjonalnym, **szczególnie pięknie wykonane metalowe portrety Matki Boskiej Częstochowskiej, Ostrobramskiej, Głowy Chrystusa.**

Sprzedaż za gotówkę lub zaliczeniem pocztowem.

Rozmaite formy plakiet w ramkach, na podstawkach marmurowych lub metalowych. Rozmaite rozmiary.

Ceny od 2 złotych do złot. 68.

Zamówienia przyjmuje również Oddział Polskiej Agencji Telegraficznej w Wilnie przy ulicy Magdaleny 2.

Baczność Kolejarze!

Nadchodzi sezon szkolny, w którym każden ojciec rodziny winien zakupić potrzebne dla swych dzieci **podręczniki szkolne, zeszyty i inne materjały pisemne.** Wszystko to znajdziemy **w księgarni Polskiej Macierzy Szkolnej.** Wilno, Benedyktyńska 2—3, która na naszych kresach szerzy oświatę organizując Domy Ludowe, Internaty dla młodzieży i Bibljoteki wiejskie Kupując zatem w księgarni Macierzy, każdy z nas przyczynia się do rozwoju oświaty. **Ceny najniższe, towar najlepszy.**

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 spalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

БИБЛИОТЕКА АН УРСР №

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru 40 gr.

TYGODNIK ILUSTROWANY

EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 28 sierpnia 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 18.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

NOWE PROJEKTY USTAWODAWCZE W ZAKRESIE UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH.

Już niebawem znajdzie się na porządku dziennym Rady Ministrów projekt ustawy o ubezpieczeniu pracowników umysłowych, który—jak wiadomo z ostatnich komunikatów urzędowych — przeszedł był długotrwały filtr rozważań w Radzie Prawniczej. Te same komunikaty doniosły nam, że w daleko posuniętem stadjum uzgadniania międzyministerjalnego znajduje się projekt ustawy o ubezpieczeniu społecznem, zawierający postanowienia o obowiązkowem ubezpieczeniu na wypadek choroby, oraz o ubezpieczeniu robotników na wypadek niezdolności do zarobkowania, a ich rodzin na wypadek śmierci ubezpieczonego.



Piękno Jaru Dniestrowego.
Dniestr w pobliżu Kopaczyniec. Łódź Sekcji Turystyczno-Wioślarskiej Stanisławskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego.
(Fot. M. Rozenbaum).

Dwa te projekty zapowiadają dużej wagi przełom w położeniu warstw pracujących w Polsce.

Nie od rzeczy więc będzie na tem miejscu uprzytomnić sobie, jaką zmianę wnoszą do naszego życia te projekty i w jakim wzajemnym stosunku pozostają do siebie.

By uświadomić sobie znaczenie społeczne ubezpieczeń, nie trzeba sięgać ani do ksiąg wielkich, i uczonych, ani badać zawikłanych danych statystycznych, jeno rozejrzeć się w księdze życia i bez trudności zauważyć, że wypadek choroby i śmierci, czy też zniedołężenia lub braku pracy głowy rodziny, swoim ciężarem tak dotkliwie waży na losach rodziny, że często rzuca ją w otchłań zupełnej nędzy. Nic dziwnego, gdyż egzystencja ich opiera się na zarobkach, pozwalających opędzić najniezbędniejsze wydatki, ale w żadnym razie nie pozwalających gromadzić oszczędności.

Zabezpieczenie egzystencji rodzin pracujących, zabezpieczenie ich przed gwałtownem wpadaniem w przepaść pauperyzacji nie może być obojętne dla państwa, które — by zapobiec temu — wprowadza przymusowe ubezpieczenie.

Po tych ogólnych uwagach przejdźmy do rozpatrzenia obecnego stanu ubezpieczeń społecznych w Polsce.

W dziedzinie tej istnieje taka pstra mozaika różnolitych ustaw, oddziedziczonych po zaborach, a nowelizowanych przez polskie ustawodawstwo, taka rozmaitość organów, powołanych do różnych czynności ubezpieczeniowych, że, jak to wyznaje jeden z wybitniejszych fachowców na łamach urzędowego wydawnictwa, stwarza to trudność orjentowania się nietylko samym ubezpieczonym, ale i organom, powołanym do przeprowadzenia ubezpieczeń.

Ale myliłby się ten, ktoby przy-

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 II

puszczał, że jedynem zadaniem omawianych projektów jest ustawodawcze ujednostajnie prawa ubezpieczonego. Dla b. dzielnicy rosyjskiej oba projekty wprowadzają takie ubezpieczenia, z którego pracownicy nigdy nie korzystali. Mamy na myśli ubezpieczenie na wypadek niezdolności do pracy i starości, oraz wdów i sierot. Pod tym względem pracownicy umysłowi w b. dzielnicy austrjackiej, w b. dzielnicy pruskiej oraz na Górnym Śląsku byli w lepszem położeniu, albowiem pierwsi korzystali z niejednokrotnie nowelizowanej ustawy z dn. 16 grudnia 1906 r. (t. zw. zabezpieczenie pensyjne), drudzy zaś z ustawy z dn. 20 grudnia 1911 r. (t. zw. ubezpieczenie emerytalne), inaczej nowelizowanej dla Górnego Śląska, a inaczej dla woj. Poznańskiego i Pomorskiego.

Również dla robotników b. dzielnicy austrjackiej i b. rosyjskiej ubezpieczenie na wypadek niezdolności do pracy i starości, a ich wdów na wypadek ich śmierci będzie zupełną inowacją.

Obydwa projekty nietylko scalenie ustawodawcze mają na uwadze. Nowoczesna polityka ubezpieczeniowa, przychylając się do głosów teoretyków ubezpieczeniowych zdąża do zcalenia organizacyjnego i materjalnego. Wszystkie dziedziny ubezpieczeń społecznych (na wypadek choroby, od nieszczęśliwych wypadków, na wypadek niezdolności do pracy, starości, wdów i sierot, na wypadek macierzyństwa, na wypadek braku pracy) rozwijały się stopniowo, oddzielnie w różnych czasach, co spowodowało, że dla wykonania każdego z tych ubezpieczeń powstawały odrębne organy i odrębna finansowość. Nowoczesna polityka ubezpieczeniowa, dążąc do scalenia ubezpieczenia, stawia wymaganie: jedno ubezpieczenie od wszelkich zdarzeń losowych, jedna składka, jedne i te same organy dla czynności ubezpieczeniowych.

Jeden z omawianych tu projektów, znajdujący się we wcześniejszem stadjum, zawiera postanowienia o ubezpieczeniu na wypadek choroby w zastosowaniu do pracowników umysłowych i robotników, a wszystkie inne postanowienia w zastosowaniu do robotników, drugi zaś, który niebawem znajdzie się na Radzie Ministrów, wyłącznie stosuje się do pracowników umysłowych.

A więc mamy tu do czynienia z dążeniem do scalenia ubezpieczeń z równoczesnem wprowadzeniem zasadniczej dwoistości względem pracowników umysłowych i robotników, z wyjątkiem ubezpieczenia na wypadek choroby. Ale mimo tej dwoistości nie rezygnuje się z przyszłego całkowitego scalenia, nadając drugiemu projektowi nazwę ustawy o „ubezpieczeniu społecznem", nazwę pod którą w przyszłości da się podciągnąć całokształt ubezpieczeń.

W granicach więc tych dwóch dziedzin niescalonych (z wyjątkiem ubezpieczenia na wypadek choroby) mianowicie ubezpieczenia pracowników umysłowych i robotników, scalenie materjalne i organizacyjne znajdzie w tych dwóch projektach swój wyraz.

A. S. P.

Walka M. K. z głodem mieszkaniowym na P. K. P.

W odpowiedzi na skierowaną przez nas do p. Ministra Komunikacji prośbę o podjęcie inicjatywy dla zrealizowania w Polsce hasła:
„Domek z ogródkiem dla każdej rodziny pracowniczej na P.K.P."
obacz Nr. 12 str. 5 „Expressu Kolejowego" z dnia 12 czerwca, otrzymaliśmy z Ministerstwa Komunikacji następujący Komunikat. *Red.*

Zażegnanie głodu mieszkaniowego wśród pracowników kolejowych stało się jednem z głównych zadań administracji kolejowej i wymaga olbrzymiego nakładu pracy i kapitału.

Przedewszystkiem więc specjalną pieczę roztoczono nad kolejowymi ośrodkami warsztatowymi w Łapach, Nowym Sączu i Tarnowie, gdzie wybudowane zostały duże kolonje mieszkaniowe przeznaczone dla pracowników warsztatowych. W Łapach wzniesiona została kolonja mieszkaniowa, złożona z 24 budynków, prócz których dalszych 20 znajduje się w budowie. Takaż sama kolonja mieszkalna znajduje się w Tarnowie i w Nowym Sączu, gdzie również w dalszym ciągu prowadzone są prace budowlane w kierunku ich rozszerzenia. Pozatem po kilka domów mieszkalnych wybudowano w drugiej połowie 1926 r. w Ząbkowicach, Łazach, Radomiu, Sandomierzu, Brześciu, Piotrowicach, Dziedzicach, Jarosławiu, Stryju, Rozwadowie i Stanisławowie. W tym samym okresie czasu 5 domów mieszkalnych wzniesionych zostało w Warszawie na Woli.

Jeszcze w r. b. przeprowadzona będzie budowa domów mieszkalnych w Zamościu, Kraśniku, Turmoncie, Baranowiczach, Brześciu, Zajączkowie Tczewie, Strzebielinie, Krakowie, Rzeszowie, Lwowie, Rawie Ruskiej, Stanisławowie i Utracie pod Warszawą.

Jak więc z tego widać, władze kolejowe dążą przedewszystkiem do zlikwidowania kryzysu mieszkaniowego wśród dotkniętych najwięcej klęską mieszkaniową pracowników wschodnich dyrekcji kolejowych.

Podkreślić również należy wagę i znaczenie wznoszenia nowych budynków państwowych w ładnym stylu i dużych rozmiarów na kresach wschodnich, co ze względu na swoistą psychologję ludności—zwłaszcza zaś ludu wiejskiego z tamtejszych okolic przyczynia się również niewątpliwie do podniesienia prestige'u władzy państwowej. Wszystkie te prace budowlane przeprowadził zarząd kolejowy własnymi środkami.

Co wywalczył Związek Pocztowców?

Kolejarze, rozstrzeleni w kilkunastu związkach różnych odcieni politycznych, łudzą się wciąż, iż związki wywalczą im może nakoniec jakąś znośniejszą dolę. Lecz, niestety, grubo się mylą. W kolejnictwie mamy za dużo związków i dlatego rząd zajęty ciągłemi pertrakcjami i konferencjami to z jednym, to z drugim związkiem, niema czasu lub też nie może polepszyć doli kolejarzy, gdyż liczne związki nie mogą, albo i nie chcą uzgodnić wzajemnie swych żądań, na czem tylko czas wygrywa, a kolejarze tracą.

Jedynem wyjściem z tego błędnego koła byłoby utworzenie jednego Wszechpolskiego Związku Pracowników Kolejowych, któryby reprezentował sobą siłą 180.000 zsolidaryzowanych pod jednym sztandarem zawodowym kolejarzy.

Weźmy choćby naprzykład Związek Pocztowców, który już tyle osiągnął, że za poparciem nowego ministra został opracowany nowy projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie specjalnych dodatków w służbie pocztowo-telegraficzno-telefonicznej. Projekt ten przewiduje specjalne dodatki za: 1) nocną służbę, 2) pracę w pocztach ruchomych i ambulansach kolejowych, 3) konwój poczty na drogach bitych, 4) tantjema telegraficzna, 5) tantjema telefoniczna, 6) manco kasowe, 7) za służbę w niedziele i święta, 8) za pracę w godzinach pozabiurowych, 9) za kierownictwo, 10) manipulacyjny, 11) za radjospecjalność, 12) dodatek techniczny, 13) za specjalne wiadomości techniczne i 14) na utrzymanie posłańców kontraktowych. A teraz konia z rzędem może ofiarować każdy kolejarz temu związkowi kolejowemu, który choćby połowę tych postulatów zdoła wywalczyć dla swych członków kolejarzy.

Ślązak.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Polscy Kolejarze wśród obcych.

(Z dzieła prof. F. Konecznego — Polskie Logos a Ethos —)

Po roku 1830-ym rządy zaborcze zrazu zmierzały do tego, żeby w Polsce jak najmniej stawiać kolei żelaznych. Wszak w Wiedniu odmówiono koncesji na żeglugę parową na Wiśle oraz Dniestrze, a również na towarzystwo akcyjne budowy kolei żelaznych w Galicji. Kraków otrzymał połączenie kolejowe ze Lwowem aż w r. 1861. Dopiero względy strategiczne skłoniły rząd wiedeński do budowy nowych linij kolejowych w Galicji. Kongresówka należy co do ilości kolei żelaznych do dnia dzisiejszego do najbardziej zaniedbanych krajów europejskich. W pruskim zaborze przedstawia się ten stosunek znacznie lepiej, jakkolwiek daleki od zaspokajania potrzeb istotnych kraju, ale za to tam nie dopuszczano nigdy Polaków do służby kolejowej. W Kongresówce również po upaństwowieniu Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej usunięto Polaków całkowicie z kolejnictwa, sprowadziwszy na ich miejsce Rosjan i odtąd zaczęły się mnożyć wypadki kolejowe. W Galicji dopiero około r. 1870 dopuszczono Polaków do posad technicznych kolejowych, ale aż do dnia ostatniego rządów anstrjackich językiem urzędowym kolejnictwa (a także poczt) był w Galicji język niemiecki.

Pomimo tego stanu rzeczy nowoczesna ta dziedzina techniczna cieszyła się u Polaków dziwną wśród takich okoliczności wziętością; a co nadzwyczaj charakterystyczne, że możemy się pochlubić niepośledniemi wynikami.

O maszynach parowych wogóle przedstawiono rozprawę doktorską w uniwersytecie warszawskim w roku 1823 — *Stanisława Janickiego;* w r. zaś 1829 ukazał się we Lwowie pierwszy tom obszernie zamierzonego o nich dzieła słynnego potem wodza, generała *Józefa Bema.*

Słynny inżynier *Stanisław Kierbedź*, student uniwersytetu wileńskiego z czasów filareckich, brał udział w budowie kolei warszawsko-petersburskiej, a następnie zajmował w latach 1863—1891 wybitnie stanowisko w ministerstwie komunikacyj w Petersburgu. On zbudował pierwszy most stały na Newie w Petersburgu (rozpoczęty — 1842 r.) później w r. 1860, rozpoczęto budowę mostu według jego projektu w Warszawie — most ten nosi jego nazwisko. Kolej żelazną między Donem a Wołgą projektował *Tadeusz Chrzanowski*, następnie od r. 1865 dyrektor budowy kolei Terespolskiej.

A któż budował głównie Kolej Syberyjską, jak nie polscy inżynierowie?

Inni szukali miejsca dla swego talentu na Zachodzie. *Adam Idźkowski* podał już w r. 1857 w Paryżu dobrze obmyślony projekt kolei jednoszynowej, z wagonami zawieszonemi po bokach. *Teofil Żebrowski* badał przyczyny wykolejania się pociągów (1850).

Słynny *Hoene-Wroński* propagował już w r. 1837 we Francji szyny ruchome i rozmaite reformy dróg żelaznych. *Karol Chobrzyński* inżynier Kolei Północnej we Francji wprowadził na tej linji palenisko lokomotywy, noszące jego imię. *Stanisław Janicki* (syn) założył w r. 1870 z inżynierami Cotardem i Champonillonem spółkę „Entreprise generale de chemines de fer et de travaux publics". Tenże powołany był przez Konsorcjum francuskie (Borel, Laralley et Co) do współdziałania przy budowie Kanału Sueskiego, opracował projekt kanału morskiego dla Petersburga, wodociągów dla Odessy i kierował samodzielnie wielkiemi robotami portowemi w Rjece (Fiume). *Aleksander Martynowski* obliczał dla francuskiej Kolei Północnej zbiorniki wody i t. d. Całemi stronicami możnaby przytaczać podobne przykłady na dowód, jak postęp techniki komunikacyjnej nęcił Polaków i że w najtrudniejszych warunkach, chociaż nie mogli pracować we własnym kraju, zdobywali dla polskiej wiedzy technicznej zaszczytne miejsce w rozwoju powszechnym Kolejnictwa.

Góruje ponad wszystkimi *Ernest Malinowski* prawdziwy bohater kolejnictwa. Licząc lat przeszło 60 zabrał się do budowy najwyższej na świecie kolei żelaznej, poprzez Andy w Peruwji, z 62 tunelami i 30 mostami różnych systemów, przebiwszy tunel długości *1.200 m.* na wysokości *4768 m.* nad powierzchnią morza. Przeprowadził tę kolej wspaniale przez wąwóz rzeki Rimac, „który najśmielsi inżynierowie amerykańscy uznawali za niedostępny dla linji kolejowej". Dwa razy wojny południowo-amerykańskie przerywały roboty; raz musiał Malinowski uchodzić z Peruwji na wygnanie, a jednak nie tracił zapału, energji i po r. 1880 doprowadził szczęśliwie do końca jeden z nowoczesnych cudów świata. Ileż energji polskiej musiało z konieczności szukać sobie ujścia po całym świecie, ileż talentu polskiego działało czynnie, twórczo wśród obcych, podczas gdy we własnym kraju właściwe im pole działania leżało odłogiem, puste umyślnie przez zaborców.

Skoro tylko powstała we Lwowie polska politechnika (1877 r.) zaraz wybiło się tam kolejnictwo. Już w pierwszym roku wykładów zainaugurował *Roman Gostkowski* wykład mechaniki ruchu kolejowego, wyprzedziwszy tem wszystkie politechniki austrjackie. Tenże wydał w r. 1883 „Teorję ruchu kolejowego, zastosowanego do praktyki". Tamże *Karol Skibiński* wykładał budowę drug, kolei żelaznych i tunelów i ogłosił „Obrachowanie połączeń torów". W ostatnich latach objął całokształt kolejnictwa *Aleksander Wasiutyński* w swem dziele „Drogi żelazne" (1910), odznaczywszy się przedtem w latach 1896—1899 badaniami nad zachowaniem się szyn w torach i nad ich odkształcaniem się sprężystem pod obciążeniem; opis badań ogłoszony był po polsku, rosyjsku i niemiecku.

wybrał *J. Jelita-Zaleski.*

Wilno, w sierpniu 1927. r.

O budowę Domu Oświatowego.

Tow. Szkoły Ludowej im. H. Sienkiewicza w Przemyślu.

W roku ubiegłym jako w 10-tą rocznicę śmierci H. Sienkiewicza, Zarząd pomienionego T-wa powziął myśl wybudowania w Przemyślu Domu Oświatowego. Powzięty zamiar jednak przerasta siły słabe Koła, który przeto apeluje do wszystkich ludzi dobrej woli, aby w miarę środków i możności przyczynili się do zasilenia zasobów finansowych przez złożenie choćby najmniejszego datku.

Ofiary na ten cel przyjmuje redakcja „Expressu Kolejowego" na nadesłaną nam listę № 549.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Prace nad organizacją wystawy komunikacyjnej. Końcowe prace nad organizacją wystawy komunikacyjnej na Lwowskich Targach Wschodnich, organizowanej przez Ministerstwo Kom. posuwają się w b. szybkim tempie naprzód, tak, że już prawie wszystkie eksponaty tak Ministerstwa jak poszczególnych Dyrekcyj Kolejowych będą się znajdowały w tych dniach na miejscu swego przeznaczenia. Poszczególne Dyrekcje Kolejowe wysłały już do Lwowa typy parowozów i wagonów, które jako wystawowe będą na specjalnych torach na placach wystawowych. Specjalny dział wystawy poświęcony będzie pracy kulturalno-oświatowej ze wschodnich Dyrekcyj. Dział ten obejmuje kolejowy: kurs jedwabnictwa, pszczelnictwa, ruchome biblioteki, czytelnie, koła oświatowe, ochronki, teatry, kina, orkiestry. Wszystkie dekoracje utrzymane będą w specjalnym stylu, ilustrujące poszczególne dziedziny z działalności kolejowej.

Ulgi kolejowe. Ministerstwo Kom. przyznała wystawcom oraz wszystkim innym osobom udającym się na VII Targi Wschodnie ulgę taryfową w formie 60% zniżki od ceny biletów jazdy, która będzie realizowaną na podstawie kart stałego wstępu na Targi, zaopatrzonych poświadczeniem ich zwiedzenia — w drodze powrotnej ze Lwowa

Prócz tego Min. Spraw Zagranicznych zarządziło, aby osobom, udającym się z zagranicy na tegoroczne Targi Wschodnie we Lwowie, polskie placówki komunalne udzielały wiz paszportowych za opłatą ulgową, zmniejszoną o 75 procent normalnej należytości. Jako legitymację uczestnictwa w Targach Wschodnich służyć mogą stałe karty wstępu.

Stan przewozów dokonanych na kolejach polskich w ciągu miesiąca lipca 1927 r. w zestawieniu z przewozami w lipcu 1926 i 1925. Otrzymane z Min. Kom. dane wykazują średnio liczby wagonów 15-tonnowych za dzień kalendarzowy, licząc 30-tonnowe wagony za 2 jednostki 15-tonnowe. Oto one:

	LIPIEC		
	1927	1926	1925
Ogółem przewieziono średnio dziennie:	16.337	15.089	12.189
w tej liczbie			
I. Naładowano na P.K.P.	13 983	13.543	10 208
II „ w obrębie w. m. Gdańska	475	255	266
III. Przyjęto ład. z zagranicy dla Polski . .	691	422	862
IV Tranzyt przez Polskę	1.188	869	753
Wagony załadowane na P. K. P. (p. I.) zawierają ładunki			
Wojskowe	160	109	159
Kolejowe gospodarcze .	832	687	939
Węgiel, koks i brykiety	5.070	5.877	3 344
Ropa i produkty naftowe	197	261	225
Rolnicze i aprowizacja .	539	512	501
Zboże w ziarnie i ładunki zbożowe	131	268	157
Cukier ładowany z cukrowni	61	65	*)
Produkcja przemysłowa .	1.467	1.114	1.377
Surowce dla przemysłu fabryczne o. . . .	307	177	70
Drzewo obrobione i nieobrobione	2.038	1.740	991
Drzewo opałowe . . .	227	251	218
Materjały budowlane (oprócz drzewnych) .	531	275	179
Pozostałe ładunki . . .	2 264	2.207	2.052
Z tego (p. I). Ogółem wywieziono ładunków zagranicę.	3.357	5.015	1.709

Uwaga: *) Naładunek cukru w roku 1925 jest wykazany w rubryce „Rolnicze i aprowizacja".

Eksport węgla polskiego przez Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne w miesiącu lipcu 1927 r. przedstawia się jak następuje:

Przez Gdańsk:

Przybyło do Gdańska 16.472 wagony 312.037 tonn.

Przeładowano na statki razem z pozostałym węglem z poprzedniego miesiąca 16.719 wag. 313.483 tonny.

Oczekiwało na przeładunek w okręgu Dyrekcji Gdańskiej:

Średnio dziennie w I dekadzie 2,612 wag. 52.243 tonny.

Średnio dziennie w II dekadzie 2,194 wag. 42.407 tonn.

Średnio dzien. w III dekadzie 2,525 wag. 56 093 tonny.

Średnio dziennie w lipcu 2,446 wag. 48.307 tonn.

Średni przestój wagonów z węglem w oczekiwaniu na przeładunek wynosił 3,1 dni. Statki opóźniły się w 55 wypadkach średnio na 4 dni, a w poszczególnych wypadkach opóźnienie dochodziło do 10 dni.

Przez Gdynię:

Przybyło do Gdyni 4,394 wag. 78.143 tonn. Przeładowano na statki razem z pozostałym węglem z poprzedniego miesiąca 4650 wag. 84.920 tonn.

Oczekiwano na przeładunek w Okręgu Dyrekcji Gdańskiej:

średnio dzien. w I dek. 726 wag. 13.124 tonn
„ „ „ II „ 670 „ 11.338 „
„ „ „ III „ 546 „ 10.262 „
„ „ w lipcu 644 „ 11.532 „

Średni przestój wagonów z węglem w oczekiwaniu na przeładunek wynosił 2,1 dnia. Statki opóźniły się w 12 wypadkach na 3 dni.

Przez porty rzeczne:

W Tczewie przeładowano 940 wagonów 19.576 tonn. Razem w Gdańsku, Gdyni i Tczewie przeładowano w miesiącu lipcu węgla eksportowego na statki 417.979 tonn.

VII Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych, odbędzie się w dniach 23, 24 i 25 września r. b w Krakowie

W Zjeździe biorą udział wszyscy członkowie Z. P. I K. Osoby postronne oraz rodziny członków opłacają składkę zjazdową w wysokości 10 złotych od osoby.

W przerwach pomiędzy posiedzeniami przewidywane jest zwiedzenie kopalni soli w Wieliczce oraz zabytków Krakowa, a także udział w rautach urządzanych przez miasto i Izbę przemysłowo handlową.

Szczegółowy program będzie podany w numerze wrześniowym „Inżyniera Kolejowego".

Ze względu na brak pomieszczeń noclegowych i konieczność zamówienia hotell, dla tych którzy nie będą posiadali innych noclegów, Komitet Zjazdu uprasza o wczesne nadesłanie zapisów uczestnictwa w Zjeździe.

Nowy Prezes Wil. Dyr. Poczt i Tel. p. inż. M. Ciemnołoński.

Mianowany prezesem Wileńskiej Dyrekcji Poczt i Telegr. p. inżynier Mieczysław Ciemnołoński, dotychczasowy od r. 1920 wice prezes tej Dyrekcji, urodził sie w 1879 r. na Kresach. Po ukończeniu szkoły realnej w Mitawie w r. 1898 wstąpił do Instytutu Elektro-technicznego w Petersburgu, który ukończył w 1904 r. ze stopniem inżyniera-elektryka. W tym też roku rozpoczął pracę zawodową w instytucji pocztowo telegraficznej. Po wielu etapach uciążliwej i odpowiedzialnej pracy w Głównym Zarządzie Poczt. i Tel. w Piotrogradzie, następnie przy założeniu telegraficznego kabla morskiego między Warną a Sewastopolem przeniesiony został, przez wzgląd na wyniki pracy, na odpowiedzialne stanowisko głównego inżyniera, jednak z powodu polskiego pochodzenia tranzlokowany aż do Okręgu P. T. w Archangielsku.

Budowa stacyj radjotelegraficznych na wybrzeżach Białego morza i Lodowatego Oceanu (w Archangielsku, cieśninie Jugorskij Szar na wyspie Wajgacz, na półwyspie Jamał u ujścia rzeki Marejago), w Rydze i na wyspie Runo na Bałtyku, a później kierownictwo nad pracami przystosowywania statków do morskich robót kablowych na morzu Czarnem, wypełniały cały dalszy okres służby obecnego prezesa p. Ciemnołońskiego. Ostatnio zajmował inż. Ciemnołoński stanowisko naczelnika Okręgu Poczt i Tel. w Odesie. Na stanowisku wiceprezesa Dyrekcji P. i T. Wilno (w r. 1920-22 z siedzibą w Grodnie) położył p. Ciemnołoński wielkie zasługi około odbudowy i budowy zniszczonych, z powodu wypadków wojennych połączeń telegraficznych i telefonicznych.

Tak rozległa, wyrażająca się w dziesiątkach tysięcy klm. przewodów sieć telegr. telf. w okręgu wileńskim, funkcjonująca z zadawalniającą sprawnością to w przeważnej mierze dzieło kierownictwa p. Ciemnołońskiego Wydziałem Technicznym Dyrekcji.

Za zasługi położone przy budowie sieci p. Ciemnołoński został odznaczony ostatnio „Złotym Krzyżem Zasługi".

P. Ciemnołoński kierował również w swoim czasie państwowemi kursami radjotelegraficznemi w Wilnie.

Witając z uznaniem nominację p. inż. Ciemnołońskiego, wybitnego fachowca, a zarazem sprawiedliwego i wyrozumiałego zwierzchnika, życzymy Mu z całego serca jaknajlepszych rezultatów pracy na nowem stanowisku. *Red.*

Zorganizowanie regularnej służby metereologicznej. Z inicjatywy Wydziału lotniczego Ministerstwa Komunikacji wprowadzono w portach lotniczych komunikacji cywilnej cały szereg inwestycji i udogodnień, które mają duże znaczenie dla ruchu lotniczego. Uregulowana więc została jedna z najważniejszych dla lotnictwa dziedzin, mianowicie regularna służba metereologiczna. W tym celu więc uporządkowano zbieranie i przesyłanie informacji metereologicznych w 20 placówkach krajowych i 8 zagranicznych. Pozatym co pewien czas dokonywana jest z ramienia M. K. w porozumieniu i przy współpracy władz miejscowych i Polskiego Instytutu Metereologicznego inspekcja wszystkich krajowych placówek metereologicznych.

PRAWO PRZEMYSŁOWE.

W dniu 15 czerwca b. r. ogłoszono w Dzienniku Ustaw (Nr. 53 poz. 468) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie przemysłowem, a 16 grudnia b. r. stanie się już ono obowiązującem prawem.

Tak długie vocatio legis (okres od ogłoszenia do wejścia w życie) jest zupełnie usprawiedliwione znaczeniem tych zmian, jakie nowe prawo przemysłowe wprowadza do życia gospodarczego (zwłaszcza w b. Kongresówce) oraz wielkim zakresem rzeczy, które swojemi postanowieniami obejmuje. Co więcej, Rada Ministrów może ten termin w poszczególnych województwach przedłużyć, jednak nie więcej, niż o 3 miesiące, a w woj. Śląskiem wejście prawa przemysłowego w życie uzależnia się od uchwały sejmu śląskiego. Wejście w życie nowego prawa nie uchybi prawom nabytym na podstawie dotychczasowych przepisów. Duża strefa promieniowania prawa przemysłowego wynika z szerokiego pojęcia „przemysłu". Przemysłem w rozumieniu ustawy nie jest to, co ekonomiści uważają za przemysł; nie jest więc przetwarzaniem płodów naturalnych na fabrykaty gotowe lub półgotowe, lecz „wszelkie zatrudnienie zarobkowe lub przedsiębiorstwo, wykonywane samoistnie i zawodowo bez względu na to, czy jest ono wytwarzające, przetwarzające, handlowe, lub usługowe".

Lecz tak szerokiemu ujęciu w art. 1-ym, stawia już następny artykuł pewne granice, wyliczając w sposób wyczerpujący zatrudnienia i przedsiębiorstwa, które są wyłączone z pod pojęcia przemysłu, a tem samem z pod działania prawa przemysłowego. Nie sposób wyliczyć tu wszystkich, przeto ograniczymy się do wymienienia ważniejszych, a więc: rolnictwo, ogrodnictwo i leśnictwo, rybołóstwo i łowiectwo, przeosiębiorstwa, podpadające pod przepisy ustaw górniczych, przedsiębiorstwa kolejowe, żeglugowe i promowe, samolotowe, zakłady naukowe i wychowawcze, praca zawodowa prywatnych nauczycieli i wychowawców młodzieży, praca zawodowa notarjuszy, adwokatów, obrońców sądowych, inżynierów, architektów budowniczych (techników budowlanych), geometrów, mierniczych, rzeczników patentowych, działalność literacka, twórczość artystyczna, wykonywanie autorskiego prawa nakładów własnych utworów, wydawnictwo i sprzedaż czasopism, praca zawodowa lekarzy, lekarzy weterynaryjnych, farmaceutów, felczerów, dentystów i t. d.

Co się tyczy rzemiosła, to w czasie ankiety wyrażono życzenie, aby stan prawny rzemiosła uregulowany został w odrębnej ustawie. Życzeniom nie stało się zadość, natomiast normy dotyczące specjalnie rzemiosła ujęto w odrębny dział, pozostawiając ogólne normy wspólnemi dla rzemiosła i pozostałego przemysłu.

Prawo przemysłowe rozróżnia przemysł ze stałą siedzibą i przemysł okrężny.

Przez przemysł okrężny prawo rozumie takie zatrudnienie, które wykonywa się „samoistnie, zawodowo i osobiście poza obrębem gminy zamieszkania bez stałej siedziby przemysłowej". Dla uzyskania prawa wykonywania przemysłu okrężnego koniecznem jest uzyskania pozwolenia (licencji). Jest to więc wyjątek od zasady wolności przemysłowej.

Drugi taki wyjątek czyni prawo dla przemysłu ze stałą siedzibą. Mianowicie wśród przemysłu ze stałą siedzibą, omawiane prawo wyróżnia przemysł „koncesjonowany", wymagający również zezwolenia (koncesji). Co zalicza się do przemysłu koncesjonowanego, — jest wyczerpująco w rozporządzeniu wyliczone, dzięki czemu nadużycia lub błędne stosowanie postanowień nie jest możliwe.

Prawo czyni wyjątek od zasady wolności ze względu na interes publiczny i dobro państwa, zaliczając do koncesjonowanego przemysłu np. wyrób i sprzedaż materjałów pyrotechnicznych, udzielanie pożyczek pod zastaw ruchomości, etc.

Pozatem każdy inny przemysł ze stałą siedzibą jest wolny, a przystępujący do wykonania przemysłu jest obowiązany tylko donieść o tem władzy przemysłowej I-ej instancji, która powinna pisemnie potwierdzić odbiór. Otóż to postanowienie nastręcza uwagi krytyce prawniczej, która i w tem dopatruje się ograniczenia swobody przemysłowej. Zwłaszcza postanowienie takie jest zupełną inowacją dla b. Kongresówki, gdzie każdy mógł rozpocząć i wykonywać jakikolwiek przemysł, o ile nie było zakazu lub ograniczenia.

Z innych ważniejszych działów należy wymienić dział pod nazwą „Zakłady przemysłowe", poświęcony przepisom urządzania zakładów, następnie—pod nazwą „Targi gminne" oraz „Korporacje i Związki korporacji". Pozatem specjalne działy poświęcone są postanowieniom karnym, władzom przemysłowym oraz środkom prawnym. W miarę możności ze względu na znaczenie gospodarcze tej ustawy, poszczególne działy będziemy omawiali oddzielnie. Tutaj wspomnimy jeszcze, że—inaczej, niż w ustawie przemysłowej austrjackiej i niemieckiej — prawo nasze nie zawiera postanowień regulujących stosunki pracy najemnej w przemyśle, pozostawiając je ustawodawstwu pracy.

A. S. P.

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY

WÓDKI CZYSTE

pierwszorzędnej jakości mocy 40% i 45%

Najprzedniejsza wódka wyborowa mocy 45%

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualji oraz restauracjach.

RADJO-EXPRESS

Dodatek KOLEJOWY specjalny

redagowany przy współudziale wybitnych sił fachowych w osobach p.p. Marji Życiemskiej-Balary, mjr. Zygmunta Ertla i por. Romana Pikiela.

Radjo w pociągach polskich.

Od dłuższego czasu na linji Warszawa — Skierniewice prowadzone są próby udoskonalonego radjoodbiornika kolejowego. Poprzednie próby dały naogół zadawalniające wyniki, jednak trudność stanowiła kwestja uziemiania, jak również ujemnie wpływały na czystość odbieranych audycji elektrownie kolejowe, koło ktorych przejeżdżały pociągi. Obecne udoskonalenie polega na tem, że aparat odbiorczy nie będzie posiadał wcale anten, a uziemienie dokonane będzie za pomocą kół i szyn. W pociągach zakładane będą aparaty jednolampowe, czyli, że nadawać się one będą do odbierania audycji na większe przestrzenie.

Narazie aparaty odbiorcze montowane będą w wagonach służbowych. Jeśli próby dadzą słabe wyniki, wówczas Ministerstwo Komunikacji zadecyduje, w jakich pociągach, na jakich linjach i w których klasach zakładane będą radjoodbiorniki kolejowe, mające na celu uprzyjemnienie podróży pasażerom.

Turcja pozyskała silną radjostację.

W Turcji powstało towarzystwo radjofoniczne, które energicznie przystąpiło do budowy silnej stacji w Stambule. Od niedawna stacja ta rozpoczęła próbne nadawania, które wykazały dobre techniczne wykonanie tej stacji, oraz duży zasięg i doskonałą modulację.

Praktyczne zastosowanie telewizji w Niemczech.

Przenoszenie obrazów na odległość przy pomocy fal elektro-magnetycznych — stosowane jest w Niemczech w oryginalny i praktyczny sposób. Przy pomocy urządzenia pomysłu prof. dr. Max Dickmanna nadaje monachijska stacja radjofoniczna, codziennie o godz 12-ej w ciągu 5 minut meteorologiczne komunikaty radjowe. Każdy z amatorów, posiadających odpowiedni do odbioru obrazów przyrząd, który można dołączyć do normalnego odbiornika może odebrać komunikat w formie rysunku mapki meteorologicznej.

Praktyczne zastosowanie radja we Francji.

Wobec często zdarzających się katastrof kolejowych we Francji, zarząd kolei żelaznych zamierza przystąpić do stosowania urządzeń sygnałowych radjotelegraficznych. Największe towarzystwo radjokomunikacyjne „Radjo-Frence" zawarło z rządem umowę, na podstawie której towarzystwo to przystępuje do budowy i eksploatacji linji komunikacyjnych z Brazylją i Argentyną.

Radjo uprzedza o nadchodzących burzach — okręty na morzu.

Angielska stacja radjofoniczna Daventry nadaje oprócz zwykłych komunikatów meteorologicznych także i ostrzeżenia o nadchodzących burzach. Komunikaty są przeznaczone dla okrętów, znajdujących się na pełnem morzu i nadawane są codziennie o godzinie 13, 16 i 19-ej.

Komunikaty czasu w radjo Szwajcarskiem.

Wieża obserwacyjna w Neuchatel wysyła codziennie zapomocą stacji radjofonicznej w Bernie szwajcarskim sygnały czasu. A mianowicie o godz. 14, 17 i 21-ej.

Echa uroczystości wileńskich.

Wydawnictwa Wileńskie ku czci Matki Miłosierdzia Najśw. Panny Ostrobramskiej.

Z pośród licznych prac i wydawnictw, poświęconych pamięci uroczystości koronacji cudownego Obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej, a nadesłanych nam do Redakcji dla oceny, których z braku miejsca w naszym specjalnym numerze swego czasu zamieścić nie mogliśmy, zalecić możemy naszym czytelnikom:

— Album wysoce artystycznych zdjęć mistrza fotografji polskiej, prof. U. S. B. w Wilnie Jana Bułhaka.

— Obraz N. M. P. *„Módl się za nami"*, wydawnictwo Fotochemigrafji „L. L." w Wilnie. Wysoce artystycznie wykonana Pamiątka koronacji 2.VII.27. Jest to jedyne bodaj w Polsce trójbarwne oryginalne zdjęcie cudownego obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej po odnowieniu. Podobizna ta wiernie oddaje wszystkie szczegóły obrazu. Rozdział i syntezę kolorów wykonał Ludwik Rakowski, klisze trójbarwne i okładkę artystyczną odbito w tłoczni „Lux", Portowa 7, znanej powszechnie z artystycznego wykonania powierzonych jej pieczy wydawnictw.

Ze względu na niską stosunkowo cenę, pamiątka ta znajdzie się w domu każdego katolika Wilnianina i uczęstnika uroczystości, oraz ich bliskich i znajomych.

— Bardzo sympatycznie przedstawia się pamiątkowe „Album Ostrobramskie" zawierające 20 plansz podług artystycznych zdjęć prof. J. Bułhaka z tekstem pióra prof. M. Limanowskiego. B. cenne wydawnictwo to księgarni Stowarzyszenia Nauczycielstwa Polskiego w Wilnie również zdobędzie zasłużone uznanie i poczytność.

— Z okazji Zjazdu Ostrobramskiego poseł Ludwik Chomiński wydał nakładem i drukiem w Wilnie b. pożyteczną książkę p. t. *„Gościom Wilna ku pamięci"*. Tekst pióra Czesława Jankowskiego, zasłużonego poety i dziennikarza, książka czyta się z coraz wzrastającem zaciekawieniem, wprost jednym tchem, od deski do deski, wchłania czytelnik barwny opis Wilna, jego dziejów i zabytków prastarej kultury polskiej szczodrą ręką tutaj zgromadzonych. Całość upiększają zdjęcia z fotografji prof. J. Bułhaka, akwafort J. Hoppena. Książka ta jest niewątpliwie jedną z najlepszych dla popularyzacji wiedzy o Wilnie i jego zabytkach tak wśród „tutejszych" jak i wszystkich zjeżdżających do Wilna wędrowców z dalekich stron oby, każdy z nich zapamiętał słowa autora:

„A kiedy odjeżdżasz — Bądź zdrów
O nas i o Wilnie dobrze mów".

Jerzy Kamiński.

!! Okazyjnie Instrumenty Muzyczne !!
WŁASNEGO WYROBU

Gitary od zł. 28. Mandoliny od zł. 16. Skrzypce od zł. 19. Bałałajki od zł. 14. Futerały do nich od zł. 12. **Wyrób i ceny hurtowe!** Wysyłamy na zamówienia każdemu natychmiast po nadesłaniu należytości pocztą, koszta przesyłki wedle taryfy pocztowej na rachunek odbiorcy.
Śpiesz nabyć! Wilno, Wiwulskiego 18/4. **Mikołaj Dzieszkin** (kapelmistrz).



JAK BYĆ OSZCZĘDNIE PIĘKNĄ I ELEGANCKĄ

ENCYKLOPEDJA PRAKTYCZNA WIEDZY KOBIECEJ.

Ostatni krzyk mody.

Kamizelki!

Koniec lata przyniósł ze sobą pewien świeży powiew w dziedzinie mody, która zbyt długo już trwała w stanie inercji.

Oto skończyło się panowanie jumperów, tak długo i uporczywie triumfujących w przeróżnych odmianach. Zastąpiły je kamizelki. Zastosowanie ich jest dość zbliżone do jumperów. W chłodniejszy dzień na wsi lub nad morzem włożyć do jasnej sukienki prześliczną białą kamizelkę włóczkową z kolorowemi wyszyciami z tejże włóczki. Wyszycia oczywiście powinny harmonizować z sukienką. Jeżeli jeszcze przybierzemy kapelusz panamę lub filc z aksamitem — w ten sam sposób, całość będzie bardzo efektowna i elegancka.

Do sukienki wizytowej z długimi rękawami nosi się kamizelki z grubego jedwabiu inkrustowane tym samym materjałem, układanym w desenie. Kamizelka może być w innym kolorze niż suknia, np. do popielatej sukni może być granatowa, unikać należy jednakże jaskrawości, które dawno już przebrzmiały, i dopuszczalne są tylko w pleni'airze, w słońcu, nad morzem i na wsi. W mieście jednak, w lokalach zamkniętych, jaskrawość obecnie wygląda rażąco.

Bardzo noszone są kamizelki w tym samym kolorze, co suknie, lecz w nieco ciemniejszym odcieniu. Jako przybranie zarówno sukni, jak kamizelki dernier cri stanowią inkrustacje. Zajęły one stanowisko wszechwładne i nie dają się zastąpić żadnemi aplikacjami i haftami. Jest to wygodne przy przerabianiu starych sukien, kiedy z kawałków można zrobić rzecz najpierwszej mody, ale bardzo niepraktyczne przy sprawianiu sobie nowej sukni, z inkrustowanej bowiem nic już przerobić się nie da.

Kamizelki mają tę dobrą stronę, że sprawiwszy sobie ich parę, można je nosić na zmianę do jednej sukni i robić wrażenie coraz to innej, przy pewnej dozie pomysłowości i gustu. Są one też bardzo praktyczne dla pań, pracujących w biurze, zwłaszcza w dnie chłodniejsze, gdyż grzeją, pozostawiając swobodę ruchów i nie obciążają, jak swetry i jumpery.

H. N.

Sekret wiecznej młodości i piękności.

Miss Fanny Ward, amerykańska aktorka, licząca 60 lat, wyglądająca na 25 i utrzymująca, że czuje nie więcej niż 20, wygłosiła w londyńskiem Coliseum odczyt na temat, w jaki sposób kobieta może mieć „3 razy po 20 lat", a wyglądać i czuć się jak podlotek. Wskazane przez nią przepisy utrzymania wiecznego piękna i zdrowia są następujące: 1) pić dużo zimnej wody. 2) używać płynnego goldcremu, zamiast mydła do mycia twarzy, 3) codziennie z rana wycierać twarz i szyję kawałkiem lodu, położonym na płótnie, lub na ręczniku, 4) nie jadać białego pieczywa, 5) używać bardzo mało masła i cukru, 6) jadać jaknajwięcej mięsa, 7) spać, leżąc na prawym boku, 8) a nadewszystko utrzymać dobry humor, gdyż zainteresowanie życiem jest dominującą nutą melodji młodości.—Czy trzeba dodawać, że gmach Coliseum był przepełniony słuchaczkami, żądnemi usłyszenia z ust fenomenalnej młodziutkiej staruszki, czemu zawdzięcza zachowanie w tak późnym wieku dziewiczej urody?

M. SIEGNIEW

Potęga natchnienia...

(c. d.)

II.

Stanisław otworzył okno i zapatrzył się w dal mroczną.

Bzy gdzieś pachniały, słowik śpiewał.

Dawno już nie słyszał słowika. Ileż to lat?

Jeszcze na wsi, gdy był młodym chłopcem.

Tak dawno nie był w Żahorcach w maju.

Dziwne nawet, że nie był. Przecież wtedy na wsi najładniej. Ale wtedy zawsze są wyścigi. A tych nie opuszczał nigdy. Matkę odwiedzał zwykle na Wielkanoc, gdy zaczynał się okres toków cietrzewi, lub zimą, przed karnawałem.

Bawił zwykle parę tygodni i znowu rzucał się w wir wielkiego miasta, w tłum rozbawiony, w zgiełk, oszołomienie.

Co mu to dało? Czego tam szukał? Czego szukał w życiu? Czy spełnienia swych szczytnych marzeń młodocianych, kiedy dzieckiem będąc niemal chciał rozwiązać najzawilsze zagadnienia życia, kiedy z kolegami szkolnymi wybierał się reformować świat, aby na nim byli tylko sami szczęśliwi. Kiedy szukał bratniej oddanej duszu, z którą ręka w rękę poszedłby przez życie pełne ciszy, szczęścia i harmonji.

Gdzie te dnie słodkich marzeń, gdzie te świeże pachnące polnem kwieciem wieczory majowe, z których płynęła nadzieja, że to wszystko, co przyjdzie będzie jednym cudem, jedną radością.

A co przyniosło życie? Czy mu tę radość dało? Czy dało zadowolenie?

Po skończeniu nauk rzucił się w wir zabaw wielkiego miasta. Chciał wyczerpać wszystkie radości i rozkosze, jakich ludzie w życiu szukają. Kolosalnie bogaty mógł sobie na to pozwolić i pozwalał. Szukał wciąż nowych wrażeń, poznawał życie ze wszystkich stron, szalał, ale że zawsze w chwilach nawet najpustszej zabawy, nie przestawał być myślicielem i obserwatorem, to też często miewał uczucie nudy, niesmaku, przesytu i umęczenia. (c. d. n.)

PP/127202
1927/18.

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Kronika krajowa.

— Na Górnym Śląsku wybuchła epidemja czerwonki.

— We Lwowie rozwiązano Radę Miejską i rozpisano nowe wybory.

— Maszynista Fuks H. dokonał ważnego wynalazku uzupełniając hamulec automatyczny Westinghaus'a w sposób zapewniający równomierność i szybkość działania. Próby wynalazku dokonywane w M. K-wa wypadły pomyślnie.

— Najmodniejszym materjałem na suknie damskie w sezonie obecnym jest crepe georgette. Suknie ozdabiane są dyskretnie haftem. Modne są przy tem kapelusze o wielkich rondach.

— Minister Przemysłu i Handlu S. Kwiatkowski wyjechał na dłuższy urlop.

— Stan zdrowia Ministra Spraw Zagranicznych A. Zaleskiego uległ znacznej poprawie.

— Firma P. W. Chapman z Chicago złożyła Magistratowi Warszawy ofertę wybudowania 1000 domów mieszkalnych.

— Na podwyżkę uposażeń urzędniczych (dod. funkc. i dod. mieszk.) projekt ministra Skarbu przeznaczał 230 miljonów złotych. Projekt Ministra Komunikacji przewidywał ostateczną regulację płac od 1 stycznia 1928. Rada Ministrów uchwaliła jednorazowy zasiłek urzędnikom na co wyasygnowano około 80 miljonów złotych.

— Ks. Biskup Bandurski otrzymał błogosławieństwo Ojca Świętego.

Kronika zagraniczna.

— W Ameryce toczyła się walka o ułaskawienie ukaranych w 1920 r. na śmierć włoskich anarchistów: szewca Sacco i handlarza ryb Vanizetti. Odbywano olbrzymie demonstracje i teorystyczne zamachy na gubernatora Fullera, zamach udaremniono. Bomby rzucone na kolei podziemnej w Nowym Iorku oraz w kościele w Filadelfji i innych miastach przyczyniły wiele strat. Sędzia Szajer wyroku nie zmienił. Wyrok miał być wykonany 10 sierpnia lecz kat przepadł, szukano innego. Odroczony do 22 sierpnia r. b. wyrok wykonano o godz. 12 m 30. Sacco i Vancetti zostali straceni. Z racji tego nie obeszło się bez zaburzeń i demonstraacji ulicznych w Ameryce i Europie.

— W Siedmiogrodzie silne upały powodują wypadki śmierci.

— Z Londynu donoszą, że król Jerzy udaje się na polowanie do Szkocji. Władze kolejowe uruchomiają 150 specjalnych pociągów dla króla i jego otoczenia.

— We Francji, Anglji i Syberji szaleją niebywałe burze deszczowe. Potoki wody zalewają olbrzymie przestrzenie ziemi. Rzeki wystąpiły z brzegów i zalały pola, tory kolejowe i drogi. W Londynie w jednym dniu w-g obliczeń spadło 26 miljon. ton wody.

— W całej Argentynie panuje ostra zima.

— W Nowym Jorku spadł śnieg.

— Pożary letnie we Francji zniszczyły ponad 10.000 ha lasów.

— W Moskwie panują upały do 40° R.

— Na Korsyce panuje również plaga pożarów.

— W Kalifornji trzęsienie ziemi.

— Angielskie pismo medyczne „Lancet" podaje że lekarze Thomas Lumsden John Gower Stephens eksperymentując na szczurach, dotkniętych rakiem, po zastrzyknięciu rostworu adrenaliny a następnie serum antirakowego, osiągnęli zupełnie wyleczenie zwierzątek.

— Kapitan Orliński w międzynarodowych zawodach szybkości zdobył 3 miejsce.

— Wojna domowa w Chinach znowu się wzmaga nawracając silnie przeciw komunizmowi.

Ku uwadze polskiego społeczeństwa.

W Wilnie przy ul. Benedyktyńskiej 2—3 powstała księgarnia Polskiej Macierzy Szkolnej. Tej Macierzy, która na kresach naszych od szeregu lat szerzy oświatę, zakładając szkoły, internaty dla uczniów, Domy Ludowe, Bibljoteki wiejskie i t. p. placówki oświatowe. Wszyscy zatem obywatele Polacy, którym dobro oświaty powszechnej leży na sercu winni przy początku roku szkolnego nabywać dla swych dzieci podręczniki szkolne, zeszyty i wszelkie materjały pisemne tylko w księgarni Polskiej Macierzy Szkolnej. Przyczynimy się w ten sposób do szerzenia oświaty w Ziemi Wileńskiej i zwalczymy analfabetyzm.

Ku uwadze rodziców.

Tygodnik z obrazkami dla dzieci.

Od września r. b. „Płomyczek", dotychczasowy dodatek do „Płomyka", zostaje przekształcony na samodzielne pismo, przeznaczone dla młodszych dzieci. Będzie to jedyne pismo w Polsce dla dzieci w wieku od lat 5 do 9-ciu. Redakcję „Płomyczka" obejmuje utalentowana pisarka dla dzieci p. Janina Porazińska. „Płomyk", przeznaczony dla starszych dzieci, pozostaje nadal pod wytrawnem kierownictwem p. Heleny Radwanowej.

Prenumerata wraz z przesyłką samego „Płomyczka" wynosi 1 zł., samego „Płomyka" 1.50 gr., obu razem 2 zł. miesięcznie.

Adres Redakcji i Administracji „Płomyczka" i „Płomyka" — Warszawa, ul. Świętokrzyska 18. Konto czekowe P. K. P. № 6880.

Dział sprzedaży artystycznych wyrobów Miennicy Państwowej

przy Polskiej Agencji Telegraficznej w Warszawie,

ul. Krakowskie Przed. 50.

poleca artystycznie wykonane plakiety w bronzie i srebrze z wizerunkami polskich mężów stanu, pisarzy, jak również przedmioty o charakterze religijno-dewocjonalnym, **szczególnie pięknie wykonane metalowe portrety Matki Boskiej Częstochowskiej, Ostrobramskiej, Głowy Chrystusa.**

Sprzedaż za gotówkę lub zaliczeniem pocztowem.

Rozmaite formy plakiet w ramkach, na podstawkach marmurowych lub metalowych. Rozmaite rozmiary.

Ceny od 2 złotych do złot. 68.

Zamówienia przyjmuje również Oddział Polskiej Agencji Telegraficznej w Wilnie przy ulicy Magdaleny 2.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № III

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || **Niedziela 4 września 1927 r.** || **Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2.** || **Nr. 19.**

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY
ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.
POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej
DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

ILE WYNOSI 1-sza i 2 RATA PRZYZNANEGO DLA PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH JEDNORAZOWEGO ZASIŁKU?

Poniżej podajemy dwie tabele, według których ma być dokonana wypłata 1-ej raty zasiłku, płatnej 1-go września r. b., oraz drugiej raty, płatnej 1-go listopada 1927 r.

Tabela I.

PRACOWNICY ETATOWI i KONTRAKTOWI.

Grupa uposażenia		KLASA MIEJSCOWOŚCI									
		Warszawa		I		II		III		IV	
		Wysokość		Wysokość		Wysokość		Wysokość		Wysokość	
		1-ej raty	2-ej raty	1-ej raty	2-ej raty	1-ej raty	2-ej raty	1-ej raty	2-ej raty	1-ej raty	2-ej raty
IV	z rodziną	629,48	944,23	434,02	651,02	389,88	584,82	345,82	518,72	301,75	452,63
V	z rodziną	436,94	655,42	296,22	444,33	262,56	393,84	231,46	347,18	197,76	296,64
VI i VII	z rodziną	250,60	375,89	168,48	252,72	150,34	225,50	132,19	198,29	114,05	171,07
VIII—XII	z rodziną	155,52	233,28	110,59	165,89	97,63	146,45	87,26	130,90	74,30	111,46
XIII—XVI	z rodziną	98,50	147,74	77,76	116,64	69,98	104,98	62,21	93,31	57,02	85,54
IV i V	samotni	250,60	375,89	168,48	252,72	150,34	225,50	132,19	198,29	114,05	171,07
VI i VII	samotni	155,52	233,28	110,59	165,89	97,63	146,45	87,26	130,90	74,30	111,46
VIII—XVI	samotni	67,39	101,09	51,84	77,76	46,66	69,98	41,47	62,21	38,88	58,32

Tabela II.

PRACOWNICY STAŁODZIENNI

Kategorja i szczebel	WYSOKOŚĆ ZASIŁKU w/g tab. „A"		WYSOKOŚĆ ZASIŁKU w/g tab. „B"		Kategorja i szczebel	WYSOKOŚĆ ZASIŁKU w/g tab. „A"		WYSOKOŚĆ ZASIŁKU w/g tab. „B"		Uwagi
	1-sza rata	2-ga rata	1-sza rata	2-ga rata		1-sza rata	2-ga rata	1-sza rata	2-ga rata	
1-a	51,08	76,63	51,08	76,63	4-c	37,46	56,19	37,46	56,19	**Wszystkie stawki, podane na pracowników samotnych. Na każdego członka rodziny przy wymiarze 1-ej raty dodaje się po 5 zł., przy wymiarze drugiej raty po 7 zł. 50 gr.** **Warszawa otrzyma stawki o 20% wyższe, zaś Górny Śląsk o 40%.** Wszyscy inni pracownicy państwowi otrzymują zasiłek (t. j. 1 i 2 rata włącznie) w dwóch równych ratach.
1-b	54,49	81,73	54,49	81,73	5-a	30,65	45,98	30,65	45,98	
1-c	57,90	86,84	57,90	86,84	5-b	32,35	48,53	32,35	48,53	
2-a	44,27	66,41	44,27	66,41	5-c	34,06	51,08	34,06	51,08	
2-b	46,54	69,81	46,66	69,98	6-a	27,24	40,87	27,24	40,87	
2-c	48,81	73,22	49,04	73,56	6-b	28,95	43,42	28,95	43,42	
3-a	37,46	56,19	37,46	56,19	6-c	30,65	45,98	30,65	45,98	
3-b	39,73	59,60	39,84	59,77	7-a	23,84	35,76	23,84	35,76	
3-c	42,00	63,00	42,23	63,35	7-b	25,54	38,31	25,54	38,31	
4-a	34,06	51,08	34,06	51,08	7-c	27,24	40,87	27,24	40,87	
4-b	35,76	53,64	35,76	53,64	8-a	22,70	34,06	22,82	34,23	

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202 II

Kto ma prawo do otrzymania jednorazowego zasiłku?

Prawo do otrzymania jednorazowego zasiłku mają wszyscy pracownicy etatowi, oraz kontraktowi, pobierający wynagrodzenie według grup uposażenia funkcjonarjuszów państwowych, jak również pracownicy nieetatowi, stali dziennie płatni, objęci art. 102, 103 i 116 ustawy z dn. 9. X. 23 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska, którzy w dn. 1. I. 26 r. pozostawali w czynnej służbie państwowej i pozostawać będą w terminie płatności obu rat, t. j. 1-go września i 1-go listopada r. b.

Wykluczeni od powyższego zasiłku są pracownicy, którzy w jednym z podanych wyżej terminów (1.I. 26 r., 1. IX. 27 r. i 1 XI. 27 r.) pozostawali na urlopie bezpłatnym, oraz wszyscy pracownicy, pełniący służbę na terenie w. m. Gdańska.

Do wymiaru powyższego zasiłku miarodajna jest grupa uposażenia, oraz stan rodzinny, jak również i charakter służby (etatowy, kontraktowy, stałodzienny), posiadany przez danego pracownika w dniu 1-go września r. b.

A. Popławski.

Fachowość czy dyletantyzm?

Twórca znanej teorji o władzach państwowych J. J. Rousseau, stawiając „naród" jako władzę na naczelnem miejscu, niewątpliwie ujmował to w znaczeniu idealnem. „Wola narodu", stanowiąca o ustroju, o formie rządu miała być wyrażona przez usta najlepszych wyrazicieli życzeń i potrzeb ludności. Dla Rousseau'a wydawało się rzeczą oczywistą i bezwzględnie pewną, że potrzeby przemysłowe będą reprezentowane przez ekonomistów, zdrowotność przez lekarzy, rolnictwo przez rolników i t. d. Słowem reprezentacja narodu miała się składać z fachowców: inżynierów, ekonomistów, prawników, lekarzy, kupców, przemysłowców i t. p.

Tymczasem teorja ta przy wprowadzeniu w życie została niemożliwie skarykaturowaną. Okazało się na praktyce, że „Naród" jako całość nie posiada tego zmysłu praktycznego, jaki posiada poszczególna jednostka. Wynika to z tego, że „Naród" jako masa, nie posiada jednego mózgu kierowniczego, lecz wiadomość jego tkwi w mózgach poszczególnych jednostek, o sprzecznych światopoglądach. To też „Naród" jako masa, jako skupienie jednostek popełnia takie czyny, które jednostka uważa za nierozsądne, za sprzeczne ze zdrowym rozumem.

Dzisiejsze parlamenty przedstawiają nie zebranie ludzi fachowych, posiadających dokładną znajomość gospodarki społecznej lecz przeważnie dyletantów, t. j. ludzi mało lub zupełnie nieobznajomionych z różnorodnemi i zawiłemi zagadnieniami życia prawnopaństwowego, ludzi których największemi kwalifikacjami, największą fachowością — było uzyskanie pewnej ilości głosów przy wyborach.

Dlaczego tak się stało, że jednostka powołująca do budowy domu cieślę lecz nie szewca, do szycia ubrania krawca, lecz nie kowala, do budowy tak wielkiej instytucji jak gmach państwa powołała osób niefachowych, można tłómaczyć jedynie tem, że uświadomionych obywateli jest mało, a w masie ludność jest nieinteligentną, dającą się uwieść na lep obietnic, szafowanych przez rozmaitych macherów politycznych, którzy posłowanie obrali sobie za fach, a krzesło poselskie za źródło dochodu.

Gorszem jeszcze od faktu wybrania nieodpowiednich osób jest to, że ci wybrańcy, wczoraj mający pojęcie tylko o warsztacie, imadle, pługu, sklepie, dziś uważają siebie za powołanych do stanowienia o naszych prawach i wolnościach, o ustroju ekonomicznym, rolnym, administracyjnym, o polityce zagranicznej, polityce skarbowej i t. d. i t. d, t. j. o wszystkich wielkich i b. ważnych zagadnieniach życia państwowego, które wymagają długoletnich studjów i praktyki.

Na wsi śmiech wzbudza u sąsiadów gospodarz, który nie mając fachu bierze się do robót, naprzykład, stolarskich lub szewskich i w następstwie psuje tylko materjał lub wykonuje rzecz „topornie", tymczasem nikt się nie śmieje, kiedy taki subjekt sklepowy, fryzjer czy robotnik rolny bierze się do decydowania spraw czy ma być taka czy inna polityka skarbowa, czy mamy względem swego przemysłu stosować system premjowania, jaką mamy prowadzić politykę celną i t. p. Taki pan poseł nadrabia miną i udaje, że te kwestje są dla niego dobrze znane, że w tych rzeczach jest fachowcem, jakby przez fakt obioru ten człowiek w jeden dzień w czarodziejski sposób zmądrzał i nabrał tych wiadomości jakie może posiadać, ekonomistra, finansista, prawnik, technik i t. p.

Branie się do rzeczy przez ludzi nieodpowiednich, lub powierzanie ich ludziom nieodpowiednim przerodziło się u nas w jakąś chorobę chroniczną czy w jakiś kult niekompetencji, wyprowadzający swe źródło chyba z anarchji rewolucyjnych czasów Rosji, kiedy to prezesem Dyrekcji kolejowej był nawet cieśla.

Nasz parlament nie jest wyjątkiem lecz chyba głównym siedliskiem kultu niekompetencji, na którym wzorują się urzędy centralne, prowincjonalne tak państwowe jak i komunalne.

Porywanie się do rzeczy, o których niema się pojęcia, a wyłącznie tylko na podstawie posiadania tak zw. „chłopskiego rozumu" stało się u nas zjawiskiem powszedniem, zjawiskiem codziennem. Nie można powiedzieć by „odwagę" brania się do nieodpowiednich rzeczy tylko na podstawie „zdrowego chłopskiego rozumu" posiadali tylko ludzie niewykształceni. Z przykrością stwierdzić należy fakty, piastowania urzędu inspektora szkolnego, lub naczelnika urzędu celnego, przez lekarza, urzędu starosty, przez inżyniera lub weterynarza i t. p. W urzędach komunalnych sprawa ta stoi jeszcze gorzej. Gdy na Zachodzie przy obiorze naprzykład burmistrza wymagają od kandydatów prócz wykształcenia jeszcze pewnego czasu burmistrzowania w mniejszych miastach (traktują tam to jako fach) u nas wysuwają się na to stanowisko ludzie nieodpowiedni, niefachowi (np. organiści, aptekarze i t. p.).

Kolej (nas najbardziej obchodzącą) nie stanowi w tym wypadku wyjątku. Specjalność nie odegra roli. Na wielu stanowiskach siedzą ludzie niekompetentni. Wszechpotężne „plecy" decydują o wszystkiem i zasłaniają najoczywistszą prawdę. Stan ten wytwarza bardzo sprzyjający grunt dla rozwoju biurokratyzmu. „Plecy" niestety nie mogą zamienić głowy. Nie będąc kompetentnym z racji nieposiadania odpowiedniego fachu,

urzędnik taki nie może załatwiać samodzielnie lecz zawsze w porozumieniu z kimś — kwalifikowanym. Sprawa każda grzęźnie na uzgadnianiach. Od tego przewlekania cierpi sprawność urzędu, a od sprawności i porządku w urzędach zależy ład i porządek całego państwa.

Dopóki dyletantyzm panować będzie nad znajomością rzeczy, będziemy mogli za Konarskim powtórzyć: „Polska nierządem stoi".

Witalis Kuźmicki.

Zamieszczając wywody powyższe [kand. praw p. W. Kuźmickiego, jako artykuł dyskusyjny, musimy zastrzec się, że słuszność jego wywodów podzielamy tylko w części, fachowość bowiem nie jest czynnikiem jedynie decydującym o twórczości w pracy, o jej celowości i pomyślności. Wieloletnie badania naukowe pracy i doświadczenia praktyczne poczynione przez Taylora, Emersona, Fayola, Forda i innych, udowodniły, iż o wiele większe znaczenie na dodatni wynik pracy ma przyrodzony dar twórczy organizowania i administrowania, co u nas nazywają niesłusznie „zdrowym rozumem chłopskim". Jest to przeważnie znajomość życia i działanie według jego praw, umiejętność zastosowania zasad rozwoju w pracy, zmysł praktyczny i domysł, inicjatywa, przedsiębiorczość, samodzielność, znajomość psychiki ludzkiej i umiejętność doboru właściwych ludzi na właściwe miejsca, umiejętnośc wreszcie koordynacji i wyzyskania należytego sił i środków dla osiągnięcia zamierzonego celu, co b. często, niestety, nie jest udziałem fachowców, którzy będąc pozbawieni tego daru stają się częstokroć na wielu stanowiskach mało użyteczni i powodują zastój i upadek danej gałęzi pracy twórczej, wzrost i rutynę biurokratyczną, są bowiem tylko fachowcami ściśle ograniczonej wiedzy. *Red.*

„Pracuj z uśmiechem".

Ameryka, jako kraj wielkich możliwości, rekordów, bussines'u niezmiernego bogactwa i wytężonej, a twórczej pracy, ostatnio, po wojnie światowej, wysunęła się na czoło świata w dziedzinie nie tylko finansowej i politycznej ale i w pracy.

Niejednokrotnie już, w państwach Europy zastanawiano się nad tajemnicą powodzenia Ameryki, nad sposobami i organizacją pracy w tamtejszych warsztatach, nad istotną wartością systemu „amerykańskiego", co dało obecnie Ameryce bezapelacyjne prawo prawo przodownictwa w rozwoju kultury technicznej świata.

A tajemnica cała zamyka się w napozór niepoważnem haśle „pracuj z uśmiechem". Tak — „pracuj z uśmiechem" mówi amerykanin. To hasło, ten aksjomat amerykańskiej pracy stworzył nietylko bogactwo materjalne i moralne Ameryki ale dał znakomity zaczyn dla wielkich poczynań w przyszłości tym, którzy z czasem zajmą warsztaty pracy współczesnych obywateli.

O cóż amerykaninowi chodzi?

Pragnie on, aby każda praca nie była wykonywaną pod przymusem a tylko z chęcią i ze zrozumieniem. Każda praca jest twórczą, każda praca, mówi amerykanin, to zrealizowa- i wypełnienie zadań ciążących na człowieku, a więc praca winna być przeprowadzaną w atmosferze nie ciężkiej lecz swobodnej.

Czyż niema amerykanin racji?

Przedstawmy sobie, że szef jakiegoś przedsiębiorstwa, biura, banku i t. p. przychodzi do pracy zachmurzony, zły i w odniesieniu się do podwładnych będzie opryskliwy, gniewny — czyż pracownicy wówczas będą wydatnie pracować? — Na to, niechaj odpowie sobie sam czytelnik.

W Ameryce — tego niema.

Tam kierownik, szef, dyrektor i t. d. stawia się do pracy pogodny, jak amerykanin mówi „z uśmiechem na ustach" a ustosunkowanie się podwładnych i praca, oczywiście, idzie inaczej, z pożytkiem dla pracodawcy i pracobiorcy.

W Ameryce niema miejsca dla leni zarówno i dla pasożytów na miejscach kierowniczych Gatunek „europejskiego wicegenjusza" nie może się tam przyjąć. „Wice-genjusz", tak cudownie kwitnący i u nas, usiłujący z tytułu swojego ugruntowanego przez stanowisko „ja" poprostu lekceważyć, i jak się u nas mówi, pomiatać niższym od niego pracownikiem, w Ameryce byłby nie do zniesienia, gdyż tam, każdy, jako człowiek, zajmujący nawet najbardziej podrzędne stanowisko jest równie szanowany i posiada prawo inicjatywy.

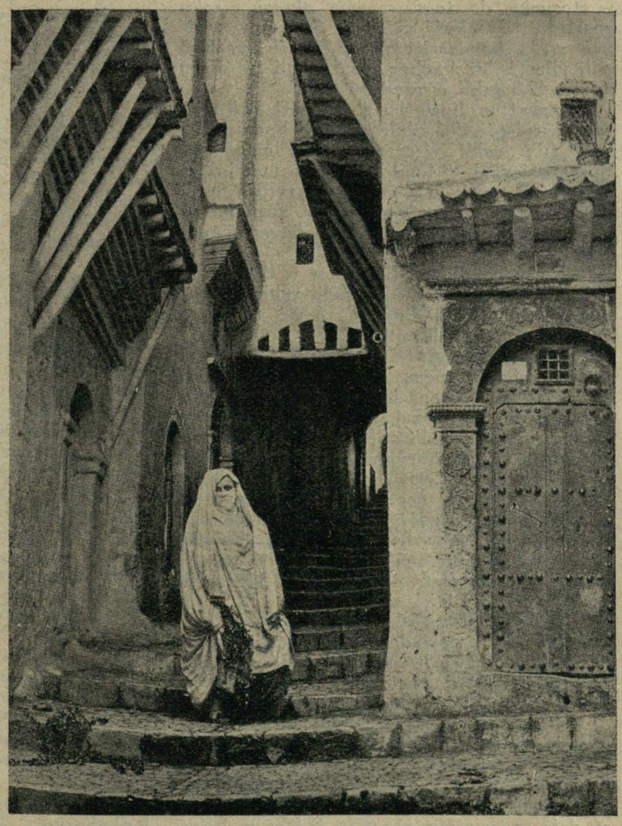
Ameryka ceni szacunek i zrozumienie dla pracy każdego nie zaś przywileje urodzenia, dyplomy i stanowiska, ale wartość i efekt pracy.

W Ameryce do pracy, jak już powiedzieliśmy, trzeba stawać z „uśmiechem" i każdy pracujący bez względu na to jakie zajmuje stanowisko znajduje zawsze zrozumienie u kierowników i, bez względu na to czy ma twarz sympatyczną czy nie, pewny jest pogodnej przyszłości.

Nad tem, nam, Polakom, nie wolno przejść do porządku i amerykańskie hasło *„pracuj z uśmiechem"* winno znaleść zrozumienie wśród nas, a szczególnie u ludzi stojących na stanowiskach kierowniczych.

Do tej sprawy w najbliższym czasie powrócimy.

Fr. Łęski.



ALGIER. Ulica Wielbłądowa w dzielnicy tybulczej.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

Nowy Wykaz odległości taryfowych P. K. P. wydał Departament Handlowo Taryfowy Ministerstwa Komunikacji. Wykaz ten przeznaczony jest dla użytku kas biletowych, bagażowych i towarowych, jakkolwiek nabywać go mogą również klijenci kolei dla użytku osobistego.

Obszerne to wydawnictwo, liczące kilkaset stron dużego formatu druku na pięknym papierze zawiera ścisłe i dokładne dane, ułatwiające w ogromnym stopniu obliczanie odległości taryfowych między poszczególnemi stacjami polskich kolei. Wykaz obowiązywać będzie z dniem 1 września r. b. Pojedyńcze egzemplarze można nabyć w każdej Dyrekaji kolejowej w cenie 20 złotych za egzemplarz.

Nowe agencje telegraficzno-telefoniczne. Warszawa, 29.VIII. PAT. W agencjach pocztowych: Mokrsko, powiat Wieluń, Obryte, powiat Pułtusk, Sobotniki, powiat Wołożyn, Poturzyn, powiat Tomaszów lub, i w urzędzie pocztowym Orla na Podlasiu, powiat Bielsk Podl., zaprowadzono służbę telegraficzną i telefoniczną.

Ile samochodów wyprodukowano w lipcu 1927 i 1928 r. w St. Zjedn. Ameryki Półn? New-York PAT. W lipcu b. r. produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych, Ameryki Północnej wynosiła 263.000 wozów, wobec 354.000 w lipcu 1926 r.

Co wywozi i przywozi Rosja Sowiecka? Moskwa PAT. Jak donosi „Ekonomiczeskaja Żyzń" eksport masła w lipcu r. b. wyniosł 475.000 pudów, wobec 287.000 pudów w lipcu 1926 r., eksport jaj osiągnął 656 wagonów wobec 104 w r. z. Cały eksport produkcji rolnej wyniósł 29 milj. rubli. Wywóz produkcji lesnej i nafty przyczynił się do wzrostu eksportu przemysłowego o 63 proc. w stosunku do tego samego okresu z roku zeszłego. Wysokość eksportu Sowietów w lipcu r. b. komisarjat pracy określa na 55,6 miljonów rubli, wobec 45,6 rubli w lipcu r. z. i 42,8 rubli w czerwcu r. b.

Import w lipcu b. r. wyniósł 52,8 milj. rubli, wobec 49,5 milj. rubli w lipcu r. z. i 73,6 milj. rubli w czerwcu r. b. Import surowca osiągnął 23,4 milj. rubli t. j. mniej więcej tyle ile w lipcu r. z. Zmniejszył się przywóz w r. b. w porównaniu z r. z. półfabrykatów, tow. rolniczych i art. pierwszej potrzeby.

Bilans handlowy Sowietów w lipcu r. b. dał saldo, o aktywne—2,8 milj. rubli, wobec pasywnego salda w lipcu r. z.—3,9 rubli i w czerwcu r. b.—30,8 milj. rubli.

O higjenę na dworcach. Po stwierdzeniu wielokrotnem, że sprzedaż środków żywności na terenach dworców kolejowych odbywa się zazwyczaj w warunkach wysoce niehygienicznych, Min. Spraw Wewn. poleciło władzom administracyjnym czuwać nad tem, by w bufetach kolejowych były zachowywane wszelkie środki ochronne. W tym celu w miejscach sprzedaży, czy to stałych, czy na wózkach, winny być stosowane gablotki oszklone, pokarmy zaś roznoszone na tacach muszą być osłonięte odpowiednimi kloszami. (P. A. P.).

Spółdzielczość w Polsce w cyfrach. Polska posiada około 6 tysięcy spółdzielni związkowych wszelkich typów. Z końcem 1925 r. liczyły one zgórą 1 800.000 członków.

Najliczniej reprezentowane są spółdzielnie kredytowe: 2.800, następnie spożywcze—2.100, mleczarskie i jajczarskie—400, rolniczo-handlowe—300 itd. W czasie tym spółdzielnie rozporządzały sumą ćwierć miljarda zł., co daje przeciętnie przeszło 40.000 na jedną spółdzielnię. Na kapitał obrotowy składały się własne fundusze spółdzielni w sumie 65 milj. zł. (26 proc.), resztę zaś tworzyły fundusze obce, w czem wkłady oszczędnościowe stanowiły 40 milj. (16 proc.). (P. A. P.).

Ruch emigracyjny z Polski. Według danych tymczasowych Urzędu Emigracyjnego w ciągu miesiąca maja i czerwca r.b. wyjechało z Polski do krajów europejskich i pozaeuropejskich łącznie 15.066 emigrantów. Emigracja kontynentalna za ten okres czasu wynosi 6.475 osób, z tego do Niemiec wyjechało 4.807 osób, do Francji 779, do Danji 346, do Rumunji 108. Emigracja zamorska wynosi 8.591 osób, z tego do Kanady wyjechało 5.128 osób, do Argentyny 1.655, do Stanów Zjednoczonych A. P. 1.035, do Brazylji 395, do Palestyny 166. W maju i czerwcu b. r. z krajów europejskich powróciło 1.025 osób, z krajów pozaeuropejskich 801 osób.

Kongres Naukowej Organizacji w Rzymie. III Międzynarodowy Kongres Naukowej Organizacji odbędzie się w początkach września b. r. w Rzymie. Wzbudził on wielkie zainteresowanie w społeczeństwie polskiem. Ogółem zgłosiło uczestnictwo pięćdziesiąt parę osób, w tej liczbie 13 kobiet.

Delegacja polska przygotowała 11 referatów z dziedziny organizacji przemysłu, administracji i rolnictwa.

Mapa bogactw kopalnianych w Polsce. Instytut Geologiczny przygotował mapę bogact kopalnianych Rzeczypospolitej Polskiej w skali 1:750.000.

Obejmuje ona 15 minerałów użytecznych, występujących na obszarze Polski, z podaniem zasięgu pokładów, ich zasobności, oraz kopalń czynnych i zaniechanych. Mapa ta przerysowywana jest obecnie na czysto i w końcu r. b. będzie oddana do druku.

Zdwojony ruch lotniczy Warszawa—Lwów. Podobnie, jak w latach ubiegłych, Polska Spółka Lotnicza wprowadza podwójny ruch na linji Warszawa—Lwów w czasie trwania Międzynarodowych Targów Wschodnich.

W ten sposób, począwszy od dnia 1 września, samoloty z Warszawy i ze Lwowa będą odlatywać o godz. 8 i 14. Czas podróży wynosi 3 godziny.

Miejsca na podróż można rezerwować w zarządzie Polskiej Linji Lotniczej (Nowy Świat 24), w biurach towarzystwa podróży „Orbis", Międzynarodowym Tow. Wagonów Sypialnych (Bristol), w Tow. „Petroyen" i w Tow. Podróży „Ikar" (Hotel Europejski),

Ile dokonano lotów i przewozów na linjach cywilnej żeglugi powietrznej w lipcu 1927 r. Według komunikatu Min. Kom. w lipcu r. b. 1) dokonano lotów przewidzianych i dodatkowych ogółem 396, 2) dokonano lotów średnie dziennie 15, 3) płatowce przeleciały ogółem km. 119.515, 4) średni lot wynosił km. 302, 5) przewieziono podróżnych ogółem 966, 6) na lot przypada podróżnych średnio 2,4, 7) przewieziono ładunków ogółem kg. 25.483, 8) przewieziono korespondencji pocztowej kg. 1.859.535, 9) na 1 lot przypada ładunków i poczty kg. 69, 10) ogólna waga dokonanych przewozów w kg. 109.452, 11) na 1 lot przypada ogólnej wagi przewozów w kg. 276, 12) ilość przewiezionych pasażero-kilometrów 291.544, 13) ilość przewiezionych kilogramo-kilometrów ładunków 7.690.911. 14) ilość przewiezionych kilogramo-kilometrów, wliczając pasażerów (po 85 kg.), pocztę, bagaż ręczny i towary 33.033 222.

Czechosłowacja obniża taryfy kolejowe. Jak donosi Praska „Roforma" tamtejsze Ministerstwo komunikacji opracowuje projekt zniżek taryf kolejowych, które wejść mają w życie z dniem 1 stycznia 1928 r. (PAT).

Uchwały IX Zjazdu Gazowników i Wodociągowców Polskich. Na odbytem w dniach 11 i 12 maja r. b. w Toruniu IX zjeździe gazowników i wodociągowców polskich po wygłoszeniu szeregu fachowych referatów w dyskusji poruszono b. aktualne sprawy: budowy nowych gazowni w Polsce, współpracy gazownictwa z elektrycznością w kierunku elektryfikacji Polski oraz podniesiono konieczność zajęcia się systematycznem badaniem węgla. Na sekcji wodociągowej uchwalono następujące rezolucje: a) ażeby wobec ogólnego niezadawalniającego stanu urządzeń domowych przyprowadzano stałą przymusową kontrolę tychże, b) aby znormalizować sposób wykonywania tych urządzeń, wreszcie c) aby opracować jednolite przepisy instalacyjne, wodociągowe i kanalizacyjne, któreby obowiązywały w całej Polsce.

Co do ogólnego rozwoju wodociągów i kanalizacji w Polsce uchwalono: a) aby inwestycje mające na celu rozwój wodociągów i kanalizacji oraz techniki sanitarnej czynione były w pierwszym rzędzie z obciążeń ludności danych okolic przy pomocy Rządu i instytucyj finansowych krajowych, a dopiero w drugim rzędzie z pożyczek zagranicznych, b) w razie gdy inwestycje takie wykonują firmy zagraniczne zwracać uwagę na możliwość rentowności wykonanych robót i c) aby pożyczki i umowy były zawierane tylko po zaciągnięciu opinji Zrzeszeń Techników polskich („Inżynier Kolejowy" Nr. 8 z dnia 1 sierpnia r. b.).

Z I-go zjazdu Lekarzy kolejowych Państwa Polskiego. Otrzymaliśmy drukowany pamiętnik z pierwszego zjazdu Lekarzy kolejowych, który odbył się w Warszawie w dn. 31 X — 1.XI 1926 r. przy udziale 138 lekarzy kolejowych pod przewodnictwem Dr. Paneckiego z Gdańska i Dr. Zgórskiego ze Lwowa. Obrady zjazdu zagaił Dr. J. Zawadzki.

Na zjeździe wygłoszono referaty: „Zadania społeczne lekarza kolejowego" — Dr. J. Zawadzki, „Ratownictwo kolejowe w związku z kongresem w Austerdamie i Hadze", „Alkohol a bezpieczeństwo ruchu"— Dr. Bermański, „Pomoc lekarska na kolejach, a Kasy Chorych"—Dr. Żebrowski.

Z referatu tego ostatniego dowiadujemy się, że kolejnictwo b. zaboru rosyjskiego pomimo iż, pomoc lekarska w Dyrekcjach kolei tego zaboru nie ustępuje ani jakościowo ani ilościowo pomocy w Dyrekcjach z Kasami Chorych, kosztuje jednak Skarb Państwa taniej o 1½ raza niż w zab. austr; 2½—3 razy niż w zab. pruskim, według obliczeń średniego wydatku rocznego na medycynę czysto kolejową. Jeden członek Kasy Chorych w Wielkopolsce płaci rocznie do Kasy Chorych składek 84 zł. w Małopolsce 35 zł., a w b. zab. rosyjskim płaci za świadczenia 4 złote. Jednak mimo to Zjazd stwierdził w swoich uchwałach, że istniejąca obecnie na terenie b. zab. ros. organizacja medycyny kolejowej, nie będąc doskonałą i mając pewne braki, oparta jest na zdrowych i życiowych podstawach naukowych i społecznych i ma wszelkie dane do ulepszania i rozwoju w kierunku ścisłego zastosowania się do potrzeb polskiego kolejnictwa i interesów zdrowia pracowników. Zjazd żąda unifikacji służby sanitarnej na całej sieci P. K. P.

Uczestnicy zjazdu zwiedzali szpital Św. Wojciecha, Przychodnie i Składnicę Sanitarną, Komorę Dezynfekcyjne, Zakłady T-wa „Motor" oraz Państwowy Zakład Higieny.

PAMIĘTNIKI STAREGO ADMIRAŁA

za okres 50-letni

1872 — 1922.

Tom I.

Trzy pierwsze okresy nawigacyjne szkolne. 1872 — 1875. Awans na gardemaryna. Kampanja gardemaryńska na Bałtyku. Libawa. Wojna z Turcją (1877 — 1878), udział w niej floty. Akademja Morska. Kursy torpedo oficerskie.

Pierwsze lato nasza klasa żaglowała na fregacie „Piereświet" i po kolei każda kompanja była posyłana na dwa tygodnie na żaglowy jachtę „Kadet" dla żaglowej praktyki. „Piereświet" robił marsze wyłącznie pod parą i większą część czasu stał na przystaniach, zatrudniając nas musztrami: żaglowemi, szalupnemi, artylerji, wiosłowaniem i nauczaniem szczegółowo wewnętrznych pomieszczeń okrętu. Byliśmy stawiani na długo na pustyniowych przystaniach, jednakże odwiedziliśmy tego lata Björko [1]), Kotka [2]), Rewel [3]) i Helsingfors [4]) i sąsiednie.

Pierwsza kampanja na nas wychowanków, którzy nie widzieli wcale morza, sprawiła bardzo niekorzystne wrażenie i wielu zupełnie się rozczarowało w powabie służby morskiej, gdyż ich przypuszczenia, nawiewane romansami Kupera i Emara, nie tylko, że nie ziściły się, w samej rzeczy, lecz przeciwnie: życie na okręcie wydało się nam nazbyt jednostajnem, nudnem, ciężkiem, męczącem i zamiast poezji, oczekiwanej w walce z „burzliwemi żywiołami", czuliśmy na sobie surową prozę ze strony okrętowych oficerów, wymagających od nas ścisłego wykonania regulaminu służby okrętowej i sadzających nas na „saling" [1]) za unikanie i uchylanie się od nocnej straży [2]), która nas 16-letnich chłopców okrótnie nużyła.

Program pierwszego żaglowania miał nader określone wąskie zadanie: przyzwyczaić nas do życia okrętowego i do ścisłego wykonania wymogów morskiej służby, lecz my narazie nie mogliśmy przyswoić sobie, że te wymogi były niezbędne i że ta poezja, o której marzyliśmy przyjdzie z czasem, później, w dalekich dokoła świata podróżach, a myśmy chcieli ją zaraz.

Lecz w głębi duszy nie mogliśmy nie uznawać, że ta pierwsza kampanja była dla nas pożyteczna, gdyż rozwinęła nasze siły fizyczne i dała nam zdrowie; wzmocniliśmy się, opaliliśmy się od wiatru i słońca, staliśmy się rzeźcy, energiczni, odważni i zwinni; sport morski, gimnastyka na wysokich masztach i przejażdżki na szalupach pod żaglami dały nam to, czego nigdybyśmy nie mogli nabyć w szkole.

W Rewlu tego lata przebywał na letnisku generał-admirał Wielki Książę Konstanty Mikołajewicz, trzech jego synów (W. Ks. Konstanty, Dymitr i Wiaczesław) żaglowało z nami na „Piereswete".

Około 10 sierpnia eskadra kadetów zakończyła kompanję, nas odwiezli do Petersburga i do 1-go września dali wakacje, na które wielu kadetów wyjechało do domu.

Drugi okres nawigacyjny nasz semestr przebył na żaglowym transportowcu „Gilak". Był to niewielki handlowy żaglowiec transportowy, który przedtem pełnił służbę na Dalekim Wschodzie między Kamczatką [3])

---

[1]) Zatoka-wyspa w zatoce Fińskiej, 46 klm.

[2]) Port morski m. w Finladji, nad zatoką Fińską, w okręgu wyborskim, 11430 mieszkańców, st. kolejowa, tartaki (przypisek tłomacza).

[3]) Est. Tallin, niem. Rewal, ros. Koływań, obecnie stolica Estonji, port nad zatoką Fińską, odl. 5 godz. statkiem od Helsingforsu, st. kolejowa, 48 klm. od Bałtyckiego Portu, 369 klm. od Petersburga, 442 klm. od Rygi, (1920 r. 115.000 mieszk., dużo zabytków średniowiecza: ratusz z XIV w., katedra z XIII w., dom Czarnogłowych z XVI w. i t. d., przed 1914 r. przemysł włókienniczy, papiernie, fabryki mebli, ożywiony handel bawełną, węglem, zbożem, rybami—kilki i t. d. (przypisek tłomacza).

[4]) Fińsk. Helsinki, obecnie stolica Finlandji i okręgu Nyland, port nad zatoką Fińską, broniony przez twierdzę Śweaborgst, kol. 413 klm. od Petersburga, 185.510 mieszk. Finnów i Szwedów, sejm, uniwersytet przeniesiony w r. 1827 z Abo (2578 stud.), politechnika, szkoła marynarki, obserwatorjum astronomiczne, i ogród botaniczny, najpółnocniejszy na ziemi; liczne fabryki, znaczny handel (przypisek tłomacza).

---

[1]) Bocianie gniazdo na najwyższem połączeniu maszty średniej z górną.

[2]) Na okręcie zwykle 1/4 część załogi dyżuruje na zmianę po 6 godzin od południa do północy i od północy do godz. 7 rano.

[3]) Półwysep na półn.-wsch. Azji, pomiędzy morzem Kamczackiem i Ochockiem, dług. przeszło 1100 klm., szer. do 500 klm., ma 270.000 klm.² obszaru; wnętrze jego wypełniają dwa pasma górskie, z których wschodnie, złożone z granitu, gnejsów i łupków krystalicznych, ma 12 czynnych wulkanów (Kluczewskaja Sopka 4.916 mtr. wys.); klimat surowy (średnia temperatura roczna 0), obfitość lasów, w nich zwierząt, dających futra. Wchodząca w obręb Syberji gub. kamczacka ma 1.298.914 klm.² i 41.600 mieszk. (Rosjan, Korjaków i Kamczadałów). Główne miasto Pietropawłowsk. Opisy Kamczatki z końca XVIII w. pozostawili dwaj zesłańcy polscy: Bieniowski i Kopeć; jednym z najwybitniejszych badaczy półwyspu w nowszych czasach był geolog polski Karol Bohdanowicz (przypisek tłomacza).

i Alaską[1]), w tak zw. Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanji, kiedy Alaska jeszcze nie była sprzedaną St. Zjedn. Am.-Półn.

Obecnie „Gilakiem" dowodził Kpt. Lejtn. A. P. Messer znany Morski Wilk i dla tego mieliśmy dla niego szacunek; miał on jednak złe przyzwyczajenie, zwykle w owym czasie, lżyć niecenzuralnemi słowy.

Eskadra nasza składała się z okrętów, zaopatrzonych w maszyny i wobec tego, że admirał (naczelnik eskadry) robił marsze „łacznie" podparą, to też „Gilak" holowano zwykle na linie, ciągnionej przez inny statek. Dawało to okazje kadetom wyszczerzać żęby nad naszym żaglowcem, który ćwiczył żaglami tylko na kotwicy w czasie przystaniowych ćwiczeń żaglowych.

Pewnego razu, będąc holowani przez kliper[2]) „Ałmaz" w mglisty

---

[1]) Alaska, w znaczeniu obszerniejszem obejmuje cały półn. zach. róg Am. Półn. z półwyspem Alaską (w znaczeniu ściślejszem — 22.000 klm.[2]) i licznemi wyspami nad brzeżnemi. Nazwa ta nadana została dawnej Ameryce Rosyjskiej, sprzedanej przez Rosję St. Zjedn. Am. Półn. za 7,2 miljony dolarów na mocy traktatu z 30. III. 1867 r. Tworzy ona dziś terytorjum St. Zjedn., obejmujące 1.530.227 klm.[2] (t. j. prawie cztery razy obszar Państwa Polskiego), z ludnością złożoną zaledwie z 54.899 głów, z czego połowę stanowią biali, na drugą zaś składają się Eskimowie, Aleuci i Indjanie oraz 3500 emigrantów chińskich i japońskich. Prócz tej stałej ludności przebywa na Alasce corocznie około 20.000 robotników sezonowych. Przedłużenie gór Nadbrzeżnych, stanowiące najwyższe wzniesienie Ameryki Półn. (szczyt Eljasza 5.490. mtr. nad p. m., Mac Kinlej 6.190 m.) dzieli Alaskę na dwie zupełnie różne części: większa północna, nizinna o suchym klimacie, bezleśna, pokryta tundrami; i mniejsza południowa górzysta, dzięki prądowi morskiemu odznaczająca się obfitemi deszczami i mgłami, temperatura przy tem łagodna, sprzyjająca bujnej roślinności leśnej. Myślistwo, rybołóstwo i wydobywanie produktów mineralnych stanowią główne zajęcie mieszkańców. Na półn. handel skórami fok i wyder morskich, zmniejszający się w ostatnich czasach z powodu wytępienia tych zwierząt, na wybrzeżach około 28 tys. ludzi trudni się połowem ryb (wartość produkcji w r. 1920—41,4 milj. dol.) w dolinie rzeki Jukon (Yukon River) i w innych miejscach, na przykł. w okolicy stolicy terytorjum—Juneau kopalnie złota (w 1920 r. wydobyto złota wartości 7,8 miljonów dolarów, ogółem od odkrycia kopalni złota w 1880 r., wartość wydobytego złota przedstawia sumę 311 milj. dol.); oprócz kopalni złota istnieją tu kopalnie srebra (wartość wydobytego w r. 1920 srebra—805 tys. dol.), miedzi (w 1920 r. za 12,9 milj. dol.), węgla (do 13 tys. ton rocznie) i nafty. Ogółem w 1920 r. wydobyto na Alasce bogactw kopalnianych wartości 23,3 milj. dol. Eksport do St. Zjedn. Ameryki Półn. (1920)—69,9 milj. dol., import stamtąd dał 38,4 milj. dol. Miasta w Alasce, łącznie ze stolicą Juneau leżą przeważnie w pasie nadbrzeżnym i są raczej niewielkiemi osadami. Komunikację ze St. Zjedn. utrzymują statki, co zaś do komunikacji wewnętrznej ułatwia ją spławność rzeki Jukon w lecie; dług. sieci kolejowej 1.190 klm., linja kolejowa z Seward do Fairbanks, której budowa zakańcza się, jeszcze bardziej umożliwi wyzyskanie bogactw kopalnianych Alaski (przypisek tłomacza).

[2]) Kliper — statek żaglowy posiadający wielką żaglowość, z ostremi obwodami (stosunek szerokości do długości dochodzi do 1/11) i w skutek tego z bystrym chodem. (przyp. tłom.)

wał całkowitą zagładę eskadry rosyjskiej. Zagłada floty rosyjskiej była początkiem końca i samego imperjum rosyjskiego".

Takie błędy zaginionej floty są ogromnie pouczające dla każdej floty zwłaszcza nowo-powstającej.

Były i inne przyczyny poniesionej klęski mianowicie: wycięczenie i apatja obsługi, świadomość bezcelowość i ekspedycji, niepewność co do zwycięstwa a raczej przeczucie niechybnej porażki, a najważniejsze zamiar dowódcy uchylenia się od walki — co przeczyło zasadom walki morskiej— o czem autor szczegółowo mówi w dziale „Wojna z Japonją".

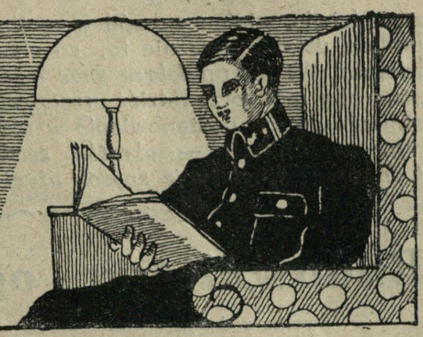
Czytając przeto wspomnienia Starego Admirała, zwróćmy baczną uwagę na tę stronę właśnie jego pamiętników, by bogaty zapas wiedzy i doświadczenia wytrawnego Wilka Morskiego wnieść do pracy obywatelskiej nad wzmocnieniem i rozwojem rodzimej potęgi morskiej.

W celu pogłębienia wiadomości czytelnika i podania możliwie największej informacji zwięzłej o wspomnianych w tych pamiętnikach portach, miastach, górach, rzekach, jeziorach, krajach i ludach, dla lepszego zorjentowania się w nowych warunkach powojennych, zdecydowałem zadać sobie więcej trudu i zaopatrzyłem przekład w odpowiednie komentarze i przypiski moje, które zaczerpnąłem z Encyklopedji powszechnej S. Orgelbranda i Podręcznego słownika geograficznego Edwarda Maliszewskiego i Bolesława Olszewicza, ze szczególnem uwzględnieniem Polski, Jej spraw i interesów.

Jerzy Kamiński.

Wilno, w czerwcu 1927 r.

ENCYKLOPEDJA
WIEDZY KOLEJOWEJ
(VADEMECUM KOLEJARZA)



Administracja ogólna i kolejowa.

WSKAZÓWKI PRAKTYCZNE.

JERZY KAMIŃSKI, Kierownik Działu, b. Vice-dyrektor W-łu Administracyjnego D. W. K. P.

1. *Poznaj zasady organizacji państwa.* Jego cele i zadania wogóle, a Rzeczypospolitej Polskiej—w szczególności; Jej ustrój określony jest Konstytucją z dnia 17. III. 21 r., nie znać której, byłoby hańbą dla każdego Polaka.

2. *Poznaj zakres działania władz centralnych Rzeczypospolitej Polskiej, dzieje kolejnictwa polskiego, jego ustrój i organizację,* zwłaszcza zaś tego działu pracy, w którym pełnisz służbę*).

3. Pamiętaj, że Zarząd Centralny Kolei Żelaznych (Ministerstwo Komunikacji) jest to oddział najwyższej władzy wykonawczej w państwie, uskuteczniający kontrolę Rządu nad planową, celową, bezpieczną działalnością i eksploatacją kolei żelaznych w państwie. Na czele tego Zarządu stoi Minister Komunikacji, który ustala zasady ogólne zarządu kolejami państwowemi i wydaje przepisy o organizacji kolei państwowych. Do niego należy zwierzchnie kierownictwo i dozór wszystkich dróg szynowych użyteczności publicznej w Państwie. Zarząd zaś bezpośredni kolejami w pewnym okręgu państwa sprawują Dyrekcje Kolei Państwowych i Oddziały linjowe pod kierownictwem i zwierzchnim nadzorem Min. Komunikacji.

4. *Czytaj ustawy i regulaminy służbowe,* obowiązujące wszystkich pracowników kolejowych w służbie czynnej oraz poznaj przepisy, dotyczące zakresu twego działania. *Po przeczytaniu odnotuj dla pamięci źródło i ustępy najważniejsze, które uzupełniaj w miarę dokonywanych zmian,* ogłaszanych w Dziennikach Zarządzeń Dyrekcji Kolejowej oraz w Dziennikach Urzędowych, lub okólnikach Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcyj Kolei.

*) Obacz: Jerzy Kamiński „Administracja Ogólna i Kolejowa" cz. I, II i III; Biblioteka Obywatela Funkcjonarjusza Państwowego Nr. 1 po zł. 1.50, całość zł. 4.50.

5. *Pełnij służbę na kolei zawsze przytomnie, pilnie, sumiennie i gorliwie według wskazań twej zwierzchności, w myśl istniejących ustaw i przepisów. W imię dobra służby: dbaj o bezpieczeństwo ruchu, przestrzegaj tajemnicy służbowej, bądź oszczędnym w rozchodowaniu sił i środków, któremi zarządzasz, szanuj mienie kolejowe i podróżnych twojej pieczy powierzone.*

6. *Poznaj wartość czasu,* przestrzegaj ściśle godzin pracy, *unikaj strat kolei* przez lekkomyślność lub zaniedbanie swoich obowiązków, *służ zawsze dla innych przykładem karności, sumienności, grzeczności i umiejętnego wykonywania swoich obowiązków.*

7. *Utrwal w pamięci ogólne zasady prawne postępowania twego w stosunku do kolei, Państwa i społeczeństwa.* W tym celu *poznaj przepisy ogólne o służbie na P. K. P.* względnie—tymczasowe, obowiązujące w obrębie Dyrekcji, w której pracujesz, *zwłaszcza zaś obowiązki kolejowca każdego w służbie czynnej, jego prawa i przywileje, zasady jego uposażenia i emerytalnego zaopatrzenia;* pozatem *uprzytomnij sobie odpowiedzialność wobec Państwa i osób prywatnych* (przepisy dyscyplinarne), *stosunek do publiczności.*

8. *Stosuj w służbie zasady naukowej organizacji pracy i racjonalnego urzędowania**), mianowicie: *dąż do prawidłowego podziału pracy,* zapewniającego jej celowość, ścisłość i planowość, oraz wykonanie—w najkrótszym czasie z jaknajmniejszym nakładem; *dąż do najwydatniejszego wykorzystania posiadanych sił osobistych i środków materjalnych,* których nigdy nie zużywaj na marne; *obliczaj ile czasu potrzeba na wykonanie danej pracy; porównaj pracę poszczególnych jednostek tobie podporządkowanych; kształć je w pracy celowej; stwarzaj atmosferę współpracy sumiennej i chętnej, zgodnej, życzliwej, taktownej, wypełnianej z zupełną znajomością rzeczy; dozoruj wykonania twoich zarządzeń należycie i o czasie, sprawdzaj jak zostały wykonane i bacz, by nie wywoływały one zamętu w pracy; przeciwdziałaj wszelkim nieprawidłowościom w pracy, popieraj inicjatywę własną pracowników ci podległych;* zachowuj zimną krew, spokój i powagę, rozwijaj w sobie bystrość umysłu i silną wolę.

9. *Wykonuj ściśle i jaknajlepiej zarządzenia zwierzchności, wkładając w wykonanie cały zasób swych zdolności i wiedzy, dobrych chęci i woli;* wiedz o tem, że przesada w ujmowaniu wszystkiego tylko w ramy przepisów powoduje lenistwo, rutynę biurokratyczną i bezczynność podwładnych.

10. *Pamiętaj, że prawidłowy system pracy i urzędowania wymaga nietylko celowego kierownictwa i dyspozycyj, lecz w głównej mierze opiera się na ścisłem i należytem wykonaniu zleceń i zadań według zasad i dyrektyw, udzielanych w toku pracy przez kierowników.*

Kierować — znaczy ustalić cel do osiągnięcia, wyrazić go za pomocą wyraźnych zarządzeń i zleceń, pozostawiając podwładnym pewną inicjatywę w sprawie wyboru środków.

Kierownik każdy przed wydaniem

*) Obacz Jerzy Kamiński: „Administracja Ogólna i Kolejowa" część III—str. 16—18. Pojęcie racjonalnej organizacji urzędu, podziału pracy w urzędzie, podstawy racjonalnej organizacji urzędu—str. 22.

Obacz tamże str. 63—Zasady prawidłowego urzędowania: co znaczy kierować, co znaczy wykonać, co znaczy dozorować wykonania, str. 66.

Obacz tamże str. 91. — Zasady ogólne załatwiania korespondencji służbowej według istoty spraw i formalnie oraz str. 97—o stosowaniu i tłumaczeniu ustaw i przepisów przy załatwianiu korespondencji służbowej.

zarządzenia, winien wprzód w swoim umyśle ustalić wyraźnie to, co chce zdziałać. Winien on *dobrze znać przepisy*, aby móc przewidzieć urzeczywistnienie swego postanowienia w różnych warunkach — *określić ściśle i dostosować należycie sposób użycia swych sił i środków do okoliczności i warunków miejscowych* tak, by przeprowadzić aż do końca wykonanie swej woli, która winna być każdorazowo sformułowana *jasno, ściśle, zwięźle i wyraźnie*, t. j. tak, aby nie potrzeba było dodatkowych wyjaśnień.

Budownictwo ogólne i kolejowe.

(Wyciąg z dzieła „Budownictwo" inż. E. Dąbrowski. Wyd. 2-gie 1926 r.).

E. Żwir — okruchy skalne, mniej lub więcej zaokrąglone i wygładzone, rozmaitego składu mineralogicznego; wyróżniamy: 1) *żwir grubv*, o średnicy 100–65 mm., 2) *żwir średni*—o średnicy 65—40 mm. i 3) *żwir drobny*—o średnicy 40–15 mm. Najlepszym jest *żwir kwarcowy*, wogóle granitowy; stosuje się jako materjał (szkielet) do betonu, wreszcie jako *żwirówka* w nawierzchni dróg kołowych i żelaznych. Najczystszym jest żwir rzeczny; żwir gruntowy zwykle jest zanieczyszczony i wymaga przepłukania przy większem zanieczyszczeniu, zwłaszcza gdy stosuje się do robót betonowych.

F. Tłuczeń (szaber) — sztuczny żwir z odpowiednich kamieni, stosuje się dla tychże celów co i żwir naturalny.

G. Piasek — produkt wietrzenia skał; pod względem wielkości ziaren wyróżniamy: 1) *piasek perłowy*—mający ziarnka o średnicy 4 — 3 mm., 2) *piasek gruby* o średnicy ziaren $1^1/_2$ mm., 3) *piasek miałki* — o średnicy $1—^1/_2$ mm., 4) *Piasek lotny* o ziarnach łatwo przez wiatr unoszonych. Piasek stosuje się przeważnie jako materjał do zaprawy; w tym celu najodpowiedniejszym jest piasek kwarcowy o ostrych krawędziach i chropowatych powierzchniach, o ziarnach $^1/_2$ — $1^1/_2$ mm. dostatecznie czysty; przy zawartości powyższej 5% domieszek gliny i iłu lub próchnicy. Piasek stosowany do zapraw, szczególniej cementowej, winien być przepłukany.

Drewno*).

W budownictwie u nas przeważnie stosuje się drewno drzew: *iglastych*: sosny, jodły i świerku i *liściastych*: dębu, brzozy, grabu, buku, olchy, rzadziej lipy, klonu, jasionu i t. p.

Sortyment drewna budulcowego:

A. Budulec duży krągły: a) *gruby*—kloce o średnicy w cieńszym końcu powyżej 14 cm. i b) *cienki* o średnicy poniżej 14 cm.

Pod względem długości wyróżniamy: a) *dłużyce* — o długości strzały ponad 8 mtr. i b) *kłody*—o długości strzały nie większej 8 mtr. Drewno krągłe stosuje się: na belki, zręby i t. p. Z tego wyróżniamy a) *stemple* o grubości 10 — 25 cm. w cieńszym końcu, długości od 1 — 7 mtr.; stosują się do budowy chodników i szybów (w tunelach), na rusztowania, studnie i t. p. *b) słupy telegraficzne i telefoniczne* o prostej strzale, długości 5 — 12 mtr. i grubości 16—25 cm.

B. Budulec ciosany i tarty:

1. Kloce obrobione na jeden kant, z okrąglaków o średnicy 25—35 cm., długości 4, 5—5, 5 mtr. stosuje się jako legary rusztów fundamentowych,

2. Kloce obrobione na dwa kanty—t. zw. *podwaliny* tejże samej długości i grubości podwaliny: 22—25 cm., stosują się dla tych że celów, oraz na zrębv ścian.

3. Kloce, obrobione na cztery kanty, mają b. obszerne zastosowanie jako *dźwigary* (belki), oraz jako materjał do rozmaitego rodzaju więzarów złożonych.

4. Krawężniki, wyciosane, lub wytarte, z kantami czystemi lub z oflisami. Dla dźwigarów zwykle stawia się warunek by oflisy szły na długość nie więcej $^1/_2—^2/_3$ długości krawężnika, szerokość oflisu—nie więcej $^1/_{10}$ szerokości krawężnika.

Wyróżniamy o przekroju kwadratowym: a) *(ławy)* (murłaty) o przekroju: 14×14, 16×16, 18×18 i 20×20 cm. długości 4, 5—6 m.; dopuszczają się niewielkie oflisy b) *materjał na więzary dachowe:* 12×12, 14×14, 16×16, 18×18 i 20×20 cm., o długości 4,5—6,5 mtr.; *o przekroju prostokątnym*: a) materiał na więzary dachowe: 10×14 12×16, 14×18, 16×22 cm. długości do 5 mtr. i: 18×24, 20×28 cm.—długości do 6 mtr.; dopuszczalne są niewielkie oflisy, b) *krokwie:* 12×16, 14×18, 16×22 i 18×24 cm., długości od 5 do 8 mtr. dopuszcza się niewielkie oflisy. c) *belki dźwigary*, — 16×23, 18×25, 20×28, 22×31 i 24×35 cm. o długości odpowiednio do: 5,5 — 8,5 mtr. Belek prostych (niewzmocnionych) o wymiarach 24×35 cm., przy rozpiętości 8 mtr. i wyżej, nie należy stosować, gdyż takie belki uginają się znacznie już pod własnym ciężarem.

5. Połowizny (połowice) rozpiłowane na pół, ze ściętemi krawędziami o szerokości 16—22 cm. przy grubości: 7,5—12 cm., z bokami ściętemi na 5—10 cm., długości 4—6,5 mtr.; stosują się na: ruszta fundamentowe, rury ściekowe, zręby studzień i ścian zabudowań gospodarczych, na podłogi i ściele wogóle.

6. Bale — płaskie krawężniki o grubości większej niż 8 cm. zwykle 10, 12 i 15 cm.; szerokość od 20 cm.; długość od 3 do 6,5 mtr.; stosują się w mostownicach na ruszta fundamentowe, pozatem idą na ściele podłogowe, na zręby i t. p.

7. Dyle — krawężniki płaskie o grubości 5, 6, 7 i 8 cm. czysto oberznięte z boków lub z oflisami na długości 1/3 do 1/2 długości, stosują się na grubsze podłogi, wrota, ramy okienne i drzwiowe i t. p.

8. Deski krawężniki grubości: 12 mm., 20 mm., 25 mm., 40 mm., i 50 mm.; szerokość do 16 cm., w odstępach 1 cm. do 60 cm. Długość od 3,5 do 8 mtr., zwykle 4,3 i 6,5 mtr. Wyróżniamy: *deski obrzynane* czyste, o prawidłowych krawędziach i *półobrzynane*, mające z jednej strony oflisy. Najlepszemi są deski wycinane ze środkowej części kloca, jako mniej pękające i nie pacżące się. Im deska zawiera więcej bielu,—tem więcej się paczy. Sęki dopuszczalne są tylko zdrowe zrośnięte z masą drzewną, o średnicy nie przekraczającej 5 cm., na krawędziach zaś—1,5 cm. Sęków z każdej strony deski może być nie więcej trzech na 1 mtr. bież., przyczem stawia się często warunek by nie było w jednej linji po szerokości deski więcej dwóch sęków. Sęki niedopuszcza się w deskach dla robót meblowych i dla wewnętrznych robót w wagonach osobowych, oraz na kantach desek dla oszalowania wagonów krytych.

Budulec winien pochodzić z drzew możliwie cięcia zimowego (od Października do Marca), nie ushniętego na pniu i nie uszkodzonego przez robaki, bez śladów zmurszenia i sinizny, szczególniej pochodzącej od gnicia drewna. Pęknięcia dopuszczalne są nie dłuższe niż 30 cm. i nie głębsze niż 5 cm. Skrzywienie dozwala się tylko z łukiem w jedną stronę i nie powinno przekraczać 2,5 cm. na 1 m. b. Kloców z krzywizną ponad 1 cm. do 2,5 cm. nie może być w partji więcej niż 10 proc.

(c. d. n.)

*) Inż. E Dąbrowski. Budownictwo I. Materjały budowlane. Drewno (skrypta) 1925 r.

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy.

Szkoła pilotów sportowych z fundacji kolejarzy śląskich.

Patrjotyczna akcja prezesa Dyrekcji Kolei w Katowicach.

Inż. Dobrzycki, Prezes Dyrekcji Kolei w Katowicach w imieniu Komitetu Kolejowego Ligi Obrony Pow. Państwa wydał okólnik, wzywający kolejarzy do założenia szkoły pilotów sportowych. Odezwa ta głosi m. in. co następuje:

„My, Kolejarze G. Śląska, musimy stworzyć tutaj instytucję lotniczą stałą i trwałą, któraby była wiecznym pomnikiem działalnosci lotniczej kolejarzy, któraby, świecąc przykładem reszcie Polski, dawała zadowolenie kolejarzom, a lotnictwu polskiemu dopomogła do szybkiego i silnego rozwoju. Taką instytucją jest jaknajszersze rozwinięcie lotnictwa sportowego, czyli stworzenie jaknajliczniejszych kadr lotniczych sportowych przez założenie szkoły pilotów sportowych.

Do wykonania tego potrzeba 1) stacji lotniczej i hangaru z warsztatem, które już posiadamy, 2) ze 2-3 płatowce szkolne dla wyćwiczenia pilotów sportowych, które to płatowce ofiaruje zapewne Min. Spraw wojskowych, 3) 2-ch instruktorów-pilotów dla wyszkolenia przyszłych pilotów sportowych, 4) kilka monterów-mechaników dla reperacji samolotów i 5) zakupu samolotów sportowych dla wypożyczania ich wyszkolonym u nas pilotom. Szkoła taka wywoła ogromne zainteresowanie wśród społeczeństwa, a dla Was, kolejarze, będzie stałym pomnikiem widomym wobec całej Polski, jak ukochaliście lotnictwo polskie i jak bardzo wielkie ofiary składacie na ten cel.

Dla powyższych celów trzeba zapewnić sobie stały fundusz roczny około 100.000 zł. Projekt ten powinny rozpatrzyć sekcje kolejowe L. O. P. P. i wypowiedzieć się w tej sprawie za lub przeciw. Dla utrzymania 100.000 zł rocznie trzebaby oprocentować zarobki, jak poniżej: do 200 zł. — 20 gr. do 300 zł.—40 gr., do 400 zł. — 60 gr., powyżej 400 zł. — 2 złote.

Wreszcie nie potrzebuję kłaść nacisku na ważność takich kadr sportowych, gdyż kolejarze w swem wysokiem uświadomieniu patrjotycznem sami uznają wielkie cele i zamierzenia lotnictwa u nas. Pewny jestem, że projekt ten pobudzi sekcje miejscowe do żywszej inicjatywy i w razie przyjęcia tego projektu wdrożą natychmiast akcję w kierunku jego urzeczywistnienia".

K. Kwiatkowski.

Witając z uznaniem piękną inicjatywę p. inż. Dobrzyckiego, wyrażamy nadzieję, że i inni Prezesi Dyrekcji K. P. wystąpią z własną podobną inicjatywą, co przyczyni się znakomicie do rozwoju rodzimego lotnictwa. (Red.).

Nieco z gwary śląskiej.

Uniwersalne wyrażenia śląskie.

Lud górnośląski posiada w swej bogatej gwarze staropolskiej wiele dosadnych, charakterystycznych wyrażeń, które posiadają wielorakie znaczenia. Najpospolitszym wyrazem na całym Śląsku jest „pieron", albo „piorun", który niektórzy używają co kilka słów w jednym zdaniu, gdyż oznacza ono zarówno zaklęcie, jakoteż i pochwałę lub zachwyt. Używa się go więc i w dobrem i w złem znaczeniu. Naprz. gdy ojciec chce jednego syna pochwalić, a drugiego ofuknąć, to pierwszemu powie: „Dobrześ zrobił, pieronie" a na drugiego krzyknie: „Kajś ta wlazł pieruniel" Pijak, kłócąc się z drugim, wymyśla mu od „pieronów", a znów kolega, spotykając drugiego dawno niewidzianego, również wita go okrzykiem: „Jak się masz, pieruniel".

Drugiem takiem wyrażeniem uniwersalnem jes słowo: „łonacyć". Jeśli Ślązak nie umie dokładnie nazwać czegoś po polsku to zwykle mówi: do-łonacyć, na łonacyć, po-łonacyć, pse-łonacyć, psy-łonacyć, roz-łonacyć, w-łonacyć, wy-łonacyć, z-łonacyć, załonacyć i t. d. bez liku. Wyraz ten używa się też, jako dwuznacznik, celem ominięcia jakiegoś drastycznego wyrazu, np. w sądzie wobec zgromadzonej publiki, która zwykle w takich razach dusi się od śmiechu, domyślając się, o co rzecz idzie.

K. Kwiatkowski.

UKOCHAJMY LOTNICTWO POLSKIE!

Popierajcie Ligę Obrony Powietrznej Państwa!

Kolejarze winni być abstynentami.

Lekarze kolejowi stają do walki z alkoholizmem na P. K. P.

Pierwszy zjazd lekarzy kolejowych w Warszawie uchwalił m. in. następujące wnioski w walce z alkoholizmem wśród kolejarzy:

1. „wszystkim kolejarzom winno być bezwzględnie zabronione używanie trunków podczas służby, szczególnie w służbie ruchu. Pracownika nietrzeźwego przed objęciem służby powinno się stanowczo usuwać od pełnienia obowiązków".

2. „Zjazd uważa za celowe popieranie tworzenia związków abstynentów kolejowców, urządzanie wykładów w związkach kolejowych oraz wydawanie odezw antyalkoholowych, które winno się wywieszać w lokalach służbowych".

Jeżeli w Ameryce, klasycznym kraju samochodów, zdołano przeprowadzić zasadę: „Szoferzy winni być abstynentami", to i u nas najwyższy czas ku temu, aby kolejarze, szczególnie ze służby ruchu, stanowczo byli abstynentami. *K.*

Orzecznictwo Sądów Polskich w sprawach o unieważnienie, rozwodów i separację małżeństw, w sprawach o alimentacje nieślubne pochodzenie i t. d. (str. 32) zebrał Dr. Zygmunt Mandel adwokat w Krakowie. w zbiorze tym umieścił autor zasadnicze orzeczenia wydane przez Sad Najwyższy w Warszawie od początku jego istnienia a dotyczące najważniejszych kwestyj prawnych, z tak aktualnej dzisiaj dziedziny **prawa małżeńskiego.**

Przejrzyście ułożone i zgrupowane orzeczenia, zaopatrzone w motywa Sądu Najwyższego ułatwiają nawet laikowi zapoznanie się ze stanem ustawodawstwa małżeńskiego oraz judykatury odnośnej we wszystkich dzielnicach Rzeczypospolitej.

Zebranie tych orzeczeń Najwyższej Instancji sądowej w Polsce uwydatnia jaskrawo chaos panujący w ustawodawstwie małżeńskiem, gdyż niejednokrotnie znachodzimy orzeczenia rozstrzygające jedną i tę samą kwestję (n. p. czy sądy cywilne są związane orzeczeniami sądów kościelnych wydanemi w sprawach małżeńskich) w rozmaity krańcowo sprzeczny sposób.

Pamiętajcie o tygodniu L. O. P. P.

PN/27202
1927/19.

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Kronika krajowa.

— Dożynki w Spale, uroczystość, która przed przeszło setką lat była urządzona z inicjatywy króla Stanisława Augusta, a obecnie została wznowiona przez Pana Prezydenta Mościckiego, sprowadziła do Spały przedstawicieli ludu wiejskiego z całej Polski. Przybyli oni z wieńcami ze zboża i kwiatów polnych i w swych barwnych strojach narodowych, które, zwłaszcza, że zgromadzone na jednem miejscu, w długim, kolorowym wężu pochodu przed pałacem, z muzykami i ludowemi piosenkami dały niezwykle piękny obraz wielkiej rewji narodowych strojów.

— W dniu 26 sierpnia r. b. odbyło się w Jabłonnej przy udziale najwyższego zwierzchnika sił zbrojnych państwa p. Prezydenta Rzeczypospolitej, władz wojskowych i cywilnych p. vice-premjerowej Bartlowej, ministrowej Romockiej, Ministra Komunikacji Romockiego, vice-ministra spr. wojsk. gen. Konarzewskiego i Dowódcy D. O. K. I. gen. Wróblewskiego, prezesa Dyrekcji K. P. Warszawie inż. Bienieckiego, uroczyste poświęcenie sztandaru ufundowanego dla 2 pułku Saperów kolejowych przez kolejarzy Dyrekcji Warszawskiej. Mszę św. polową celebrował biskup polowy ks. Gall. 2 pułk Saperów z dowódcą swym pułku Gellerem złożył uroczystą przysięgę na wierność nowemu sztandarowi. Tegoż dnia odsłonięty został w Jabłonnej pomnik poległych Saperów Kolejowych

— Według oświadczenia Dyrektora Państwowego Inst. Geol. prof. Morozowicza, tereny złotodajne na Polesiu mogą stać się podstawą bogactwa Polski. W tonie piasku znaleziono 2 gramy czystego złota, co przewyższa o wiele procent szlachetnego kruszcu w złotodajnych terenach europejskich („Kurjer Czerwony" Nr. 195).

— Gwałtowna burza, która przeszła nad Stanisławowem 30 sierpnia wyrządziła wielkie szkody.

— Sztuczny staw O.O. Misjonarzy Wilnie wskutek przerwania tamy zalał domy do wysokości 1 metra, straty wielkie, poniosła uboga ludność zaułku Praczkarni.

— W fabryce płatowców na Ławicy w Poznaniu wykonano w tych dniach nowy typ samolotu. Samolot zawiera pomieszczenie na dwóch rannych. 22 sierpnia odbył się lot próbny z obciążeniem i bez obciążenia, którego dokonał pilot Hołodyński w obecności znawców. W czasie trzech lotów próbnych płatowiec sanitarny wykazał dużą sprawność. Samolot jest typu francuskiego i skonstruowany został według projektu biura konstrukcji fabryki samolotów pod kierownictwem inż. Bartla.

— W sferach rządowych zapadła już decyzja w sprawie rozwiązania całego szeregu rad miejskich. W niedługim czasie zostanie rozwiązana rada miejska w Łomży, następnie w Suwałkach i Białymstoku. Wybory do tych rad miejskich odbędą się na podstawie dekretu o samorządzie z roku 1919.

— W okolicy Tczewa szerzy się tyfus plamisty. Dotychczas zachorowało przeszło 20 osób, z tego dwie osoby zmarły.

Epidemja tyfusu objęła również część miasta Tczewa, mianowicie dzielnicę dworcową. Dotychczas zanotowano 10 wypadków zasłabnięcia. Dzielnicę tę musiano z tej racji zamknąć.

— W Kartuzach na Pomorzu odbył się zjazd powstańców i b. wojskowych okręgu kaszubskiego.

Kronika zagraniczna.

— Porozumienie francusko-angielskie w sprawie okupacji Nadrenji doszło do skutku. Wojska okupacyjne franc., ang. belg. zmiejszono do liczby 60.000.

— W Rzymie upały, a od 3-ch miesięcy nie spadła ani kropla deszczu.

— W Ameryce i w Europie w szeregu miast odbyły się wielkie demonstracje uliczne z powodu stracenia Sacco i Vancettiego. Doszło do starć z policją. Oszalały tłum paryski zbeszcześcił grób „Nieznanego żołnierza", zdemolował kawiarnię, urządził barykady z wozów tramwajowych, czyniąc wielomilionowe szkody. 100 policjantów jest rannych. W Genewie demonstranci zdemolowali jedną z sal.

— W pobliżu Chamonix w Szwajcarji pociąg uległ katastrofie, pierwszy wagon i parowóz spadł w przepaść; 20 osób zabitych, 30 rannych.

— Na ost. posiedz. obradującej w Genewie Międzynarod. konferencji Komunikacyjnej i tranzytowej prezes Izby Handlowej w Liverpoolu Sandeman jako odstraszający przykład utrudnień w stosunkach handlowych przedstawił fracht na transport węgla z Polski do Austrji. Fracht ten nosił na sobie pieczęcie 28 urzędów, których zezwolenie było konieczne dla przeprowadzenia tranzakcji („Kurjer Czerwony" Nr. 195).

— „Petit Parisien" donosi z Detroit, że Willis Brock odleciał na samolocie „Pride of Detroit" do Nowego Jorku w celu odbycia pierwszego etapu lotu dookoła świata, którego zamierza dokonać przez Nową Funlandję, Londyn, Stuttgart, Białogród, Indje, Chiny, Tokio i San Francisco.

— Z Moskwy donoszą o sensacyjnym wynalazku uczonego rosyjskiego. Profesor uniwersytetu w Leningradzie, Naumow, skonstruował specjalny generator gazowy dla automobili, przy którego użyciu można będzie posługiwać się jako siłą pędną zamiast benzyny, drzewem węglem kamiennym, ropą naftową i t. d.

Dyrekcja Kolei Państwowych
w Katowicach

zwraca uwagą na mający się odbyć w dniu 20 września 1927 r. przetarg publiczny na dostawę 2.700 sztuk kamieni ogniotrwałych do palenisk parowozowych.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 195 i w „Epoce" Nr. 233.

Dział sprzedaży artystycznych wyrobów Miennicy Państwowej
przy Polskiej Agencji Telegraficznej w Warszawie,
ul. Krakowskie Przed. 50.

poleca artystycznie wykonane plakiety w bronzie i srebrze z wizerunkami polskich mężów stanu, pisarzy, jak również przedmioty o charakterze religijno-dewocjonalnym, **szczególnie pięknie wykonane metalowe portrety Matki Boskiej Częstochowskiej, Ostrobramskiej, Głowy Chrystusa.**

Sprzedaż za gotówkę lub zaliczeniem pocztowem.

Rozmaite formy plakiet w ramkach, na podstawkach marmurowych lub metalowych. Rozmaite rozmiary.

Ceny od 2 złotych do złot. 68.

Zamówienia przyjmuje również Oddział Polskiej Agencji Telegraficznej w Wilnie przy ulicy Magdaleny 2.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy, kiedy będziesz miał czas. (R e d.).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY

EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 11 września 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 20.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY
ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.
POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej
DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

Szkoły Techniczne Kolejowe.

I. Szkoły średnie.

Koleje w Polsce, jako w kraju par excellence tranzytowym, o rozległych i zagrożonych granicach, stanowią jeden z najważniejszych czynników gospodarki państwowej i obrony krajowej. Wymagają organizacji sprawnej i pracowników służb wykonawczych, szczególnie administracji średniej, karnych, zawodowo wyszkolonych i obywatelsko uświadomionych.

Z tego powodu Sejm Ustawodawczy uchwalił i polecił (w 1919 r.) Ministerstwu Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, w porozumieniu z Ministerstwem Kolei, zorganizować przy każdej Dyrekcji Kolejowej po jednej średniej szkole technicznej kolejowej.

Obecnie szkoły takie istnieją już: w Warszawie (frekwencja 1000 uczniów), w Radomiu (360 uczniów), w Sosnowcu (z uwagi na pobliski Śląsk 270 uczniów), w Brześciu n/Bugiem (360 uczniów) i w Wilnie jako wydział kolejowy mechaniczno - elektrotechniczny (105 uczniów) przy Państwowej Szkole Technicznej.



Klęska powodzi, która ostatnio nawiedziła Małopolskę spowodowała w wielu miejscach podmycie torów i uniemożliwiła regularną komunikację. Zdjęcie nasze przedstawia pociąg, na linji Stryj—Stanisławów zatrzymany na nasypie zalanym przez powódź.

Szkoły średnie techniczne kolejowe muszą być jaknajściślej przystosowane do wymagań i życia olbrzymiego organizmu kolejowego, który składa się z trzech zasadniczych grup, ześrodkowujących się w wydziałach: 1) mechanicznych z oddziałami elektrotechnicznemi, 2) drogowo gospodarczych, 3) eksploatyczno wywozowych. Z tej racji i nauka w tych szkołach odbywa się na trzech odpowiednich wydziałach szkolnych: 1) mechaniczno-elektrotechnicznych, 2) drogowo budowlanych, 3) eksploatyczno-przewozowych, przyczem pierwszeństwo przy zapasie do tych szkół mają dzieci pracowników kolejowych. Pierwsze dwa wzmiankowane wydziały istnieją już we wszystkich wymienionych szkołach, ostatni zaś tylko w Szkole w Brześciu n/Bugiem.

Do przyjęcia na I kurs tych szkół wymagane są świadectwa ukończenia siedmiu oddziałów szkoły powszechnej lub 4 ch klas szkoły średniej ogólnokształcącej i zdanie z wynikiem dodatnim sprawdzającego egzaminu z języka polskiego i matematyki w zakresie 4-ch klas gimnazjum państwowego.

Nauka na wydziałach, z uwagi na wymagany przez Kolej, poziom umysłowy pracowników kolejowych średniej administracji, który dorównywać musi poziomowi umysłowemu szkół średnich ogólnokształcących, i z uwagi na umiejętność możliwie samodzielnego stosowania wiedzy technicznej, trwać musi 4 lata na 4-ch rocznych kursach.

Ośrodkiem nauczania na wydziałach musi być nadewszystko zawód ucznia i dlatego nauczanie przedmiotów specjalnych związane jest z zajęciami praktycznemi w salach rysunkowych, w laboratorjach, na stacjach próbnych i warsztatach szkolnych, które zapoznają ucznia z najracjonalniejszem wykonywaniem prac warsztatowych, z kalkulacją i naukową organizacją pracy. W tym celu uczniowie IV kursu wydziału np. mechaniczno-elektrotechnicznego poświęcają trzy godziny tygodniowo, pod nadzorem kierownika warsztatów, na pracę w biurze warsztatowem (rozdzielczem), które wycenia zamówione objekty i dysponuje całym przebiegiem pracy warsztatowej w szkole i t. p.

Ponieważ uczeń, po ukończeniu szkoły, musi być odrazu przysposobiony do pracy produkcyjnej, przeto każdy z nich, po przejściu z II-go na III i z III-go na IV-ty kurs, podczas ferji letnich, odbywa 4-miesięczną, a po zdaniu egzaminów na ostatnim kursie, roczną praktykę na kolei, w fabryce lub odpowiedniem przedsiębiorstwie technicznem.

Świadectwo ukończenia Wydziału szkoły otrzymuje uczeń po złożeniu należycie opracowanych sprawozdań ze wzmiankowanych praktyk i po zdaniu egzaminu przed specjalną komisją egzaminacyjną, w zakresie obranej gałęzi techniki, z wynikiem dodatnim.

II. Szkoły niższe.

Szkoły niższe techniczne kolejowe przygotowują kadry uspołecznionych i uzdolnionych niższych pracowników kolejowych do służby wykonawczej w warsztatach parowozowych, wagonowych, elektrycznych w parowozowniach i t. p.

Obecnie szkoły takie istnieją: 1) przy st. Warszawa-Praga (Nowe Bródno) z od-

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202

działami: ślusarskim, tokarskim, stolarskim, elektrycznym, 2) w Baranowiczach z oddziałem ślusarskim i tokarskim, 3) w Łunińcu — z ślusarskim i elektrycznym.

Do I-ej klasy wymienionych szkół przyjmowani są kandydaci w wieku 14 -16 lat, o przygotowaniu odpowiadającem nie mniej niż 5 oddziałom siedmioklasowej szkoły powszechnej. Nauka w nich trwa trzy lata; dla gorzej przygotowanych, wliczając i klasę wstępną — 4

Szkoły te dążą do zamierzonego celu przez:

1) zajęcia praktyczne w pracowniach, warsztatach i w szkołach, zaopatrzonych w odpowiednie urządzenia i obrabiarki;

2) przez poglądowe nauczanie (bez abstrakcji i zbytecznych wywodów) niezbędnych tylko przedmiotów ogólnokształcących, technicznych i specjalnych (jako to: mechanika ciepina i parowozy, wagony, gospodarka wagonowa lub urządzenia elektryczne z obsługą i t. p. ;

3) przez pokazy i uzupełnienia podczas wycieczek do warsztatów kolejowych, parowozowni, elektrowni i t. p. wiadomości nabytych już w szkole;

4) przez roczną praktykę poszkolną, po zdaniu egzaminów z 3-ch klas szkolnych, na kolei lub fabrykach związanych z kolejnictwem.

Ośrodki nauczania w tych szkołach są warsztaty, w których nauka rzemiosł odbywa się celowo i metodycznie pod zarządem kierowników i przy pomocy wykwalifikowanych majstrów. Mają one charakter wytwórni, produkujących przedmioty o wartości rynkowej lub kolejowej, według nowoczesnych sposobów obróbki i pracy.

Nauka w tych szkołach trwa po 46 godzin tygodniowo, przyczem teoretyczna, z uwagi na przedmioty związane z kolejnictwem — 20 godzin, w warsztatach zaś przeciętnie 26 godzin. W miarę wyposażenia warsztatów w obrabiarki, stosunek ten jeszcze zwiększy się nieco na korzyść warsztatów.

Świadectwo ukończenia szkoły otrzymuje uczeń po uznaniu przez specjalną komisję egzaminacyjną za dostateczne sprawozdania z wykonanych przez niego robót podczas rocznej praktyki i po złożeniu ostatecznego egzaminu.

Inż. Józef Malanowicz.

Pięciolecie kolejnictwa śląskiego i święto jubilatów kolejarzy.

Dnia 19 czerwca r. b. Katowice przeżywały nadzwyczaj uroczyście 5-tą rocznicę przejęcia kolei Śląskich przez władze polskie. Po uroczystem odsłonięciu i poświęceniu przez J. E. ks. biskupa Lisieckiego wspaniałej tablicy pamiątkowej z bronzu ku czci 92 poległych kolejarzy-powstańców wygłosili stosowne przemówienia prezes Dyrekcji Kolei inż. Dobrzycki oraz wice-minister kolei inż. Eberhardt. U stóp tablicy złożono 2 wspaniałe wieńce od Dyrekcji Kolei i Stowarzyszenia Kolejarzy z napisami: „Cześć i hołd prochom kolegów-bohaterów, poległych za wolność Śląska".

Następnie sfotografowano ustawionych szpalerem przed tablicą 30 kolejarzy-jubilatów, którzy przesłużyli ponad 35 lat przy kolei. Z dworca jubilaci odjechali samochodami na wspólny obiad w sali Powstańców, poczem udali się na widowisko walk powstańczych na boisku Pogoni. O godz. 7 wieczór ponownie zebrali się jubilaci w sali Powstańców, dokąd przybył również wice-minister Eberhardt z delegatami Min. Komun. oraz prezes Dyrekcji inż. Dobrzycki i dyrektorzy wydziałów. Przy kolacji wygłosili mowy: wicepr. Dyrekcji dr. Wilczek, który postawił bohaterską śmierć kolejarzy-powstańców wyżej, niż Greków, padłych pod Termopilami, którzy spełnili tam tylko swój obowiązek, wicemin. Eberhardt życzył jubilatom dalszej owocnej pracy dla dobra kolejnictwa i wyraził swe uznanie, a prezes inż. Dobrzycki porównał ciężki los jubilatów w zaraniu ich służby u zaborców z obecną radosną chwilą. W końcu życzył jubilatom zdrowia i pomyślności w jaknajdłuższe lata.

Imieniem jubilatów dziękował mówcom za życzenia naczelnik warsztatów w Piotrowicach p. Kołnk, dziękując za uznanie wyrażone przez p. wicemin. Eberhardta i przedstawicieli Dyrekcji oświadczając, iż i nadal będą tak gorliwie pracować, jak dotąd. Następnie wezwał obecnych, by wznieśli okrzyk na cześć Ojczyzny i Prezydenta Rzplitej oraz wice-ministra i prez. Dobrzyckiego.

Wreszcie dr. Wilczek rozdał jubilatom artystycznie malowane dyplomy jubileuszowe oraz dostarczone przez tut. firmę p. Smoczyka, uchodźcy, zegarki pamiątkowe, wartości 100 zł. z napisami: „35-lecie służby kolejowej. Filja Stowarzyszenia Kolejarzy 1927 r."

Dr. Kaczorowski wręczył jubilatom dyplomy, wydane przez Dyrekcję Kolei.

O godz. 10 zaczęto tańce przy dźwiękach orkiestry kolejowej, przeplatane popisami Chóru Kolejowego. Podczas zabawy wzruszeni jubilaci urządzili gorącą owację prez. Zarz. Gł. Stow. Kol. dr. Wilczkowi, gorliwemu prezesowi Filji p. Murkowi oraz całemu Zarządowi który w ciągu 2 miesięcy z 30 groszowych składek urządził tak wspaniały obchód, wszystkie koszty którego pokryła w całości Filja Stow. W uroczystym pochodzie do Katedry na nabożeństwo brało udział do 5.000 kolejarzy, którzy zjechali się z różnych stacyj G. Śląska wraz ze sztandarami i własnemi orkiestrami.

K. Kwiatkowski

Dział sprzedaży artystycznych wyrobów Miennicy Państwowej

przy Polskiej Agencji Telegraficznej w Warszawie,

ul. Krakowskie Przed. 50.

poleca artystycznie wykonane plakiety w bronzie i srebrze z wizerunkami polskich mężów stanu, pisarzy, jak również przedmioty o charakterze religijno-dewocjonalnym, **szczególnie pięknie wykonane metalowe portrety Matki Boskiej Częstochowskiej, Ostrobramskiej, Głowy Chrystusa.**

Sprzedaż za gotówkę lub zaliczeniem pocztowem.

Rozmaite formy plakiet w ramkach, na podstawkach marmurowych lub metalowych. Rozmaite rozmiary.

Ceny od 2 złotych do złot. 68.

Zamówienia przyjmuje również Oddział Polskiej Agencji Telegraficznej w Wilnie przy ulicy Magdaleny 2.

Wiadomości handlowe i przemysłowe.

Połów ryb. Połów ryb na naszem wybrzeżu morskiem osiągnął w II-im kwartale b. r. 3.811 kwintali, podczas, gdy w I-ym kwartale b. r. 2.748, a w II-im kwartale ub. r. 3.098 kwintali. Wartość połowu z II-go kwartału b. r. wyraziła się kwotą 494.601 zł. Najobfitszy połów był flonder, który stanowił przeszło 50% całkowitego połowu. Pod względem gatunków przedstawiał się połów w kwintalach następująco (pierwsza cyfra z I-go kwartału, druga z II-go kwartału b. r.): Flondry—264—2.003, szproty—798—409, łososie—484—412, śledzie 345—73, dorsze 293—123, mielnica i trość 255—170, węgorze 133—112, inne ryby 204 — 509. Przeszło 60% złowionych w II-im ryb sprzedano w Gdańsku, resztę zaś na rynku miejscowym, przeważnie do wędzarni.

Ceny ryb. Ceny ryb w tygodniu bieżącym kształtowały się następująco: w hurcie za klg.: karpie żywe 3.50 — 3.60 zł., w detalu za 1 klg.: karpie żywe 3.80 — 4.00, śnięte 3.00, lin żywy 3.75—5.00, lin śnięty 3.00—3.50, karaś żywy 4.00 — 6.00, śnięty 2.00—3.00, łosoś 13.00 — 14.00, węgorz 6.00 — 7.00, sandacz rosyjski 4.50—5.00, szczupak śnięty 3.00—4.00, leszcz 3.50, ślizy 4.00—5.00. sum krajany 5.00, certy 3.50 — 4.00, średnica 1.80—2.20, drobnica 0.80—1.20. zł.

Tendencja nadal słaba.

Nasiona. Na rynku nasion sezon jesienny już się rozpoczął. Obroty wielkie, zainteresowanie duże. Notują za 100 klg. w złotych: koniczyna czerwona świeża 300 do 315, biała 270—300, szwedka 320—325, żółta 140—150, koniczyna żółta w łuskach 60—70, inkarnatka 180—210, rajgrcs krajowa 70—80, tymotka 50—55, seradela 18—20, wyka 34—36, peluszka 30—32, groch „Victoria" 75—80, groch polny 45 — 50, groch zielony 65—68, bobik 36—40, gorczyca 50—60, rzepa 58—60, rzepik 65 — 66, łubin niebieski siewny 22—23, łubin żółty siewny 23—24, siemię lniane 65—70, konopie 60—70, mak niebieski 130—140, tatarka 32 — 35, proso 33—35, kukurydza rumuńska 38.50 zł.

Rynek owoców. Sezon wiśni i czereśni skończył się. Przeszedł on pod znakiem wybitnie zwyżkowej konjunktury, spowodowanej tem, że wskutek nieurodzajów z dwóch poprzednich lat, zapasy fabryk soku, przetworów i konserw owocowych zupełnie się wyczerpały. Pozatem powstało w ostatnich latach cały szereg nowych wytwórni, co przypisać należy znacznemu wzrostowi konsumcji soków i konserw. Wskutek silnego popytu na czereśnie podniosły się w hurcie początkowo nawet do 50 i 60 zł. za centnar, jednakże później spadły one na 40 do 35 zł. loco stacja załadowania. Tegoroczny urodzaj jabłek jest bardzo pomyślny, według dotychczasowych wyników sądzić można, że będzie blisko dwa razy większy niż w roku poprzednim. Natomiast gruszki zawiodły w tym roku; przypuszczalnie zbiory wyniosą o blisko 50% mniej, niż w sezonie zeszłorocznym. Na rynku dość duża ilość renglodów, gruszek i jabłek, śliwki narazie przeważnie zagraniczne, krajowe ukażą się na rynku w krótkim czasie. Ceny, jak dotychczas, wysokie.

Masło. Skutkiem ukończenia żniw dowozy masła znacznie się zwiększyły, to też ceny masła, dzięki zwiększonej podaży, znacznie obniżono. Obecnie ceny wynoszą: masło wyborowe 6.60 zł., deserowe 6.20, osełkowe 5.40 zł., solone mleczarskie 6 zł.

Jaja. Konjunktura na rynkach zagranicznych bardzo korzystna. Eksport duży. Ceny eksportowe wynoszą 28 dol. za skrzynkę (1440 szt.) loco granica. W hurcie warszawskim gorsze gatunki jaj (lepsze idą na eksport) kosztują 175 do 185 zł. za skrzynię. W detalu ceny wynoszą 18 do 21 gr. za sztukę, zależnie od wielkości.

Konjunktury na rynku drzewnym. Tendencja na drzewo okrągłe bardzo silna. Ceny wysokie—dochodzą do 40 — 50 zł. za metr sześc. franco wagon załadowania. Wysokość ich wpływa ujemnie na przemysł tartaczny, gdzie ceny materjałów tartych pozostają nadal niskie. Wśród artykułów eksportowych bardzo silną tendencję wykazują papierówka (świerk, służący do wyrobu masy papierowej), w związku z pokrywaniem przez dostawców zobowiązań. Cena jej waha się za 1 metr przestrzenny od 250 do 260. Tendencja i ceny na kopalniaki bez zmiany.

Produkty destylacji drzewa. Na rynku produktów destylacji drzewa panuje w dalszym ciągu ruch słaby, co tłómaczy się małą komsumcją wewnętrzną przy braku widoków na większy eksport. Ceny mają tendencję zniżkową i spadły od stycznia b. r. pomimo zwyżki surowców od 10 do 15%. Jedynie węgiel drzewny, który cieszył się bardzo wielkim popytem oraz smoła, podniosły się w ostatnich miesiącach o 10 względnie 20%. Całkowite zapotrzebowanie rynku wewnętrznego pokrywa przemysł krajowy, importujemy jedynie większe ilości z zagranicy kalafonji i niektóre gatunki terpentyny. Między wytwórniami produktów suchej destylacji drzewa daje się zauważyć silna konkurencja, zarówno co do cen, jakoteż i jakości towaru. Pomimo stosunkowo ciężkich warunków pracy w tej branży powstaje dość duża ilość (szczególnie mniejszych) fabryk. Warunki sprzedaży: dla wielkich hurtowych solidnych odbiorców kredyt wekslowy do 3 miesięcy, dla innych 50 do 75% gotówką, reszta na weksle z terminem do 3 miesięcy. Wypłacalność dobra. Eksportujemy nasze produkty głównie do Anglji, Czechosłowacji i poczęści Włoch w stosunku 20 do 30% ogólnej produkcji. Odbiorcy zagraniczni otrzymują towar częściowo za gotówkę, częściowo na kredyt do 60 dni.

Notują za 1 kg. loco fabryka w złotych: terpentyna medicinale A—1.80, B do past — 1.70, do farb i lakierów—1.60, słomkowa wolnoschnąca — 1.48, preparowana przeciw owadom — 1.30, smoła drzewna sosnowa — 0.48, dziegieć aptekarski — 0.57, węgiel drzewny (za 100 kg.) — 9 zł., olej żywiczny (do fabrykacji smarów wozowych) — 0.70, olej drukarski—0.72 zł. Surowiec potrzebny do produkcji (drzewa sosnowe) znajduje się w dostatecznej ilości w kraju.

Ropa naftowa i przetwory. Popyt na ropę naftową nieco mniejszy, ponieważ rafinerje zakupiły w poprzednich tygodniach znaczne ilości. Płacą obecnie 240 dol. za 10.000 kg. Z produktów naftowych nieco większy popyt na oleje, natomiast słaba tendencja na naftę, benzynę i parafinę. Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych notuje następujące ceny w złotych za 100 kg. towaru netto wraz z podatkiem spożywczym przy wysyłkach beczkowych loco wagon stacja Drohobycz (Przy wysyłkach cysternowych potrąca się od cen podanych 1.50 zł. z wyjątkiem produktów, podanych łącznie z ceną opakowania oraz asfaltu): benzyna trakcyjna 680/700—99, 701/710—90, 711/720—81, 721/730—72, 731/740—69, 741/750—58, 751/760—51, 761/770—47, 771/780—45, 781/795—44, benzyna mieszana 701/710—85, 711/720—75, 721/730—66, 731/740—62, olej gazowy 21.50, olej wrzecionowy lekki 23—23.50—30.50, ciężki 31.50—32.50, maszynowy rafinowany średni 35—39 — 42.50—49—55.50—65.50, do kompresorów chłodniczych 40, do kompresorów powietrznych małych 46, wielkich 65, do transformatorów 60, olej

turbinowy 52, saturacyjny 33, do dynamo 42—52, pyłochłony 27, cylindrowy 51—57—58—76, wulkanowy letni 29, zimny 35, oleje samochodowe: letni z beczką 160, zimowy z beczką 180 (do wszystkich samochodów oprócz Forda), do Forda letni i zimowy z beczką 170, samochodowy luksusowy z beczką 200, olej lotniczy z beczką 219—250, nafta rafinowana 43, dystylowana 42, silno-płomienna 48, asfalt 30—40 stopni C, 22. 50—70 st. C. 21, gudron (z beczką) 27, smar Tovotte'a zwykły (z beczką) 53, specjalny 66, do wozów czarny 26, żółty 41 (wszystkie smary z beczką), wazelina techniczna 71, rafinowana 73 (z beczką), parafina raf. 48—50 st. C. całowagonowo 142 od 5 do 10 tys. kg. 146, poniżej 5 tys. kg. 150, parafina raf. 50—52 stop. C. 144—148—152, 52 do 54 st. C. 148.50—152.50—156,50, łuski parafinowe białe 46—48 stop. C. 135—139—143, świece parafinowe (12, 16, 20 24 sztuki na 1 kg. z workiem) 180 zł.

Wosk ziemny. W czerwcu b. r. wydobyto w kraju wosku ziemnego 60 ton, czyli mniej więcej taką samą ilość, jak w maju. Cały eksport wynosił 44 tonny i skierowany był wyłącznie do Niemiec. Zapasy wosku ziemnego w kopalniach znacznie się zwiększyły, gdyż wynosiły dn. 30-go czerwca 203 tonny wobec 187 ton z dnia 31 maja b. r. i 154 ton z 30 czerwca r. ub. Tak znaczne zwiększenie się zapasu wosku w czerwcu przypisać należy niepomyślnej konjunkturze na rynku wszechświatowym.

Metale. Na rynku metali nastąpiło pewne uspokojenie. Tendencja na wszystkich giełdach europejskich oraz na rynku amerykańskim do pewnego stopnia ustaliła się. Bardzo znacznie obniżyła się jedynie rtęć. Miedź i ołów lekko zniżkowały, natomiast cynk i cyna podniosły się. Ceny kształtowały się według notowań giełdy londyńskiej za jedną tonnę metryczną po przeliczeniu na złote po kursie dnia następująco: (pierwsza cyfra z 17. VIII, druga 24. VIII): aluminjum nienot.—4580, antymon—2432—2432, cyna Standart 12.476—12.498, cynk hutniczy 1194—1194, miedź elektrolityczna 2664 - 2642, miedź Standart 2356—2350, ołów miękki 981—974, nikiel 7.400—7.383, rtęć 29.555—28.140, srebro za klg. 146 — 146.

Rynek żelaza. Hutnictwo żelazne pracuje w dalszym ciągu bardzo intensywnie. Wytwórczość całego szeregu hut, wskutek przeprowadzonych inwestycji i ulepszeń, stale się zwiększa. W najbliższych dniach puszczone zostaną w ruch dalsze piece w Hutach Sosnowieckich, Zakładach Ostrowieckich i niektórych hutach górnośląskich. Obroty surówką wzrosły w lipcu o przeszło 2.000 ton, zwiększył się również ruch w walcowniach i wytwórniach szyn. Żelazo formowe również ma na dłuższy okres zbyt zapewniony ze względu na zamówienia ze strony fabryk wagonów. Miesiąc lipiec był pod względem konsumcji gorszy, ponieważ zamówienia rządowe zmniejszyły się w porównaniu z czerwcem b. r. o blisko 50%. Jednakże Syndykat Polskich Hut Żelaznych czyni usilne starania przedewszystkiem w Ministerstwie Komunikacji o uzyskanie nowych zleceń.

Eksport wytworów polskiego hutnictwa napotyka na swoich dotychczasowych rynkach zbytu na bardzo silną konkurencję, zwłaszcza ze strony hut czeskich i austrjackich. Szczególnie w krajach bałkańskich współzawodnictwo wspomnianych hut zagranicznych stawia nasze huty w bardzo trudnem położeniu. Wskutek przejętych w umowie o ochronie terytorjalnej zobowiązań, hutnictwo polskie musiało odstąpić od wywozu niektórych wytworów do Rumunji i Bułgarji. Sprzedaż żelaza wewnątrz kraju odbywa się częściowo na weksle, częściowo za gotówkę, przyczem daje się zauważyć ostatnio zwiększenie się pokrycia wekslowego przy zmniejszeniu się gotówkowem. Wypłacalność dobra, protesty spotyka się rzadko.

Rynek papieru. Na rynku papieru w dalszym ciągu ruch duży. Fabryki zawalone są zamówieniami, których niejednokrotnie wykonać nie mogą. Wskutek tego wzrasta z dnia na dzień import papieru zagranicznego i przybiera w ostatnich czasach zastraszające wprost formy. Produkcja papieru jest w tym roku najwyższa, jaką kiedykolwiek nasz przemysł papierniczy wykazywał. Ceny utrzymują się od 1 maja na niezmienionym poziomie. W hurcie są one przeciętnie o 8 do 10% wyższe od fabrycznych. Hurtownicy pokrywają fabrykantom 30 do 50% należności gotówką, resztę zaś wekslami z terminem od 60 do 75 dni; detaliści otrzymują od hurtowników towar przeważnie na rachunki otwarte lub krótkie weksle. Jedynie mniej znani i drobni odbiorcy, muszą pokrywać wielką część należności gotówką. Wypłacalność dobra. Notują za 1 kg. loco fabryk: papier gazetowy rotacyjny—0.68 (cena netto), drukowy matowy gorszy—0.79, matowy lepszy—0.94, drukowy satynowany—0.85, satynowany lepszy—1 zł. kancelaryjny bezdrzewny klasa IV—L. 96, piśmienny satynowany klasa VI—L. 10, piśmienny satynowany klasa V—1.29, ilustracyjny—1.15, pakowy natronowy—1.25, pakowy biały 0.71 zł. (ceny brutto, od powyższych cen otrzymują hurtownicy rabat). Notują w hurcie za 1 ryzę: papier afiszowy naturalny—15.40, drukowy satynowany (63/95 cm. 22 i pół kio wagi) — 44.10, i inne drukowe satynowane—43—43.25—49 zł., papiery rubrykowane — 21.10—23.40—31.50—38.20—52.80—67.65 zł.

Eksport naszego papieru jest jedynie duży w dziale bibułek papierosowych które biorą przeważnie kraje bałkańskie. Największą produkcję bibułek wykazują fabryki Mirków i Żywiec.

Stalówki i obsadki. Ze względu na rozpoczęcie się sezonu szkolnego ruch zarówno w hurcie, jakoteż w detalu duży. Ceny utrzymują się na niezmienionym poziomie. Warunki sprzedaży: 50% gotówką, reszta na weksle z terminem od 2 do 3 miesięcy. Wypłacalność dobra. Notują za 1 gros: stalówki Wasilewskiego: szkolne „krzyżówki" 3.30, serki i do kaligrafji 3.30, do kaligrafji lepsze 3.75, biurowe Nr. 410—3.80, 510—4.40, 511—4.40, 516—4.20, 742—4.40, z oczkiem Nr. 2180—4.00, 2370—3.75, pół rondo szare 3.80, aluminjowe 4.20, złocone 7.40, giełdowe 4.40, rondówki od Nr. 1 do 6 włącznie 4.50, stalówki zagraniczne Leonardt Nr. 86, 103 i 5030—4.70, 511 z kulką 7.75, krzyżówki 4.70, z oczkiem—4.90, z kulką Nr. 516—680, pół rondo szare—5.10, złocone—7.75, stalówki Sommerville „Telegraf" 8.00, z kulką—7.80, z oczkiem—5.40, stalówki Goode'a aluminjowe z kulką—8.00 zł., szare Nr. 742—6.50, krzyżówki—8.50, pół rondo—6.00, złocone—8.50, pluskiewki stalowe Wasilewskiego hartowane za pudełko Nr. 1—50 gr., Nr. 2—62, Nr. 3—75, Nr. 4—95 gr.; spinacze małe—13 gr., większe 15 gr.; obsadki szkolne cienkie politurowane z blaszką—11.15—13.75— 14.40 — 18.00 — 33.80 zł., grubsze bez blaszki—28.00—30.00 zł., niepolitur owane bez blaszki 6.00—6.50, obsadki biurowe politurowane—41.00 zł., kałamarze szkolne 0.12—0.10, kałamarze biurowe w drzewie podwójne—3.70, potrójne—4.20 za jedną sztukę, guma do wycierania „Myszka" biała i zielona do ołówka—4.80, do atramentu—5.30, do maszyn do pisania z blaszką—4.90 za pudełko, (gumy do ołówka 8 do 100 sztuk w pudełku, do atramentu 30—45 i 60 sztuk).

Światowa produkcja ropy. Ogólno-światowa produkcja ropy naftowej wyniosła w 1926 r. 1.092.989.384 baryłek. najwięcej wyprodukowały Stany Zjednoczone A. P., gdyż 70.13%, następnie Europa 8.79, Meksyk 8.24, Ameryka Południowa 6.06, Azja 6.64%.



JAK BYĆ OSZCZĘDNIE PIĘKNĄ I ELEGANCKĄ

ENCYKLOPEDJA PRAKTYCZNA WIEDZY KOBIECEJ.

Zagadnienie moralności tanecznej.

(Emile Vuillermoz: „La vie amoureuse de Chopin". Wyd. E. Flammarion. Paris).

Musiał znakomity krytyk francuski—pisząc kronikę jednostronną, ale wysoce znamienną żywota Chopina—poświęcić oddzielny rozdział jego mazurkom oraz walcom, „pozwalały mu bowiem one najlepiej uzewnętrzniać własne tęsknoty i tragedje uczuciowe". Nie mógł też Vuillermoz, bacznie śledzący za wszystkimi współczesnymi przejawami artystycznymi meloplastyki, pominąć tak doskonałej sposobności, by nie przeprowadzić analitycznego porównania pomiędzy dawnymi a teraźniejszymi tańcami.

„Wyidealizowana synteza żywota miłosnego: mężczyzna roztacza opiekę i prowadzi, kobieta zaś powierza mu się biernie". Najskromniejszy nawet taniec wytwarza pomiędzy nimi pewnego rodzaju „współwinę fizyczną", będącą wiernem odźwierciadleniem istoty miłości. Z tego właśnie założenia wychodząc, potępiali surowi moraliści wszelkich epok, krajów i narodowości taniec, i to w czambuł — klasyczny, romantyczny, nie mniej od nowożytnego. Vuillermoz, z całą bezstronnością, przyznaje słuszność „kierownikom sumienia", tak wrogo odnoszących się do krążenia parami w atmosferze obnażonych ramion, głębokich dekoltów i odurzających perfum przy dźwiękach rozmarzającej muzyki. Natomiast powstaje on energicznie przeciwko hipokryzji gromów, miotanych na dzisiejsze dancingi, którym — błędnie, jego zdaniem — wypomina się bezustannie bale 1830-go roku, a zwłaszcza cnotliwe i ceremonjalne figury choreograficzne gawota, lub menueta. Jest to „głęboko zakorzeniony przesąd", a przecież wystarczy uważnie obserwować zbliska mistrzów fox-trota, onestepu, a bodaj i charlestona, by przekonać się naocznie, że modne obecnie tańce wkroczyły w dziedzinę „niewinnych popisów sportowych". „Czyż może być coś mniej podniecającego erotycznie, jak te marsze, których elastyczność i muskularność potęgują małe orkiestry hałaśliwe o przeważających dźwiękach instrumentów miedzianych?! Czyż nie jest ich naturalnem przeznaczeniem wpajać w serca mieszczuchów bohaterstwo, a nie rozwijać lubieżność?! Pozostaje kwestja tanga, tego już specyficznie zmysłowego tańca, ale i jemu daje Vuillermoz odpuszczenie, twierdząc, iż wielce skomplikowany charakter misternych pas pochłania całkowicie uwagę wykonawców, nie pozwalając im mieć „karygodnych myśli". I w tym wypadku kalkulacja matematyczna wywiera „sterelizacyjny" wpływ na wrodzoną zmysłowość.

Wprost przeciwnie, to raczej cnotliwym tańcom klasycznym naszych prababek przypisuje on wybitne własności „uwodzicielskie". Nie chwytano się wprawdzie brutalnie w objęcia, nie przylegano tak szczelnie do siebie, jak w fox-trocie.. dotykano się zaledwie końcami palców. Ale za to jakiż olbrzymi zasób umiejętnej kokieterji, jakież wspaniałe skarby zalotnego wdzięku w głębokich ukłonach, w starannych przegibach, w wystudjowanych figurach! „W czasie tych tańców mężczyzna i kobieta oceniali się wzajem z całem znawstwem: on — prężąc łydkę, prostując postać, wznosząc dumnie głowę; ona—poruszając rękoma, wystawiając pierś, zręcznie ukazując zgrabne linje ciała i krążąc lekko, z gracją, by jaknajlepiej dawać się podziwiać ze wszystkich stron. A przytem, były to wszak tańce, pozwalające wykorzystać rozliczne możliwości subtelnej elokwencji oczu i ust - były to tańce, w których spoglądano na się i uśmiechano się do siebie". Dziś zbyt zbliżone są ciała i głowy, by móc pieścić się wzrokiem, zbyt głośna jest melodja jazz-bandu, by móc prowadzić frywolne rozmówki. Stąd—brak wyrazu i uśmiech nieco konwencjonalny, dające się zauważyć wśród „kapłanów i westalek nowożytnej Terpsychory"... „W rzeczywistości, poza brutalnym wprawdzie, ale lojalnym kontaktem cielesnym pozbawionym jednak—na skutek ćwiczeń fizycznych i sportowych—niebezpiecznych i zdradliwych cech „owocu zakazanego", zaliczyć można wszelkie zarzuty niemoralności, stawiane obecnym tańcom do kategorji fałszywych legend. Umiejętnie wykonana „hawana" wzbudzała więcej subtelnej zmysłowości, miłosnego szału i lubieżnego odurzenia, aniżeli serdeczna prostoduszność teraźniejszego „Tea for two", w jazz-bandowym rytmie tańczonego.

K.

Mody jesienne.

— Nadchodzący sezon jesienny pozostawać ma pod znakiem kolorów brunatnych, o ile chodzi o ubranie na ulicę. Wszystkie odcienia bronzu od zupełnie ciemnego, aż do jasno-brunatnych tonów beige.

Co do gatunków, to modne są przedewszystkiem materje grubsze, praktyczne, w desenie t. zw. composes, przedewszystkiem w nieregularne kraty. Najmodniejsze materjały na płaszcze są grube, takie, które można nosić na obie strony. Na suknie modne są mieszaniny wełny z jedwabiem, a więc t. zw. muslikasha i tuslikasha. Materje te są miękkie i tak się pięknie układają, jak jedwab. Bardzo miękki jest również materjał wełniany przypominający aksamit velours de laine, gadki lub prążkowany. Dalej modne są materje, przywodzące w dotknięciu na pamięć mięciutką skórę brzoskwini, takie, jak duvetina lubvelotina.

— Na nadchodzący sezon angielscy nauczyciele tańca usiłują lansować nowy taniec pod nazwą „yale". Nowy ten taniec ma rytm powolny i tańczy się go pod muzyką bluesa. Jest on właściwie kombinacją tanga i black bottoma i odznacza się wielce harmonijnem i ruchami.

Moda a skromność.

Jeden z najpopularniejszych dzienników londyńskich „The Daily Mirror", podaje ciekawy artykuł p. t. „Moda a skromność", w którym autor wyraża szereg poglądów na ten niezmiernie aktualny temat.

Oto niektóre z nich:

„Prawdziwa skromność nie ma nic wspólnego z długością sukni albo sposobem uczesania. Zagadnienie to jest zbyt głębokie, aby rozpatrywać je według miary spódnic i rękawów. Skromność jest kwestją myśli i charakteru— a co zatem idzie, wynikających z nich czynów. Kobieta o czystych myślach nie straci nic na godności, jeśli włoży suknię do kolan i krótko ostrzyże włosy. Kobiety które oburzały się na nagość rzeźb i aktów, należą już do pogrzebanej przeszłości. Jeśli jeszcze takie istnieją, nie mogą inteligentnie i kulturalnie pojąć wymagań i problematów obecnego życia. Niestety, zbyt często identyfikujemy skromność z ciasnotą umysłu i mieszczańskiemi poglądami".

„Kobieta może powiedzieć wszystko, co „wolno" mówić mężczyźnie, a zarazem zachować całą swą godność. Odwaga, prostota i szczerość są najcenniejszemi zaletami.

„Czy kobieta, która chcąc naśladować mężczyznę, nosi smoking i pali wielkie cygara, jest nieskromną i nieprzyzwoitą? — Nie, jest tylko niemądrą. — Niema to nic wspólnego z rozumnie pojętą skromnością".

„Skromność jest naturalną emanacją jasnego i szlachetnego umysłu".

Położenie kobiet w Szwecji.

Kobiety mogą być w Szwecji członkami parlamentu i zajmować wszelkie stanowiska cywilne z wyjątkiem służby dyplomatycznej, religijnej i sądowniczej. Ogłoszona ostatnio statystyka wykazuje, że na 400.000 pracowników przemysłowych w Szwecji przypada 71.000 kobiet. Robotnice są zatrudnione w przemyśle drzewnym, metalowym i kamiennym tylko sporadycznie, w przemyśle czekoladowym natomiast pracuje robotnic 83.1%, w tytuniowym 81.6%, tekturowym 72.4%, tekstylnym 72.2%. Pozatem kobiety reprezentują większość w przemyśle rybnym, gumowym, handlu futrzanym i wódczanym, w przedsiębiorstwach hutniczych i jubilerskich oraz w przemyśle mlecznym. Wzrost ilości kobiet w przemyśle wywołuje często zaciętą walkę, męscy robotnicy bowiem uważają kobiety za czynnik obniżający ich uposażenie. Z drugiej strony im bardziej kobiety stają się niezależne ekonomicznie, tem niechętniej wychodzą zamąż, mężczyźni nie zawsze bowiem mogą ofiarować przyszłym swym żonom lepsze pod względem ekonomicznym stanowisko, aniżeli one posiadają.

Wieczna młodość dzięki „lucatate".

Pan baron Cagern, przybyły do Londynu z długiej podróży naukowej po Indjach, oświadcza, iż maharadża Deshapuiru zwrócił mu uwagę na niezwykłe własności tamtejszej rośliny, zwanej „lucatate", a przywracającej młodość ludziom i zwierzętom. Eksperymenty, dokonane osobiście przez tego władcę, dały niewątpliwie pomyślne wyniki—zgrzybiałe słonie odzyskiwały, po kilku tygodniach karmienia ich tymi cudownymi owocami, swoją przysłowiową siłę, stare papugi pokrywały się nowem, wspaniałem upierzeniem. Czyżby rzeczywiście miał to być groźny konkurent prof. Woronowa?!...

Wpływ uzębienia na stan psychiczny.

Duże wrażenie wywołał w całym świecie lekarskim referat, wygłoszony przez d-ra Williama Huntera na kongresie „Medical Association" w Edynburgu. Uczony ten mianowicie stwierdził, na zasadzie licznych, starannie przeprowadzonych badań w słynnym szpitalu londyńskim „Charing Cross", że zły stan zębów przyczynia się do rozwoju chorób umysłowych i znacznie utrudnia ich leczenie. Wywody d-ra Huntera w zupełności podziela nowojorska powaga medyczna, dr. Cocton, który wykazuje, że odsetek wadliwego uzębienia jest bez porównania większy w klinikach dla chorych psychicznie, aniżeli w innych szpitalach. Dane statystyczne poświadczają te sensacyjne rewelacje, okazuje się bowiem, że racjonalne leczenie zębów umożliwia w 40% wypadków chorób umysłowych zupełne uzdrowienie pacjentów. Przed terapją współczesną otwierają się nowe i szerokie horyzonty.

M. SIEGNIEW

Potęga natchnienia...

Zawsze, w najbardziej nawet licznem towarzystwie czuł się w głębi duszy samotnym. Ale właśnie ta samotność go męczyła i coraz więcej szedł wśród ludzi, coraz więcej szukał i tęsknił—zawsze napróżno.

Dzisiaj rano, kiedy wracał z bankietu pożegnalnego na cześć poczciwego Fredzia, przyszła mu fantazja pojechania do parku Łazienkowskiego, gdzie spędził parę godzin dając folgę swoim myślom. Tam to ujrzał nagle całą pustkę swego obecnego życia bez jutra i bez celu. Tak jakoś to naszło na niego z powiewem wonnym od bzów rozkwitłych, od traw świeżych rosą poranną.

Od wspomnień lat młodzieńczych.

Jest mu dziwnie źle. Ma jakiś nieokreślony, przykry wstręt do wszystkiego, co go ostatnie lata otaczało. Tak mało było w tem wszystkiem prawdy, szczerości, świeżości, jaka płynęła z tych drzew rozjaśnionych wiosną, z tej budzącej się do słonecznego dnia przyrody.

Szum, zgiełk, dyplomatyczna, napozór niewidoczna walka, zawiść, małostki, ambicyjki. Nikt nie jest sobą. Za skorupą form, formułek, naleciałości — własnej duszy odnaleźć nie można. A może tam nawet nic niema—pustka, skrojone według jednego szablonu małe, fałszywe duszyczki, pogrążone w samolubstwie, zarozumiałości i egoizmie.

Ale takim jest świat — trzeba się z tem zgodzić.

A właśnie, że on nie może się z tem zgodzić. Szczególniej dziś, gdy dawne wspomnienia skądś się nawiały i budzą tęsknotę i każą widzieć cały kontrast tego co było dawniej z tem, co jest teraz.

Zrzucić to wszystko z siebie, zostawić poza sobą samemu iść... dokąd?

Pojedzie na wieś do Zahorców.

Matki już dawno nie widział. Zrobi jej niespodziankę.

To dobra myśl. Odetchnie wsią, ożywczem powietrzem lasów.

Gdy tak dumał o okno wsparty usłyszał mocne szarpnięcie dzwonka i urywane głosy kilku osób rozmawiających ze służącym, któremu wydał rozporządzenie nieprzyjmowania dzisiaj nikogo.

— Dla mnie zawsze jest w domu — wyrzekła wdzięcznym głosem wysoka prześliczna szatynka wchodząc śmiało do salonu.

A! dobry wieczór!

Nie byłeś dziś u mnie, nie przyszedłeś do teatru...

No przeprosić! — dodała pieszczotliwie podając mu dłoń do pocałunku.

Przyszłam tu z Dorą i Fredem, który już na wieś nie jedzie, a pozostaje na sezon wyścigowy a potem...

O tem ci powiem później, a teraz chodź poproś ich na partyjkę.

(c. d. n.)

WIADOMOŚCI KOLEJOWE

— **Klęska powodzi,** która nawiedziła Małopolskę, wyrządziła duże szkody na linjach kolejowych, zwłaszcza w okręgu Stanisławowskiej Dyrekcji Kolejowej. Ostatnie wiadomości otrzymane przez Ministerstwo Komunikacji ze Stanisławowa donoszą, iż tor kolejowy w okręgu tej Dyrekcji został w wielu miejscach podmyty, uniemożliwiając regularną komunikację.

Specjalnie duże szkody wyrządziły wezbrane wody na odcinku Stryj — Bednarów linji Stryj—Stanisławów, gdzie woda zniszczyła nasyp kolejowy tak dalece, iż ruch kolejowy osobowy i towarowy został z dnia 31 sierpnia b. r. całkowicie wstrzymany aż do odwołania. Równocześnie wstrzymany został na tej linji naładunek własny oraz przyjmowanie transportów od sąsiednich Dyrekcji. Władze kolejowe wydały odpowiednie zarządzenia, aby przesyłki kierowane do miejscowości leżących na tej linji wstrzymać i odpowiednio zabezpieczyć.

Równocześnie w tejże samej Dyrekcji wstrzymany został również ruch kolejowy osobowy i towarowy na odcinku Podleśniów—Woronienka linji Stanisławów—Jasina, gdzie woda również podmyła tor kolejowy. Pogotowie techniczne Dyrekcji pracuje z całym wysiłkiem, aby możliwie jaknajprędzej naprawić wyrządzone przez powódź szkody i zagrożone odcinki linji kolejowych uchronić przed zniszczeniem.

W Krakowskiej Dyrekcji Kolejowej podmyty został tor kolejowy na szlaku Kęcina—Marcinkowice, gdzie nasyp kolejowy został formalnie zerwany na przestrzeni 80 m. Ruch pociągów towarowych wstrzymano całkowicie na przeciąg 48 godzin, zaś ruch osobowy odbywa się z przesiadaniem. Należy zaznaczyć, że jeszcze 2-IX rano Ministerstwo Komunikacji nie miało połączenia telegraficznego z Dyrekcją Stanisławowską, na terenie której ucierpiały również poważnie środki łączności.

— **Pan Minister Komunikacji** Inż. P. Romocki powrócił z urlopu wypoczynkowego i objął urzędowanie.

Przyjęcia w Min. Komunikacji. W dn. 2 b. m. p. minister komunikacji, inż. P. Romocki, przyjął p. Wawelberga w sprawie ulg taryfowych dla przewozu materjałów budowlanych na budowę domów robotniczych, wznoszonych z fundacji im. Wawelberga.

Rozmiar uszkodzenia torów kolejowych. Do ministerstwa komunikacji nadchodzą stale uspokajające wiadomości z terenów uszkodzonych powodzią Zgodnie z tymi meldunkami w wielu wypadkach tory kolejowe dadzą się znacznie szybciej naprawić, niż było to początkowo do przewidzenia. Na skutek tego na szeregu linjach komuuikacja będzie uruchomiona po upływie paru dni.

— Z Lwowskiej Dyrekcji kolejowej nadchodzą dalsze wiadomości o wstrzymaniu ruchu kolejowego na całym szeregu odcinków a między innymi na linjach Sambor—, Sianki, Stryj — Sambor i Stryj — Lawocznegdzie nasyp kolejowy został poważnie uszkodzony przez wezbrane wody górskich rzek.

Meldunki nadchodzące z odcinków kolejowych i różnych miejsc Dyrekcji Lwowskiej brzmią już teraz raczej uspakajająco, dając nadzieję, iż wyrządzone przez powódź szkody będą szybciej usunięte niż początkowo się spodziewano.

Bonifikacja Kolejom Austrjackim 3.000 fr. zł. Zarząd austrjackich kolei wystosował ostatnio prośbę do wszystkich zarządów kolejowych należących do Międzynarodowego Związku wagonowego, w które prosi poszczególne zarządy kolejowe o nie zaliczanie czynszu za pobyt obcych wagonów na linjach kolei austrjackich w okresie ostatniej wiedeńskiej rewolucji, t. j w okresie od 15do 18 lipca r. b., wychodząc z założenia, iż wypadki wiedeńskie były siłą wyższą, której Zarząd kolei austrjackich przeciwdziałać nie mógł.

Pan Minister Komunikacji inż. P. Romocki wyraził zgodę na tę prośbę, wskutek czego kwota około 3.000 franków zł., którąby przypadła Polskiemu Zarządowi kolejowemu z tej racji, została zbonifikowana kolejom austryjackim, co niewątpliwie przyczyni się do utrzymania dobrych stosunków między kolejami polskimi i austrjackimi.

— Z Dyrekcji Kolejowej Lwowskiej i Stanisławowskiej donoszą, iż na całym szeregu odcinków podjęty został normalny ruch kolejowy. Tak więc, wznowiono ruch w Dyrekcji Lwowskiej Chyrów — Nowy Zagórz i Komarów — Sambor, zaś w Dyrekcji Stanisławowskiej na linji Stanisławów—Sniatyn i Stryj—Bolechów.

Ważna konferencja dla sprawy eksportu węgla polskiego. Odbędzie się w Krakowie w dniu 9 września w celu ułożenia taryfy związków komunikacyjnych adrjatyckich. Udział w tej konferencji wezmą przedstawiciele zarządów kolei Czechosłowacji, Austrji, Węgier, Jugosławji, Bawarji, Włoch oraz przedstawiciele linji kolei adrjatyckich. Konferencja ta z tego powodu jest ważna dla Polski, że chodzi tu m. i o kwestję eksportu węgla polskiego na południe. Zauważyć należy, że o tranzyt węgla polskiego przez terytorjum tych państw współzawodniczą ze sobą Austrja i Węgry.

Rozbudowa linji telefonicznych. Dowiadujemy się, że Ministerstwo poczt i telegrafów projektuje zaprowadzenie w r. 1928 bezpośredniej komunikacji telefonicznej Warszawa—Rumunja (przez Łódź, Lwów, Śniatyń), Gdynia — Berlin i założenia kabla międzymiastowego, które obejmie ważniejsze ośrodki kraju (na południu i zachodzie).

W najbliższych dniach ministerstwo przystępuje do przeprowadzenia prób telefonicznych na linji Warszawa — Moskwa Równocześnie zołożone zostaną nowe linje telefoniczne: Warszawa—Poznań—Gdynia — Poznań, Kraków— Poznań, Katowice — Poznań, Warszawa — Gdynia i Warszawa — Sosnowiec.

Ułatwienia w komunikacji międzynarodowej. Na ostatniej sesji Komisji Międzynarodowego Związku Kolei, odbytej w Sztokholmie w czerwcu r. b. przy udziale przedstawicieli P.K.P. w osobach Dyr. D-tu Ekspl. M.K. inż. W. Czapskiego, st. ref. D-tu Mech. inż. T. Owczarka oraz ref. tegoż D-tu inż. Sokołowskiego rozpatrzono między innemi następujące sprawy, wschodząc w zakres techniki i mające znaczenie ułatwień w komunikacji międzynarodowej:

1) Ustalenie jednorazowej procentowej zniżki w komunikacji międzynarodowej dla dzieci i grup poszczególnych towarzystw.

2) Ułatwienie w podróży dla uczącej się młodzieży i drużyn harcerskich.

3) Ujednostajnienie mianownictwa towarów w komunikacji międzynarowej.

Pozatem rozpatrzono szereg spraw, dotyczących taboru kolejowego, sygnalizacji i innych (ob. „Inżynier Kolejowy" Nr. 8 z dn. 1-VIII r. b.).

Przedłużenie czasu pracy na kolejach szwajcarskich. Stale pogarszający stan finansowy związkowych kolei szwajcarskich doprowadził, po długich dyskusjach, do przyjęcia przez Radę Związkową projektu ustawy, która umożliwia, na przeciąg lat 10, przedłużenie czasu pracy bardzo znacznej liczby kolejarzy. Przeciętne przedłużenie wynosić będzie pół godziny na dobę, oraz jednocześnie skrócenie urlopów o przeciętny okres pół tygodnia. Zarząd dróg żelaznych spodziewa się, że osiągnie 5 i pół miljona franków oszczędności z racji przedłużenia dnia pracy i 850.000 franków oszczędności z racji skrócenia urlopów.

Związki zawodowe kolejarzy zapowiadają podjęcie walki z powyższą decyzją.

P. minister komunikacji inż. P. Romocki przy pracy. W dniu 4 b. m. po uroczystem otwarciu Targów Wschodnich i Wystawy komunikacyjnej, p. minister komunikacji inż. P. Romocki odbył inspekcję zniszczonych przez ostatnią powódź odcinków linji kol. w lwowskiej dyrekcji kolejowej. Niektóre odcinki zwiedzał p. Minister na drezynie, gdyż stan ich był taki, iż pociągi nie mogły dochodzić do miejsc zniszczonych, które p. Minister osobiście obejrzał w towarzystwie radcy ministerjalnego p. Mikołaja Dolanowskiego. Między innymi p. Minister przeprowadził inspekcję odcinka Sambor—Kulczyce, na którym wezbrane wody Dniestru zniszczyły duży most kolejowy, oraz odcinka Chłopczyce—Sambor, gdzie powódź zniszczyła na przestrzeni jednego kilometra nasyp kolejowy.

P. Minister przeprowadzał inspekcję w towarzystwie naczelników poszczególnych oddziałów i na miejscu osobiście wydawał odpowiednie zarządzenia. Należy zaznaczyć, iż zarząd kolejowy robi wszystko, aby ruch na zniszczonych linjach kolejowych mógł być jaknajszybciej podjęty.

Ważne dla ubiegających się o kredyty przewozowe. Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, iż 3-miesięczne kredyty przewozowe udzielane w miesiącach lipcu, sierpniu i wrześniu w celu zaopatrzenia różnych zakładów przemysłowych, handlowych i organizacji w zapasy opału na okres jesienny i zimowy, nie będą bezwzględnie już udzielane od dnia 1 października r. b. począwszy, wobec czego wszelkie zgłoszenia w tej sprawie, kierowane do Ministerstwa Komunikacji, czyto do Dyrekcji kol są bezcelowe.

Ministerstwo Komunikacji, udzielając tych kredytów przewozowych, pragnęło odciążyć tabor kolejowy w okresie jesiennym, kiedy to ruch na kolejach bardzo się wzmaga ze względu na przewozy zboża, ziemniaków i buraków.

Troska M. K. o rozwój turystyki polskiej. Zarząd P. K. P. w trosce o rozwój ruchu turystycznego w Polsce i przeciąganie jaknajwiększej liczby turystów zagranicznych do uzdrowisk polskich, rozwinął szeroką propagandę na terenie międzynarodowym, zawierając specjalną umowę z światowej sławy biurem podróży Cooka. Równocześnie staraniem Ministerstwa Komunikacji wydany został ilustrowany przewodnik kolejowy część I w języku polskim, francuskim i angielskim. Przewodnik ten Ministerstwo Komunikacji wydało w dużym nakładzie i jest on rozpowszechniony na różnego rodzaju wycieczkach i zjazdach. Wydanie francuskie i angielskie przewodnika rozdawane jest na różnego rodzaju międzynarodowych zjazdach, których kilka odbyło się w ostatnim czasie w Polsce, a pozatem duża ilość egzemplarzy rozesłana została naszym placówkom, zagranicznym oraz międzynarodowym ajencjom biur podróży.

РПі 27202
1927/20.

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Kronika krajowa.

— Trąba powietrzna w Ladzkach Szlacheckich miała miejsce we wtorek dnia 31 ub. m. 15 minut, przez które trąba szalała, wydały się prawdziwem piekłem. Huragan, połączony z gwałtowną ulewą, momentalnie uniósł w powietrze 54 gospodarstwa z wszystkiemi zabudowaniami, a 42 inne gospodarstwa zniszczył prawie w zupełności. Z wymienionych 54 gospodarstw niema obecnie zupełnie śladu. Pareset osób znalazło się bez dachu. P. wojewoda udzielił na miejscu doraźnej pomocy pieniężnej. Katastrofę pogorszał fakt, że okolica znajdowała się równocześnie pod wodą

Na Pokuciu w okolicy Kossowy i Żabiego powódź przedstawia się ciągle katastrofalnie. Wszelka komunikacja z temi okolicami jest przerwana. Droga Jasienów Górny-Żabie wogóle nie istnieje na przestrzeni kilkudziesięciu klm. Na jej miejscu płynie obecnie Czeremosz, lub znajduje się żwirowisko, tak że trzeba będzie budować nową drogę. W powyższych okolicach zniszczonych jest kompletnie 12 mostów.

— W poselstwie Sowieckiem w Warszawie zamordowano w bestjalski sposób niewygodnego dla Sowietów młodego działacza rosyjskiego Trajkowicza.

— Na zjeździe publicystów we Lwowie Minister handlu i przemysłu E. Kwiatkowski wygłosił dłuższe przemówienie określając zwięźle i rzeczowo obecny trudny stan gospodarczy kraju oraz najskuteczniejsze środki naprawy i zamierzenia rządu i rolę prasy.

— 6 września r. b. zapadł wyrok Sądu Wojennego w Warszawie w sprawie generała Michała Żymierskiego, który skazany został na 5 lat ciężkiego więzienia za popełnione na szkodę Państwa nadużycia.

— W dn. 1 b. m., p. Minister Spraw wewnętrznych podpisał dekret, rozwiązujący rady miejskie w Żawierciu, Włocławku, Tomaszowie, Mazowieckim, Suwałkach i Łomży. Terminy nowych wyborów zostaną wyznaczone przez odpowiednich wojewodów.

— W dn. od 24 do 28 ub. m. odbyły się w Wilnie zawody wojskowo-sportowe i strzeleckie K. O. P. Były to pierwsze zawody, jakie zorganizowała straż pograniczna—wyniki ich były bardzo dobre, jeżeli się zważy niedawny stosunkowo ich rozwój wśród wojska. W uroczystościach, na które składały się pięciobój wojskowo-sportowy, biegi, skoki, rzuty dyskiem i oszczepem, wyrzut kuli oraz zawody strzeleckie zespołowe i jednostkowe, wzięli udział dowódzcy 6 i 3 brygady K. O. P. Mistrzostwo uzyskał 20 bataljon oficerski oraz 8 bataljon zespołu szeregowego.

Kronika zagraniczna.

— Wielka koncepcja Polski utworzenia Locarna wszechcuropejskiego przeprowadzonego przez Ligę Narodów, a opartego na pakcie o powszechnej neagresji, zaalarmowała świat cały. Kto paktu o powszechnej neagresji podpisać nie zechce — ten nie życzy sobie pokoju w Europie.

— Żakłady Junkersa przygotowują w tajemnicy lot transatlantycki,

— Z Meksyku donoszą, że odkryto tam nowe alkaloid znajdujący się w roślinie, należącej do rodziny Thevetia. Alkaloid ten nazwany „thevetin" działa w nadzwyczajny sposób skutecznie na usunięcie zmęczenia Jest on zawarty w soku mlecznym rośliny, oraz w jej owocach.

Na odkrycie tej rośliny wpadnięto w ten sposób, iż przekonano się, że członkowie plemienia meksykańskiego Jakvi są w stanie po spożyciu chleba sporządzonego z tej rośliny całymi godzinami wykonywać najcięższe prace. Również stwierdzono, że podczas świąt Wielkanocnych różne górskie plemiona całemi dniami wykonują najbardziej męczące tańce i to bez przerwy. Jedynie spożycie tej rośliny umożliwia im wytrzymanie takich niezwykłych trudów. Jest rzeczą interesującą, że zwycięscy w tych tańcach zostają obierani naczelnikami plemion.

— Dziewiętnastoletnia obywatelka Norwegji p. Gudrun Trogstad zdała egzamin na kapitana okrętu i jest pierwszą kobietą zajmującą takie stanowisko.

— Australijskie władze kolejowe w Sidney zwolniły przeszło 1000 robotników kolejowych, którzy opuściły pracę celem wzięcia udziału w demonstracji protestacyjnej z powodu stracenia Sacco i Vanzettiego. Magistrat m. Sidney'u, zwolnił z powodu takiegoż przekroczenia 800 osób z pośród pracowników miejscowej elektrowni.

— W Nowym Jorku przystąpiono do budowy nowego olbrzyma — samolotu, który będzie mógł zabrać z sobą około 100 podróżnych. Samolot ważyć będzie przeszło 50 tys kg., przyczem długość jego 35 m., długość zaś jego płatów po 70 m. Obsługa składać się ma z 6-ciu osób, kabiny zaś będą posiadały 2 piętra. Jedzenie podawane będzie do wspólnego stołu, ustawionego w największej kabinie Budowany samolot będzie największym samolotem osobowym, kilkakrotnie przenoszącym wielkością już istniejące. Szybkość jego wynosić ma przeszło 130 klm. na godzinę.

— 15—20 sierpnia kurs pożyczek polskich na giełdzie nowojorskiej wykazał dalszą tendencję zwyżkową.

Silne lotnictwo — Silna Polska!
Popierajmy Ligę Obrony Powietrznej Państwa!

POŻYTECZNE WYDAWNICTWO.

Instytut Naukowej Organizacji w Warszawie przystąpił do wydawania dodatku do organu Instytutu „Przeglądu Organizacji" pod nazwą „Organizacja Gospodarstwa Domowego". Zadaniem tego pisma jest zaznajamianie kobiet polskich z nowemi metodami pracy, podawanie do ich wiadomości pojawiających się na rynku krajowym i zagranicznym przyrządów oraz wynalazków, ułatwiających pracę, jednocześnie, zaś pobudzanie bardziej czynne i przedsiębiorcze jednostki do samodzielnych prób i udoskonaleń.

Cena pojedyńczego numeru wynosi gr. 50, prenumerata kwartalna zł. 1 50, półrocz na zł. 3, roczna zł. 6.

Zgłoszenia należy kierować do Sekcji Gospodarstwa Domowego Instytutu Naukowej Organizacji, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 66.

Pierwszy numer zawiera artykuł „Znaczenie ogniska domowego", w którym M. Romanowa podkreśla bardziej powszechną i niezastąpioną rolę kobiety, jako strażniczki domowego odniska, oraz odpowiedzialność każdej jednostki za postęp dokonany. I. Szumlakowska w artykule „Co to jest naukowa organizacja?" porusza ogólnie kwestję naukowej organizacji oraz wskazuje jej cele M w „Kąpielach słonecznych niemowląt i dzieci" omawia wartość tych kąpieli oraz sposób ich stosowania, zarówne w mieście, jak na wsi. Niezmiernie ciekawy jest artykuł „Gospodarstwo domowe terenem badań i doświadczeń naukowych", opracowany przez M. Rogalską według Inż. Szpaczka, zaznajamiający nas z systematyczną pracą stacyj doświadczalnych gospodarstwa domowego w Stanach Zjednoczonych oraz z olbrzymim zakresem ich działania. „Dom nowoczesny" podaje czytelnikom ciekawe szczegóły, dotyczące domu, wybudowanego na tegorocznej wystawie w Paryżu z zastosowaniem wszelkich zdobyczy hygjeny, techniki oraz innych nauk. „Gotowanie jarzyn" zawiera wskazówki, jak przyrządzać potrawy z jarzyn, aby nie niszczyć zawartych w nich cennych soli mineralnych oraz witamin i podaje parę przepisów kucharskich. Ciekawą nowością są: dział współpracy czytelniczek między sobą oraz apel do wytworców, w którym Redakcja podaje rysunki paru prostych ulepszeń gospodarskich. Kronika obejmuje wiadomości o odbytym kursie gospodarstwa domowego oraz omawia obszernie bibljografję z tego zakresu.

Numer opracowany jest bardzo starannie i zaopatrzony w szereg ciekawych rysunków.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 szpalt. 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX" Portowa 7.

Львівська бібліотека АН УРСР

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (Red.).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela 18 września 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2. || Nr. 21.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

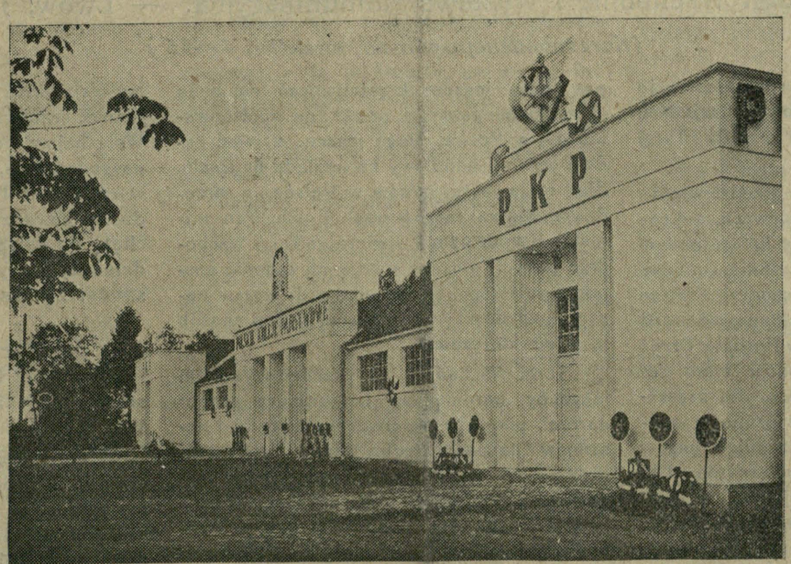
DODATKI SPECJALNE: 1. Wieczory w Rodzinie Kolejarza. 2. Jak być oszczędnie piękną i elegancką. 3. Dla dzieci. 4. Kolejarz-Sportowiec 5. Encyklopedja wiedzy kolejowej. 6. Radjo Express Kolejowy. 7. Ukochajmy morze. 8. Pamiętniki Starego Admirała.

Piękny czyn Ministra Romockiego.

Szersze sfery naszego społeczeństwa niestety dotąd jeszcze b. mało interesują się zagadnieniami rodzimego kolejnictwa i jego pracą.

Zdawałoby się, że powszechnie znane, odniosłe znaczenie kolei dla całokształtu gospodarstwa narodowego dostatecznie uzasadnia potrzebę większego zainteresowania się ogółu obywateli tą wielką gałęzią naszego życia kulturalnego i gospodarczego, jaką jest kolejnictwo.

W rzeczywistości jednak jest inaczej. Publiczność, korzystająca z usług przewozu kolejami żelaznemi interesuje się kolejnictwem o tyle, o ile zajdzie tego w podróży potrzeba, po za tem, zadawalnia się w zupełności wzmiankami prasy o wypadkach kolejowych, uważając, że „koleje są potrzebne państwu, jako źródło dochodów skarbu", nie mając nawet pojęcia o ogromie pracy faktycznej, ideowej i twórczej, o wysiłkach mrówczych, jakie polski inżynier, technik, urzędnik i robotnik kolejowy, żyjąc w ciężkich warunkach ekonomicznych, co dnia wkłada w sprawę nieustannego ulepszenia pracy, sprawności i bezpieczeństwa polskich kolei państwowych.



Wystawa komunikacyjna, Lwów 1927 — Pawilon.

Związki kolejowe, aczkolwiek posiadają własną prasę i olbrzymie fundusze, wzrastające co miesiąc ze składek członkowskich kolejarzy, to jednak w tym zakresie—popularyzacji zagadnień kolejnictwa w społeczeństwie, nieomal że nic nie zdziałały, gdyż większość sił swoich i środków rozchodują, poza akcją oświatową wśród kolejarzy, na jałową walkę partyjną i wzajemne samozwalczanie się oraz akcję przeciwstawiania się niedogodnej administracji kolejowej.

Z tego też względu z uznaniem powitać należy piękną i doniosłą, w skutkach, pożyteczną inicjatywę Ministra Komunikacji inż. Pawła Romockiego—otwarcia I w Polsce Wystawy Komunikacyjnej przy VII Targach Wschodnich we Lwowie

Wspaniale urządzona, przebogata Wystawa ta dała szerszemu ogółowi obywateli i kolejarzy oraz cudzoziemcom rok rocznie odwiedzającym Targi Wschodnie świetny przegląd imponujących wyników pracy faktycznej polskich kolei państwowych i wysiłków twórczej myśli kolejarzy polskich.

Zwiedzającym Wystawę przedstawiono kolosalny rozwój techniki i gospodarki naszego kolejnictwa oraz szereg wynalazków, jak parowozy i wagony polskiej fabrykacji, urządzenia elektryczne do sygnalizacji, zamknięcia jezdni, zcentralizowania i zabezpieczenia zwrotnic i wagonów od uciekania, aparatów sygnalizacyjnych inż. Segieta, podziemnej stacji wodne

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202

inż. Krzyżanowskiego, hamulca przestawnego pomysłu inż. Suchanka, łącznika automatycznego inż. Sokołowskiego, oliwiarki — filtru systemu Oczykowskiego, ekonomicznego parowozu o stawidłach zaworowych inż. A. Jędrusika i szereg innych świetnych wynalazków, stawiających Polskę pod względem techniki kolejowej w jednym z pierwszych szeregów państw świata.

Imponujące są również prace uczni warsztatów kolejowych we Lwowie, dokonane pod kierunkiem p. Hubera, zwłaszcza precezyjnie wykonane modele maszyn, mostów i przyrządów, tak w warsztatach Lwowskiej, jak Katowickiej i Stanisławowskiej Dyrekcji Kolei.

Cel główny wystawy komunikacyjnej zapoznanie naoczne szerszych warstw społeczeństwa i kolejarzy z działalnością kolei, jej pracą bezpośrednią i uboczną w najróżnorodniejszych dziedzinach, dotychczas mało znanych, lub znanych jedynie w drobnych fragmentach, został całkowicie osiągnięty, za co twórcy tej pierwszej w Polsce Wystawy Romunikacyjnej p. Ministrowi Romockiemu i Komitetom Wystawy należy się szczera wdzięczność i uznanie społeczeństwa oraz ogółu kolejarzy polskich, których praca nie tylko techniczna lecz i kulturalno-oświatowa na terenie różnych Dyrekcyj kolejowych, a zwłaszcza w Ogniskach kolejowych Dyrekcji Wileńskiej wzbudzała szczery podziw i zachwyt zwiedzających.

Przy sposobności stwierdzić należy, że Wystawa Komunikacyjna jest szczupłem tylko odbiciem obrazu kolei polskich, udowadnia jednak niezbicie, że w kolejnictwie polskiem dokonywa się ciągła niezmordowana praca pozytywna, dająca wyniki jaknajlepsze, których pozazdrościć nam mogą cudzoziemcy, licznie zwiedzający Targi Wschodnie i Wystawę Komunikacyjną.

Zawdzięczając uprzejmości Majora Ortwina i miłego przewodnika po wystawie p. E. Postulko, referenta Dyrekcji kolei we Lwowie, obejrzeliśmy szczegółowo wszystkie działy Wystawy z talentem udekorowanej przez inż. arch. M. K. p. J. Wołkanowskiego.

Pierwsza rewja pracy kolejnictwa polskiego pozostawia niezatarte wrażenie siły i mocy ducha i myśli twórczej polskiej, napawa nas dumą obywatelską i wiarą w zwycięstwo Polski wyścigu pracy narodów świata.

Twórcy i organizatorom Wystawy Komunikacyjnej oraz wynalazcom polskim i pionerom kolejnictwa cześć!

Jerzy Kamiński.

Na starcie Wyścigu Pracy.

VII Targi Wschodnie i Wystawa Komunikacyjna. — Lwów, 1927 r.

(Korespondencja własna, wrzesień 4—15.)

Jak corocznie, tak i tego roku zaroiło się miasto wzgórz, miasto kresowej czujności: Lwów rozpoczął swe siódme z rzędu Targi wschodnie.

Nie jest tu miejsce na przedstawienie ważności targów międzynarodowych, ani roli Targów Wschodnich w życiu gospodarczem Rzeczypospolitej. Niemniej jednak musimy zaznaczyć, że po szczodrej ofierze krwi, powstały odrębne i odmienne, niż przed wojną stosunki gospodarcze w Europie. Przez wiele lat oceniano siłę narodów tylko według ilości uzbrojonych ramion. Po zagarażowaniu rydwanu wojny, nawiązano stosunki handlowe, przemysł poszukuje rynków zbytu, wzmaga się zapotrzebowanie. Dla zapobiegnięcia szalonej dezorjentacji w świecie kupieckim, okazała się konieczność powołania do życia nowej instytucji, instytucji, przed wojną mającej inne zadania — gdyż unormowaną i spopularyzowaną była produkcja każdego kraju—instytucję tą nazwano Targiem Międzynarodowym.

Targi międzynarodowe powstają w całej Europie. Zjeżdżają się agenci rozmaitych dalekich, zagranicznych firm, obserwują, czynią zakupy, zaś po powrocie do swych krajów, dzielą się wiadomościami ze swymi mocodawcami, sporządzają dokładne mapy najbardziej ruchliwego żywiołu: przemysłu i handlu. Ten międzynarodowy, pokojowy wywiad potrwa jeszcze czas dłuższy, aż prace kartografów przemysłu zostanie ukończoną, podręczniki ekonomiczne poprawione i uzupełnione.

Nieco odmiennie, niż w innych krajach Europy, układają się stosunki w Polsce. U nas długo jeszcze krystalizować się będą stosunki handlowe, a nawet po unormowaniu ich w Polsce, długo jeszcze działać będzie wywiad handlowy ze względu na Rosję. Stąd racja bytu targów w Polsce, a przedewszystkiem Targów wschodnich. Pan minister **Kwiatkowski** otwierając Targi Wschodnie zwrócił słuszną uwagę na zadanie eksportu polskiego. Przechodząc do spraw naszej gospodarki wewnętrznej w ten sposób ją scharakteryzował:

„Targi Wschodnie są przedewszystkiem jakgdyby barometrem konjunktury gospodarczej, jakgdyby barometrem psychiki i nastrojów gospodarczych. Jeżeli dziś mielibyśmy ogarnąć ubiegający rok, to musimy stwierdzić, iż **był to rok szybkiej konsolidacji stosunków gospodarczych w Państwie,** mimo niezwykle ciężkich i trudnych warunków zewnętrznych. **Był to rok, w którym obudziła się wiara we własne siły, we własne zdolności twórcze, zdolności przełamywania najcięższych oporów** w dziedzinie gospodarczej — a działalność owiana tą wiarą przyniosła duże sukcesy."

„Waluta państwowa została ustabilizowana, a stabilizacja wzmocniona rezerwami w kraju i zagranicą w takiej wysokości, jakiej dotychczas nie posiadaliśmy. Budżet państwowy nietylko został realnie zrównoważony, ale dał nadwyżki, które pozwoliły na podjęcie pierwszych większych państwowych inwestycyj".

„Mamy prawo sobie i społeczeństwu powiedzieć, że rok ubiegły był **okresem usilnej pracy nad utrwaleniem ekonomicznego bytu Polski.** Choć może nie osiągnęliśmy wszystkich zamierzeń, czy pożądań—to jednak pracowaliśmy dobrze i z rezultatem. Wsłuchajmy się w spotęgowany rytm życia gospodarczego, które pulsować będzie i tu w czasie VII Targów Wschodnich, a stwierdzenie powodzenia niech stanie tylko **zachętą do dalszej realnej, wytrwałej, codziennej pracy nad dalszą odbudową gospodarczą naszego Państwa.**

Jednym z czynników tej świadomości mają być **Targi Lwowskie!** To też życząc im w imieniu Rządu powodzenia i najlepszego spełnienia zadań—ogłaszam VII Targi Wschodnie jako otwarte".

W ten sposób, z założeń wspólnych weszliśmy na drogę dnia dzisiejszego. Żałujemy bardzo, że ze względu na charakter naszego pisma nie możemy Targom Wschodnim poświęcić więcej miejsca. Nie możemy tego uczynić także z tego powodu, że musimy zwrócić uwagę na **Wystawę Komunikacyjną,** która zajęła sporo miejsca na placu Targów Wschodnich.

Idąc drogą codziennego dnia nie możemy pominąć uroczystości otwarcia wystawy. Więc przedewszystkiem powitalne przemówienie prezesa Lwowskiej Dyrekcji Kolei Państw. Inż. Pawła Prachtel-Morawiańskiego. Pan prezes mówi między innemi:

„Wystawa wskaże patrzącemu przedewszystkiem dzieło dokonanej odbudowy, rozbudowy i przebudowy kolei. Nielada pracy i wysiłku potrzeba było, aby linje i urządzenia kolejowe dźwignąć ze zgliszcz powojennych i do należytej doprowadzić je sprawności. **Zmienione pod wpływem przewrotu politycznego warunki ekonomiczne,**

a w szczególności stosunki handlowe i co zatem idzie zmieniona atrakcja komunikacyjna, **wymagały też stosownej rozbudowy i przebudowy linji kolejowych.** Wystawa pokaże i to, cośmy na tym właśnie polu zdziałali, mając zresztą pełną świadomość, że pod tym względem są to dopiero zaczątki długiej i żmudnej, celowej pracy".

Na powitanie Pana Prezesa, przepięknie odpowiedział inicjator Wystawy Komunikacyjnej **Pan Minister inż. Paweł Romocki** konkretnie i rzeczowo określając zadania Wystawy. O kolejnictwie polskiem w ten sposób wyraził się Pan Minister:

„Koleje w Polsce są czołową i nie mającą sobie równej **instytucją charakteru gospodarczego.** Są one pozatem odbiciem funkcji gospodarstwa narodowego i to odbiciem dokładniejszem, aniżeli gdzieindziej, bowiem wbrew sytuacji geograficznej cieszymy się bardzo nieznacznym tranzytem Pod tym względem koleje polskie skazane są czas jakiś na sui generis samostarczalność w przewozie towarów w kraju wytwarzanych i spożywanych. A wreszcie **kolei przypada rola konsumenta krajowej wytwórczości przemysłowej.** Import towarów potrzebnych kolei, ogranicza się do ułamka procentu, czyli **niemal w stu procentach polskie koleje państwowe są konsumentem przemysłu rodzimego.**

Obraz działalności P. K P. ujrzymy w wykresach i eksponatach, zapewne jeszcze nie dostatecznie szczegółowych, ujrzymy materjał porównawczy dwojakiego rodzaju: **działalność P. K. P. w szeregu ostatnich lat, oraz P. K. P. w porównaniu z kolejami innych państw.** Niechaj będzie to **bodźcem dla ogromnej rodziny kolejarzy** ku prześcignięciu w każdym zakresie innych kolei Europy, z tem, by w roku 1929 w Poznaniu postęp najwyższy kolejnictwa polskiego skonstatować mogli.

Społeczeństwu dla umocnienia woli — ziszczenia snów o potędze oddaję Pierwszą Wystawę Komunikacyjną".

Tak! Społeczeństwu dla umocnienia woli! Powiedzenie nadzwyczaj trafne. Wystawa Komunikacyjna (ściślej: Wystawa Ministerstwa Komunikacji), a właściwie przedsiębiorstwa P. K. P. robi wrażenie wspaniałe. Zbliżając się do wystawy widzimy z daleka olbrzymią bramę ozdobioną orłem państwowym, semaforami i godłem kolejowym. Na lewo trzy parowozy firmy „Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce" S. A. Chrzanów" i H. Cegielski. Za parowozami stoją wagony rozmaitych typów, osobowy, sypialny, ratunkowy.

Pawilon wystawowy, kształtu olbrzymiej podkowy, ozdobiony artystycznemi witrażami i malowidłami zawiera szeregi stołów z modelami dworców, mostów, wagonów, urządzeń technicznych i t. p. Na ścianach pracowite, staranne i żmudne wykresy, opisanie których zajęłoby znacznie więcej miejsca, niż możemy sobie pozwolić.

Z rozmieszczonych zestawień dowiadujemy się, że w Polsce mieliśmy w 1919 r. około 2700 parowozów, w 1926 r. 5.157, co stanowi 3.01 parowozów na 10 km. linji. Tabor wagonów towarowych zawierał w 1919 r. około 60.000 wagonów, w 1926—140.355. W tym czasie ilość wagonów osobowych wynosiła 10.033. W roku 1926 przewieziono 149.970 tys. osób, bagażu 174.000 tonn, ładunków 64278 tysięcy tonn. I tak dalej! Powtarzamy: nie sposób w sprawozdaniu zamieścić wszystkich, interesujących nadzwyczaj wykresów, nie sposób również oddać ogromu wysiłku, jakie Ministerstwo zużyło na wykonanie tak szczegółowych, a popularnych i artystycznych wykresów.

Wystawę wykańczają piękne wykresy komunikacji samolotowej, pokazy „Ruchu", „Orbisu", Rady Portu Gdańska i t. p.

Miłą atrakcję stanowi kinoteatr, wyświetlający film „Szlakiem Polskich Kolei Państwowych" oraz kolejka wąskotorowa, obsługiwana drezynami motorowemi, które to urządzenia cieszą się silną frekwencją osób.

J. Tężycki—Lwów.

O polskie lotnictwo.

(*artykuł dyskusyjny*).

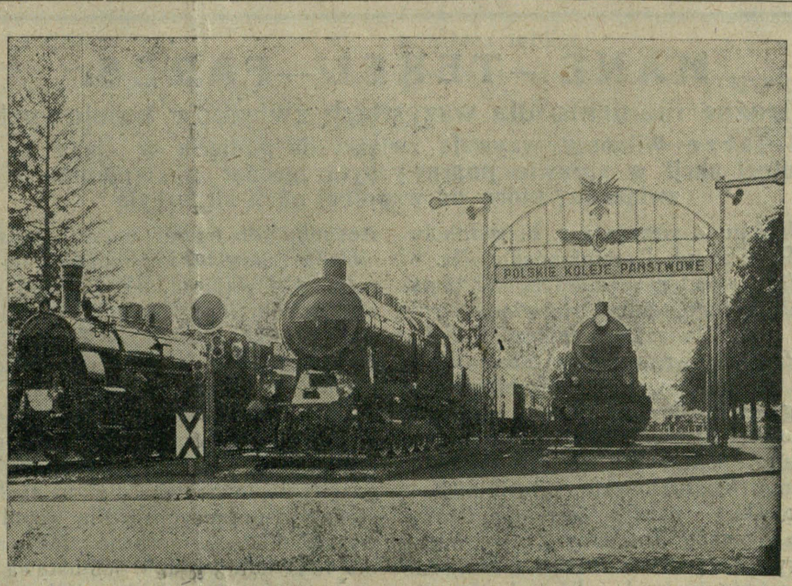
Dotychczasowe próby jednostek zwrócenia na właściwe tory rozwoju ojczystego lotnictwa, nie mogą poszczycić się widocznemi sukcesami. Nie badając i nie wykazując w tej chwili powodów, miejmy odwagę powiedzieć sobie bez ogródek: *„lotnictwa, na jakie Polskę stać — niema"*.

Spójrzmy na naszych najbliższych sąsiadów — Czechów. U nich istnieje podobna naszej społeczna instytucja, opiekująca się lotnictwem (nb. później założona), a jednak międzynarodowa wystawa lotnicza w Pradze w czerwcu r. b. wykazała, co może inicjatywa zdrowo myślących i patrzących trzeźwo w przyszłość jednostek. Czesi mają co pokazać i czem się pochwalić.

Jakże nędznie przedstawia się nasz dorobek lotniczy w tem tylko zestawieniu, pomijam świadomie Rosję i Niemcy, gdyż ten stosunek będzie dla nas bardziej przytłaczający. Czesi nietylko produkują, ale i eksponują własne typy aparatów, latają, szkolą trenują i osiągają rekordy tylko na swojskich konstrukcjach (tak silnik, jak i aparat).

Reklamujemy osobistą odwagą i ambicją cudze firmy. Zbieramy na „lotnictwo", mamy dużo prezesów, istnieją artystyczne plakaty, ale... ile zdemobilizowanych pilotów ma możność treningu? (koszt wyszkolenia pokrywało przecież Państwo, jeśli fachowcy nie będą się trenować, trzeba ich naukę zaczynać od początku). Gdzie pracują niedawni fachowcy armji? Czy istnieje w tej chwili chociaż jedna cywilna szkoła pilotów? Ilu posiada ona nowych uczni i jak prędko otrzymają dyplomy?...

Te i tego rodzaju pytania (a jest ich na nieszczęście więcej) cisną się pod pióro fachowca, któremu nie może być obojętna kwestja rodzimego lotnictwa. Najwyższy czas obudzenia się z letargu, aby w najbliższym okresie wyścigu Państw o panowanie



Wystawa komunikacyjna, Lwów 1927 — dział parowozów i wagonów.

w przestworzach nie pozostać w tyle za Litwą, lub Albanją.

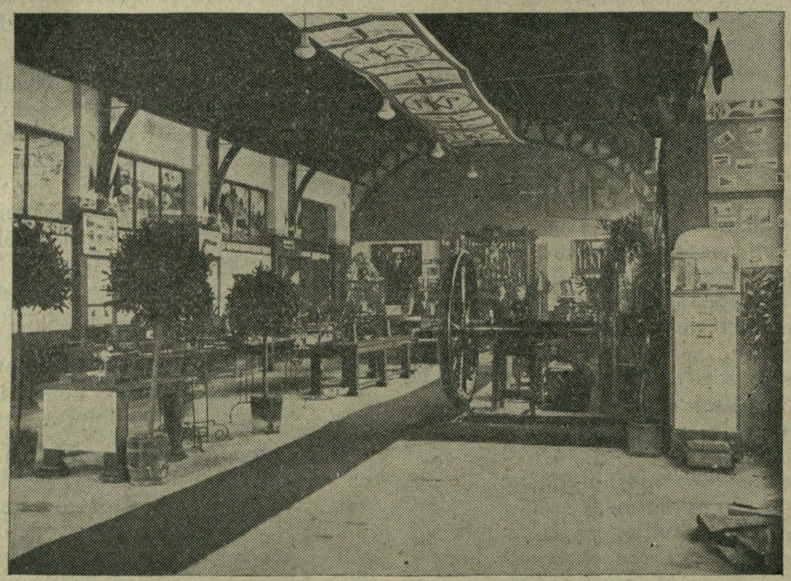
Budżet Państwa nie jest w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb lotnictwa, są jednak sposoby apelowania do społeczeństwa nietylko żebraniną. Chcąc coś mieć—trzeba też coś dać. Od umiejętności organizatorów zależeć będzie rezultat akcji i nasze „być lub nie być“ w lotnictwie świata. Czas skończyć raz wreszcie z eksperymentami od wypadku do wypadku.

Nauczeni tyloletniem smutnem doświadczeniem powiedzmy sobie otwarcie „właściwy człowiek na właściwem miejscu”, a kierując się tą zasadą nie wątpię, iż dojdziemy wkrótce do żądanych rezultatów.

Nie wyczerpując tematu, oczywiście w ramach tej notatki, nie uda mi się wskazać należycie umotywowanych dróg, któremi powinien kroczyć rozwój ojczystego lotnictwa.

Apelujemy do Was, kolejarze, jako do silnej jednostki, czynnie i wydatnie wspierającej L. O. P. P.—dajcie świadectwo Waszej żywotności, dajcie początek.

Zainteresowanym tą kwestją, wskazujemy źródło, gdzie będą mogli otrzymać wyczerpujące wyjaśnienia: Towarzystwo Miłośników Wiedzy i Przyrody, Koło Fachowców Lotników Warszawa — Bracka 18 m. 30, tel. 112-53. Pilot *W. U.*



Wystawa komunikacyjna, Lwów 1927 — Fragment wnętrza pawilonu.

MANE—TEKEL—FARES.

Groźne memento dla wszystkich związków kolejowych.

Kolejarze Wileńscy wzywają związki do podjęcia w ciągu 14 dni wspólnej akcji w sprawie poprawy bytu, grożąc wystąpieniem z tych związków, które od wspólnej akcji się uchylą.

W dniu 4 września r. b. w lokalu Z.Z.P. przy ul. Dominikańskiej Nr. 8 w Wilnie pod przewodnictwem pana Trzebińskiego, odbył się wiec, zwołany przez Związek Kolejarzy Z. Z. P.

Rzeczowy referat na temat sytuacji obecnej, w związku zamierzoną reorganizacją kolei i zmianą dotychczasowych ustaw: uposażeniowej, emerytalnej, lekarskiej, dyscyplinarnej i pragmatyki służbowej wygłosił p. Nowakowski — prezes Zarządu Głównego Związku Kolejarzy ZZP. z Warszawy. Referent w bardzo treściwem przemówieniu wskazał na brak solidarności między Związkami w sprawie zajęcia jednolitego stanowiska w stosunku do nowej ustawy uposażeniowej. Zaiste należy mocno żałować, podkreślił referent, że w tak poważnej chwili inne Związki również na apel Związku Kolejarzy Z. Z. P., co do uzgodnienia wspólnego wystąpienia do M. K. nie odpowiedziały, tak, że nawet te Związki które wspólnie opracowały poprawki do ustaw emerytalnej, F.L.K. Dyscyplinarnej i pragamatyki służbowej, nie uważały za stosowne połączyć się dla wspólnego wystąpienia w sprawie tak ważnej dla mas kolejarskich, jak ustawa uposażeniowa. A szkoda wielka, gdyż wówczas nie byłoby może tak paradoksalnych różnic w projektach poszczególnych Związków, z których jedne minimum utrzymania samotnego określiły na 200 zł. (Z.Z.P.) inne zaś zaledwie na 150 zł. (Z.Z.K. rzekomo główny obrońca najsłabiej uposażonych pracowników kolejowych). Mówca z ubolewaniem wypowiadał przypuszczenia, że Z.U.K. ze szczegółowym projektem poprawek do ustawy uposażeniowej wcale nie występował.

Zebrani wysłuchali referatu pana Nowakowskiego w skupieniu uchwalając jednogłośnie następującą rezolucję:

REZOLUCJA.

I.

Zgromadzeni na zebraniu w dniu 4-go września 1927 r. w Wilnie w sali Związkowej przy ul. Dominikańskiej Nr. 8 pracownicy kolejowi protestują przeciwko pokrzywdzeniu przy przyznaniu jednorazowego zasiłku pracowników nieetatowych i pracowników etatowych zamieszkałych na prowincji oraz pracowników czasowych i emerytów i domagają się przyznania wszystkim pracownikom i emerytom jednorazowego zasiłku w wysokości przyznanej dla pracowników zamieszkałych w Warszawie.

Zgromadzeni stwierdzają, że pracownicy zamieszkali na prowincji, a szczególniej pracownicy zatrudnieni w okręgach przemysłowych i pogranicznych znajdują się w takich samych warunkach drożyźnianych jak pracownicy w stolicy i dlatego przyznanie pracownikom zatrudnionym na prowincji zasiłku znacznie mniejszego niż w Warszawie jest niczem nieuzasadnione i krzywdzi dotkliwie tych pracowników.

Zgromadzeni oświadczają, iż jednorazowy zasiłek nie rozwiązuje sprawy uposażenia kolejarzy i domagają się bezzwłocznego podwyższenia pracownikom kolejowym poborów stosownie do przedłożonego rządowi projektu ZZP opartego na określonym przez GUS minimum egzystencji oraz przywrócenie ruchomej mnożnej.

II.

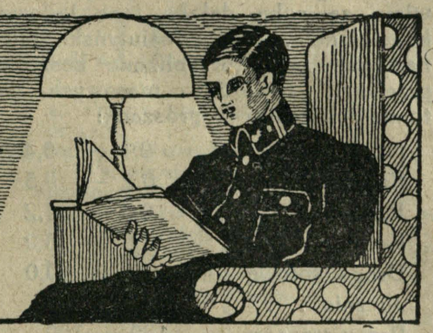
Zgromadzeni na zebraniu w dniu 4-go września r. b. w Wilnie pracownicy kolejowi stwierdzają, iż główną przyczyną nędzy w jakiej znajdują się pracownicy kolejowi jest brak wspólnej akcji w sprawie poprawy bytu ze strony Związków zawodowych. Stwierdzając powyższe oraz zdeklarowaną przez ZZP dążność do wspólnej z innymi Związkami pracy dla poprawy bytu kolajarzy, zebrani wzywają wszystkie pozostałe Związki do podjęcia w ciągu 14 dni wspólnej akcji w sprawie poprawy bytu kolejarzy i oświadczają, iż wystąpią z szeregów tych Związków, które od wspólnej akcji się uchylą.

K. L.

Powyższe zamieszczamy pragnąc spowodować rzeczową dyskusję, a to dla rozchwiania smutnego wrażenia, jakiemu uczestnicy wiecu, a zwłaszcza członkowie Z.U.K. i Z.Z.K. uledz musieli. Byłoby przeto bardzo pożądanem, żeby tak ZZK, jak również i ZUK zechciały p. Nowakowskiemu na łamach naszego pisma w rzeczowy sposób odpowiedzieć. Bo przecież tego rodzaju rewelacje, zupełnie słusznie wzbudzają usprawiedliwione zaniepokojenie wśród rzesz kolejarskich oraz wątpliwość co do celowości należenia wogóle do Związków.

(*Red*).

ENCYKLOPEDJA WIEDZY KOLEJOWEJ (VADEMECUM KOLEJARZA)



Ogólne pojęcie i znaczenie kolei żelaznych.

Wyciąg z wykładów inż. Bohdana Cywińskiego, wygłoszonych na kursach aspirantów Dyrekcji kolei w Wilnie.

Człowiek pierwotny opędzał wszystkie swe potrzeby pracą rąk własnych i żyjąc niezależnem życiem gospodarczem obchodził się dobrze bez środków komunikacyjnych. Z postępem kultury powstał podział pracy w społeczeństwie, powstała też i rosła nieprzerwanie konieczność wymiany wyrobów pomiędzy ich wytwórcami. Po za tem, rolnik, górnik i rzemieślnik, każdy w swej dziedzinie zaczął wyrabiać więcej produktów niż mógł spożyć, a nadmiar zaczął wymieniać na potrzebne mu przedmioty, których sam wyrobić nie mógł, lub nie chciał. W ten sposób powstał handel, a jako jego nieodzowna podstawa narodziły się drogi komunikacyjne.

Z wzmnożeniem się ludności, wzrostem kultury i wymagań człowieka, z rozwijającem się dalej podziałem pracy, przejazdy i przewozy rosną, a myśl ludzka szuka sposobów przewożenia ciężarów z najmniejszym nakładem pracy. Podczas gdy pierwotnie wystarczają wysiłki tragaży, potem karawany zwierząt jucznych, nadchodzi czas kiedy człowiek z jednej strony wyzyskuje naturalne drogi wodne, z drugiej zaś buduje pierwsze szosy, a razem z niemi przeprowadza pierwsze drogi kołowe.

Pomiędzy pierwotną komunikacją kołową, a obecnie kolejową zachodzi różnica, co do ustroju jak drogi, tak wozu i silnika.

Słowem kolej żelazna lub droga określamy drogę, zaopatrzoną w metalowy tor z dwóch gładkich szyn, po których silnik parowy, zwany parowozem porusza wagony.

W szerszem znaczeniu kolej żelazna obejmuje inne pokrewne rodzaje dróg, które się różnią albo rodzajem silnika, albo ustrojem toru. Obok więc rozpowszechnionych najszerzej gładkich dwuszynowych kolei parowozowych napotykamy koleje: jednowozowe, zębnicowe, linowe, konne elektryczne, grawitacyjne, pneumatyczne i inne.

Koleje żelazne wraz z drogami gruntowemi, drogami wodnemi i lotnictwem służą do przewozu podróżnych, towarów i poczty, stanowiąc jeden z tak zwanych środków komunikacyjnych.

W szczególności należą koleje do dróg lądowych.

Transport, czyli przeniesienie względnie przesunięcie ładunku z jednego miejsca na drugie wymaga zwalczania pewnego oporu i dokonania przytem pracy mechanicznej. Opór przy podnoszeniu ładunku w kierunku pionowym równa się jego ciężarowi, przy przesuwaniu ładunku w kierunku poziomym opór zależy od tarcia pomiędzy ładunkiem lub pojazdem na którym ładunek spoczywa, a powierzchnią po której go przesuwamy. Do tych zasadniczych składników oporu dochodzą inne, jak to tarcie wewnętrzne pojazdu, opór środowiska i t. d., co uwidacznia poniższa tablica:

Rodzaj transportu	Okręt morski	Statek po kanale	Wagon kolejowy	Wóz po asfalcie	Wóz po bruku kostkowym	Wóz po szosie	Sanie po śniegu	Wóz po drodze gruntowej
Opór w klg. na tn	0,4	1	2,5	10	20	30	35	100

Kolej żelazna dąży do zmniejszenia oporu, zależnego od podnoszenia ładunku w kierunku poziomym, omijając większe nierówności powierzchni ziemi, lub je łagodząc za pomocą robót ziemnych, budowy tuneli, mostów.

Ponieważ jednak rozchód energji zależy nie tylko od oporu, lecz i od dokonanej pracy mechanicznej, t. j. od iloczynu oporu i przebytej przestrzeni, powstaje czasem sprzeczność warunków zmniejszenia oporu i przestrzeni, której należyte rozwiązanie w sposób najkorzystniejszy stanowi trudne zadanie techniczne i ekonomiczne.

Z zasadniczej cechy transportu kolejowego t. j. małego oporu pochodzi szereg innych, a przedewszystkiem jego względna taniość. W porównaniu do dróg wodnych kolej żelazna ustępuje co do taniości tak samo, jak i pod względem oporu. Koszta przewozów morskich, ustępują również przewozom po rzekach i kanałach; ponieważ jednak transport morski i i rzeczny jest dostępny tylko ich wybrzeżom, zaś kanały nie wszędzie mogą być wybudowane, ponieważ oprócz tego w klimacie umiarkowanym rzeki i kanały są pokryte przez czas dłuższy lodem i dla przewozów nieużyteczne, przeto koleje stanowią i zawsze stanowić będą konieczne uzupełnienie dróg wodnych w wielu zaś wypadkach konkurować z niemi dzięki innym swym cechom dodatnim pomiędzy niemi, przedewszystkiem zaś szybkości przewozu.

Tak widzimy koleje przebiegające równolegle do tak ważnych arterji komunikacyjnych, jak rzeki Hudson w Ameryce lub Ren w Europie, widzimy też ścisłą współpracę pomiędzy kanałem i kolejami we Francji. Co się tyczy kanałów, to taniość przewozów po nich ma znaczenie względne, gdyż taryfy kanałowe nie pokrywają zwykle odsetków od kosztów budowy kanałów, co taryfy kolejowe robią prawie zawsze.

Z drugiej strony koleje pozostawiają za sobą daleko inne lądowe komunikacje. Prof. Wasiutyński daje następne cyfry przybliżone kosztów przewozu towarów masowych za tonnę i kilometr w groszach:

Morzem . od	0,1 —	0,4
Kanałami . „	0,2 —	0,5
Rzekami . „	0,5 —	1,2
Koleją . . „	1,6 —	3,0
Drogą kołową „	30 —	40,0
Jucznie . . „	80 —	200
Przez tragarzy „	180 —	300

Piccard dla Francji a pr. Cegliński dla Rosji obliczali korzyści transportu kolejowego porównując go z przewozami kołowemi.

Pierwszy twierdzi, że Francja zaoszczędziła na przewozach kolejowych w ciągu jednego roku (1910) od 6 do 7 miljardów franków, drugi oblicza, że przewożąc końmi ładunki kolejowe przepłaciłaby Rosja w ciągu roku $^2/_3$ kosztu budowy swej sieci kolejowej.

Dodać należy, że oprócz bezpośredniej różnicy pomiędzy opłatą przewozów, korzyść transportu kolejowego polega na wielkiej oszczędności na czasie, która w stosunku do przewozów towarowych daje możność szybciej obracać kapitałem, a przez to zadawalniać się niższym zyskiem do każdej dokonanej tranzakcji.

Wreszcie zauważono, że taryfy kolejowe są znacznie stalsze niż opłaty przewozowe w innych komunikacjach i że wraz ze wzrostem przewozów opłaty kolejowe tanieją, podczas gdy inne wzrastają. Tłumaczy się to ogromną sprawnością przewozową kolei, która nigdy prawie nie jest całkowicie wyzyskaną.

Stałość zaś taryf przewozowych ułatwia obliczenia handlowe i jest dla handlu czynnikiem bardzo pożądanym.

(c. d. n.).

Eksploatacja kolei.

Wytyczne racjonalnej gospodarki kolejowej*).

Napisał **Jerzy Kamiński.**

Kolejnictwo współczesne jest istotnie najsilniejszym czynnikiem nie tylko handlu i przemysłu, lecz kultury i obrony krajowej dla każdego Narodu i Państwa. Wiadomo, że im więcej racjonalnie rozwiniętą jest i eksploatowaną sieć kolejowa w Państwie, tym potężniejszy wywiera wpływ dodatni na gospodarkę ogólną danego Narodu i Państwa w różnorodnych dziedzinach ludzkiego współżycia tak ekonomicznego, jak i politycznego oraz kulturalnego.

Koleje (drogi) żelazne, racjonalnie eksploatowane, są za wyjątkiem transportu wodnego, najtańszym środkiem komunikacym, zadawalniającym najniezbędniejsze potrzeby ludności w szybkim, tanim, ciągłym, bezpiecznym i dogodnym przewozie masowym towarów i podróżnych na krótkie i dalsze odległości.

Koleje żelazne ułatwiają szybką i tanią wymianę dóbr ludzkich wszelkiego rodzaju, zapobiegają rozwojowi żywiołowych klęsk elementarnych, spowodowanych nieurodzajem (głód), wylewem wód, trzęsieniem ziemi, epidemjami i t.p., potęgują rozwój życia państwowego, przyczyniają się skutecznie do powstawania nowych gałęzi i rynków produkcji i zbytu, do utrwalenia więcej kulturalnego, społecznego i panstwowego współżycia ludzkości, oraz więcej racjonalnego zaludnienia ziemi i eksploatacji jej bogactw naturalnych.

Ze względu na powyższe zagadnienie gospodarki kolejowej — racjonalne jej prowadzenie stanowi przedmiot wieloletnich dociekań i badań tak ze strony kierownictwa przedsiębiorstw kolejowych, jak i ze strony ekonomistów.

Jako przedsiębiorstwo przewozowe, drogi żelazne, jak to świetnie określił inżynier W. Jacyna „produkują“ i „sprzedają“ usługi do przewozu ładunków i podróżnych*).

Jest to *czynność* gospodarki kolejowej, prowadzenie zaś tej czynności stanowi *zagadnienie* racjonalnej gospodarki kolejowej.

Istotnie dla prowadzenia racjonalnej gospodarki kolejowej nie wystarcza samo „produkowanie“ przez kolej usług do przewozu ładunków i podróżnych, potrzebną jest umiejętna ich „sprzedaż“, która polega na zdolności przystosowania się przedsiębiorstwa kolejowego w całej pełni do ogólnych warunków życia państwowego oraz miejscowych wymagań społeczeństwa, korzystającego z usług sieci kolejowej.

Przedsiębiorstwo kolejowe liczyć się musi zarówno z potrzebami w przewozach ludności, jej pojęciami i przyzwyczajeniami, pozatem dążyć winno także do zgadywania i stwarzania tych potrzeb, do umiejętnego ich rozszerzania i przykładać wiele dobrych chęci, aby zaspokoić te wymagania.

Za najważniejsze czynniki w gospodarce przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowego, jakiem są koleje żelazne, uznać by należało: 1) producentów i sprzedawców usług przewozu, t. j. te służby kolejowe, które czynności powyższe załatwiają, 2) usługi przewozu ładunków i podróżnych przez przedsiębiorstwo uskuteczniane, t. j. przez odnośne służby kolejowe dokonywane, oraz 3) publiczność, korzystającą z usług przewozu kolejami żelaznemi.

Istnienie tych czynników nie ulega wątpliwości, jednak więcej lub mniej zgodna współpraca ich i wzajemne oddziaływanie wymaga ze strony kierownictwa przedsiębiorstwa kolejowego ujawnienia umiejętności wykonywania wszelkich czynności, związanych z życiem przedsiębiorstwa, a które, według H. Fayola*), dadzą się podzielić na 6 grup następujących czynności: 1) *techniczne* (produkcja, fabrykacja, przeróbki), 2) *handlowe* (kupno, sprzedaż, wymiana), 3) *finansowe*) poszukiwanie kapitałów i obrót niemi), 4) *ubezpieczeniowe* (ochrona majątku i osób), 5) *rachunkowościowe* (inwentarz, bilans, ustalanie cen, statystyka i t. d.), 6) *administracyjne* (przewidywanie, organizacja, rozkazodawstwo, koordynacja i kontrola).

Rozwój i pomyślność gospodarki kolejowej zależy w znacznej mierze od tego czy powyższe czynności będą wykonywane należycie, zgodnie, umiejętnie i celowo, tak przez kierownictwo przedsiębiorstwa, jak i podwładny mu personel.

(C. d. n.).

*) Obacz J. Kamiński. „Eksploatacja kolei“ A. Wiadomości ogólne z dziedziny racjonalnej organizacji gospodarki przemysłowo-handlowej Kolei Żelaznych, str. 173—176. B. Dochody i rozchody kolei, ważniejsze przyczyny powodujące ich zmniejszenie lub zwiększenie, str. 176—183. C. Rezultaty eksploatacji Polskich Kolei Państwowych, str. 183—186 Roczn. I Kalendarza Poradnika Kolejowca Polskiego na r. 1926.

*) Patrz Kal. Poradnik, Rocznik I str 135—150 art. inż. W. Jacyny p. t. „Kolejnictwo w świetle gospodarki ogólno państwowej“.

*) Ob. H. Fayol, Administracja przemysłowa i ogólna.

WIADOMOŚCI KOLEJOWE.

— **Wystawa komunikacyjna przedłużona.** Dyrekcja kolei państw. we Lwowie komunikuje: Celem umożliwienia szerszemu ogółowi publiczności oraz pracowników kolejowych zwiedzenia wystawy komunikacyjnej na terenie Targów Wsch., p. minister komunikacji przedłużył czas trwania wystawy do dnia 30 września b. r. Równocześnie w dalszym ciągu wyświetlany będzie film „Szlakiem polskiej kolei państwowej" w kinie istniejącym w pawilonie wystawy. Pawilon wystawy otwarty będzie codziennie od godz. 10 do 19-ej. Cena wstępu wynosić będzie dla osób prywatnych 40 gr. od osoby, do kina dla publiczności i pracowników kolejowych po 50 gr.

— **Echa powodzi w Małopolsce.** Szkody wyrządzone przez powódź w Dyrekcjach kolejowych Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej są w szybkiem tempie naprawiane przez Zarząd kolejowy. To też już z dniem 5 b. m. w Lwowskiej Dyr. K. P. podjęto ruch na odcinku Drohobycz—Stryj linji Nowy Zagórz—Stryj oraz na linji Drohobycz—Borysław i Drohobycz—Truskawiec. W tym samym dniu podjęto ogólny ruch pociągów na odcinku Przeworsk—Użejowice w wąskotorowej linji Przeworsk—Gdynia.

— **Pożar warsztatów kolejow. w Krakowie** strawił magazyny i budynek dworca towarowego przy ul. Kamiennej. Straty dochodzą do miljona złotych.

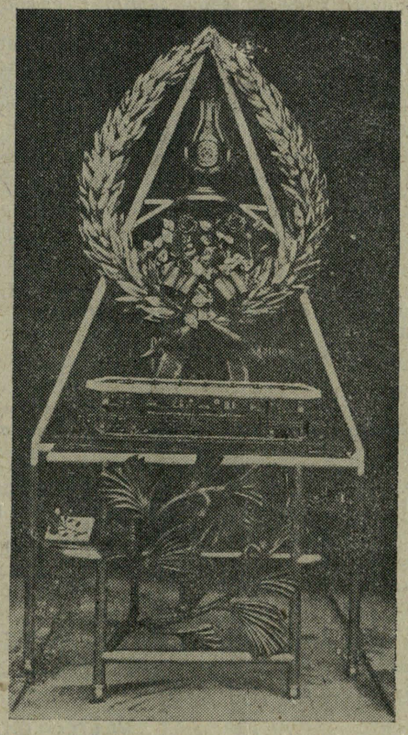
— **Zmiany w administracji szkolnej, kolejowej i państwowej.** Zgodnie z nowem rozporządzeniem p. min. oświaty wszystkie państwowe szkoły techniczne, agrotechniczne i kolejowe, które zależały dotąd bezpośrednio od ministerstw, przechodzą z dniem 1 października b. r. pod zarząd poszczególnych kuratorjów szkolnych. W ten sposób do administracji kuratorjum wileńskiego będą należały, 3 takie szkoły, do warszawskiego 10, do krakowskiego 6, do poznańskiego 5, do lwowskiego 3 i do wołyńskiego 1.

— **5-cio lecie lotnictwa cywilnego w Polsce.** Polskie cywilne lotnictwo komunikacyjne obchodzi 5-cio letnią rocznicę swego powstania i może się już pochwalić bardzo dodatnimi wynikami swej pracy. Aparaty polskich linji lotniczych przeleciały w tym czasie 3 miljony klm., przewożąc 23 tysięcy osób, 450 tys. klg. bagażów i towarów oraz 10 tys. klg. poczty. Regularność lotów polskich płatowców komunikacyjnych dochodziła do 99%, przyczem przez cały okres pięcioletni żaden z pasażerów nie utracił życia, ani też nie zginęła najdrobniejsza nawet przesyłka. Stanowi to niewątpliwie swojego rodzaju rekord.

Kursy dla kandydatów kolejowych. W dniach 3, 7 i 9 września r. b. odbyło się otwarcie kursów kandydatów kolejowych ze średniem i wyższem wykształceniem: w Gdańsku dla dyrekcji gdańskiej, poznańskiej i katowickiej, w Warszawie dla dyrekcji warszawskiej, wileńskiej i radomskiej i we Lwowie dla dyrekcji lwowskiej, krakowskiej i stanisławowskiej. Na każdym z tych kursów kształci się po 50 kandydatów. Kurs teoretyczny, na którym wykłada się 16 przedmiotów z dziedziny kolejnictwa, trwa 9 miesięcy, poczem kandydaci przechodzą na 3 miesięczne praktyczne szkolenie na stacjach w okręgu dyrekcji macierzystych, a po złożeniu egzaminów obejmują samodzielnie służbę, przechodząc, począwszy od dyżurnego ruchu wszystkie działy służby eksploatacyjnej.

Obecnie już 400 absolwentów takich kursów pełni samodzielnie służbę na stacjach.

Drugi zjazd techników polskich we Lwowie. W związku z uroczystością 50 lecia Polskiego Towarzystwa Politechnicznego został zwołany do Lwowa drugi zjazd techników polskich. Zjazd ten rozpoczął się 15.XI r. b. nabożeństwem w bazylice łacińskiej i zapowiada się bardzo poważnie zarówno ze względu na ustalony program prac, jak i udział w nim wybitnych osób. Zjazd potrwa do dn. 19 b. m.



Prace warsztatów kolejowych D. K. P. Katowice.

KSZTAŁĆMY SIĘ FACHOWO!

Doskonale prowadzone Kursy Naukowej Organizacji Pracy przy Towarzystwie Organizacji naukowej Warszawa, Wiejska 15 m. 19 t. 93-71. Konto P.K.O. 91.52 rozpoczęły wykłady przez korespondencję z dziedziny Naukowej Organizacji Pracy pod ogólnym kierunkiem inż. K. Kułakowskiego i Z. Rytla, poniżej podajemy spis tematów:

		Wykładów około:
1.	**Chronometraż** — inż. Kułakowski, Kierownik Kursów	12
2.	**Psychotechnika** przemysłowa — dobór osobowy. Inż E. Porębski	12
3.	**Magazynierstwo:**	
	3a. **Gospodarka materjałowa magazynowa.** Inż. Paw. Falkowski	14
	3b. **Pakowanie i ekspedycja** fabryczna	6
4.	**Robocizna:**	
	4a. **Formy płac** robotniczych. Inż. St. Guzicki	6
	4b. **Formy kontroli pracy.** Inż. de Lühe	4
5.	**Narzędziarstwa:**	
	5a. **Termiczna obróbka stali i narzędzi i normalizacja stali.** Inż. J. Zubko	8
	5b. **Normalizacja narzędzie**—Inż. Jerzy Grodecki	12
	5c. **Narzędziownia.** Wyrób, przechowanie konserw. obsługa. Inż. Wł. Dąbrowski	15
6.	**Przyrządy ułatwiające obróbkę.** Podstawki, imadła, uchwyty, zaciski, szablony i t. p. — Inż. Bol. Rybiewski	8
7.	**Biuro Techniczne** — jego organizacja pracy. Inż. E. Romanus .	10
8.	**Biurowość:**	
	8a. **Organizacja pracy biurowej** — Inż. K. Kułakowski i Z. Rytel .	8
	8b. **Mechanizacja pracy biurowej** — Inż. Wł. Kozłowski	10
9.	**Cherakterystyki obrabiarek.** Inż. A. Stołągiewicz i St. Guzicki . .	15
10.	**Kalkulacja czasu oraz analiza obróbki.** Inż. Wł. Dąbrowski i J. Fabjanowski	15
11.	**Opieka nad obrabiarkami i urządzeniami oraz ich kontrola.** Inż. G. Baurski	8
12.	**Transport wewnętrzny** — organizacja administracyjno-techniczna. Inż. G. Łącki	12
13.	**Biuro rozdzielcze.** Inż. Z. Rytel i K. Kułakowski. Obciążenie pracą stanowisk roboczych, terminowość, i kolejność pracy	20
14.	**Kalkulacja kosztów własnych** — Inż. K. Kułakowski, z działem buhalteryjnym, oprac. przez Dyr. K. Czerwińskiego	30
15.	**Organizacja sprzedaży.** Inż. B. Skowroński	20
16.	**Majstrowstwo i Instruktorstwo oraz Szkolnictwo fabryczne.** Wykład zbiorowy	100
17.	**Zarys racjonalnego projektowania przedsiębiorstw przemysłowych.** Inż. Dyr. St. Płużański . .	50

Każdy wykład obejmuje 16 stron litografowanych, formatu handlowego in 4-o łącznie z tablicami, rycinami etc.

Szczegółowe prospekta, treści każdego z tematów przesyłamy na żądanie za nadesłaniem 1 zł. markami pocztowemi (za każdy temat).

Opłata wynosi 10 zł. bezzwrotnego wpisowego na każdy z zamówionych tematów oddzielnie (kurs Nr. 16-ty zł. 25 - wpisowego) oraz z góry po 2 zł. za każdy 16-o stronicowy wykład w miarę zapotrzebowania, przyczem wpłacone 10 zł. uważane są jako regulacja ostatnich 5 iu wykładów.

Świadectwa wydaje kierownictwo Kursów na żądanie Słuchacza po nadesłaniu własnoręcznej pracy egzaminacyjnej na zadany temat.

Zamawiać można wszystkie razem, kilka lub każdy przedmiot oddzielnie wprost pod adresem: **Sekretarjat Kursów Tow. Org. Naukowej,** albo przez **Księgarnię Techniczną,** Czackiego 5, wreszcie przez Redakcję: **Czasopismo Księgowych w Polsce,** Warszawa, Marszałkowska 74, oraz Redakcję **„Mechanika"** Czackiego 3-5.

Kierownictwo Kursów
Naukowej Organizacji Pracy
przy T. O. N.

PTi 27202
1927/21.

Na arenie życia i polityki z kraju i świata.

Kronika krajowa.

— W uroczystości, którą miasto Lwów urządziło ku czci ks. biskupa Bandurskiego wybitny udział wzięło wojsko.

Dowódca O. K. gen. Sikorski podejmował ks. biskupa w salonach hotelu Georgea śniadaniem, w którem wzięli udział wszyscy dowódcy pułków lwowskich i wyżsi oficerowie.

Podczas śniadania przemawiał gen. Sikorski witając w czcigodnym jubilacie tego, który zawsze budził wiarę w przyszłość w narodzie, w wodza i w słuszność sprawy i który sam był tej wiary symbolem.

Ks. biskup Bandurski odpowiadając podkreślił zasługę tych, którzy, mimo nie zrozumienia przez społeczeństwa, wytrwali do końca i stworzyli podwaliny wielkiej armji narodowej.

— 2.IX b. r. zakończył się zjazd przedstawicieli cukrownictwa polskiego rautem w Resursie kupieckiej. Raut zaszczycił swą obecnością p. Prezydent Rzplitej wraz z małżonką. Podczas rautu prezes Rady naczelnej związków cukrowniczych p. Żyliński złożył na ręce p. Prezydenta Rzplitej 100.000 zł., ofiarowując tę sumę na dotkniętych klęską powodzi w Małopolsce Wschodniej.

— Na podstawie art. 25 Konstytucji P. Prezydent zwołuje Sejm do m. st. Warszawy na sesję nadzwyczajną od dnia 13 września 1927 roku. Otwarcie Sejmu nastąpi 19-go września r. b.

— Wojewoda poznański zawiesił w urzędowaniu prezydenta miasta Bydgoszczy dr. Bernarda Śliwińskiego.

— Przy ul. Leszno w Warszawie nastąpił z niewyjaśnionych dotąd powodów wybuch benzyny, nagromadzonej w piwnicy. Ofiarą wybuchu padło 5 osób ciężko poparzonych i dwie osoby zabite, z powodu przywalenia gruzami.

— Dnia 8 września o godz. 11 została przez polskie Towarzystwo miłośników fotografji i polski Związek przemysłowców filmowych otwarta w Dolinie Szwajcarskiej wystawa foto-kinematograficzna.

— W dniu 16 września o godz. 12-ej w południe nastąpiło otwarcie 1-ej ogólnokrajowej wystawy gospodarczo-spożywczej w Katowicach.

W uroczystości tej wzięły udział władze wojewódzkie z p. wojewodą Grażyńskim na czele, delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Wcisło, ks. biskup Lisiecki w asystencji duchowieństwa, przedstawiciele władz komunalnych i wojska, rady miejskiej, organizacji społecznych, przemysłu i handlu, prasy i licznych gości.

Kronika zagraniczna.

— Wiadomości z obszarów nawiedzonych tajfunem i powodzią w Japonji podają, że pod gruzami i falami wody znalazło śmierć 4.000 ludzi, Rząd japoński zarządził wysłanie ekspedycji ratunkowych i wojska do obszarów, dotkniętych katastrofą. Akcja napotyka jednak na nieprzezwyciężone trudności. Szczególniej mozolne jest wydobywania zwłok z pod gruzów zawalonych budynków.

SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW NASZYCH

upraszamy o jak najwcześniejsze przekazanie nam pocztą przedpłaty za ubiegłe kwartały r. b. bieżącego.

Kto nie cofnie abonamentu przed rozpoczęciem kwartału nowego, otrzymywać będzie pismo nadal i obowiązany jest do uregulowania rachunku.

Niniejsza odezwa nie dotyczy abonamentów już opłaconych.

Każdemu więc, któremu zależy na nieprzerwanem odbieraniu „EXPRESSU KOLEJOWEGO“ zalecamy przesłać w najbliższym czasie przypadającą odeń kwotę za prenumeratę naszego pisma.

Wilno, w wrześniu 1927 r.

Z wysokiem poważaniem
„EXPRESS KOLEJOWY“
Administracja.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza przetarg na rewindykację materjałów kolejkowych w obrębie Dyrekcji. Oferty należy złożyć do godz. 12-tej dnia 15-go października 1927 r. do Prezydjum Dyrekcji, Wilno, ul. Słowackiego, Nr. 2 na każdy powiat osobno.

Szczegółowych informacji o warunkach przetargu udziela Wydział Kolei Wąskotorowych Dyrekcji K. P. w Wilnie, pokój Nr. 31, w godzinach urzędowych.

№ 1401/VI **Dyrekcja K. P. w Wilnie.**

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 11-go października 1927 roku przetarg publiczny na dostawę **śrub, naśrubków, nitów** żel., **wkrętek** do drzewa i metali żel. mosiężnych, **zatyczek** żel., **sworzni** żel.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 211 z dn. 15/IX i w Epoce Nr. 249 z dn. 13/IX r. b.

№ 3303 **Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.**

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 30-go września b. r. przetarg publiczny na dostawę karbolineum, lakieru czarnego przeciw rdzy, poduszki maźnicze, nici siodlarskie, drelich — płótna żaglowe, oponowe, workowe i inne, szpagaty, siatki bagażowe, pilśń prasowany i miękki, knot bawełniany.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 210 14 września r. b. i w Epoce Nr. 249 13 września r. b.

№ 3305 **Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.**

PODRĘCZNIK WYD. III

„Wino domowego wyrobu“ R. Pradla

Cena 80 groszy (w znaczkach pocztowych)

podaje dokładne przepisy na wyrób win ze wszystkich jagód, owoców, nawet zboża.

Do nabycia w Wilnie u firmy **W. Narbut Ś-to Jańska Nr. 1,** skład apt. **Kudrewicz Mickiewicza 26,** lub wprost od firmy

M. PRADEL, Kraków, Lubicz 10.

Cennik i krótki opis przesyłam darmo.

„CZASOPISMO“

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁ. PRAC. KOL.

LWÓW — SZUMLAŃSKICH 17.

PRZETARG.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia o przetargu ofertowym który odbędzie się dnia 11-go października o godzinie 11-ej na sprzedaż 85 ton starej miedzi.

Szczegółowe ogłoszenia zamieszczone są w „Monitorze“ z dnia 13 września r. b. Nr. 209 i w „Epoce“ z dnia 11-go września r. b. Nr. 249.

№ 3364

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Exspress Kolejowy“ Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH“ na stacjach P. K. P.

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji ne zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str. —zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł.—25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m|m 1 szpalt. 70 gr.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Tow. Wyd. „Pogoń“, Druk. „Pax“, w Wilnie

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy, kiedy będziesz miał czas.

(RED.).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela, 2—9 października 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2 || Nr. 22

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTUMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie, **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejacrz-Sportowiec. **5.** Encyplopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Pamiętniki Starego Admirała.

U ROZSTAJNYCH DRÓG.

Wiek XIX-ty, uchylając t. zw. prawo patrymonjalne nie przeprowadził jednak konsekwentnie przebudowy stosunków socjalnych.

Prawda, zniesiona została zależność polityczna poddanych od władzy osób prywatnych od magnatów, a każdy obywatel podporządkowany został bezpośrednio władzy państwowej, wszelakoż niezależność ta została wielce problematyczną już z tej racji, że nie przeprowadzono równocześnie uniezależnienia gospodarczego. Skrępowany warunkami materjalnemi nowouwłasnowolniony obywatel nie mógł, rzecz oczywista, całkowicie wyzwolić się z pod władzy magnata, był od niego ekonomicznie zależnym, a zatem nie mógł w rzeczywistości rozporządzać swoją osobą tak, jakby to wynikało z przyznanej mu prawem publicznym swobody.

Przeprowadzone reformy nie zmieniły przeto istoty rzeczy, lecz tylko formę, bowiem, znosząc stosunki patrymonjalno-patryarchalne, zaprowadzały zależność pracownika od pracodawcy, innemi słowy ujarzmiły pracę przez kapitał.

Widzimy tedy, że znosząc prawo patrymonjalne i usamodzielniając jednostki tylko politycznie załatwiono sprawę połowicznie.

Kwestja usamodzielnienia gospodarczego poddanych żywo interesowała ekonomistów i polityków. Szukano możliwych rozwiązań tego zagadnienia, nie zrywając z tradycyjnemi instytucjami i pojęciami, jednak do końca wieku XIX-go sprawa przebudowy stosunków gospodarczych nie została załatwiona, a zagadnienie to przy każdej sposobności występowało w coraz bardziej ostrej formie i coraz natarczywiej domagało się roztrzygnięcia.

Jako półśrodki dla złagodzenia zbyt naprężonej sytuacji ekonomicznej powstają w Anglji bille ochraniające czynszowników przed zachłannością lordów-właścicieli latyfundjów, powstają w Niemczech dekrety o przymusowem wywłaszczeniu i tworzeniu drobnych gospodarstw, gdzieindziej tworzą się kooperatywy i państwowe zakłady obok prywatnych, powstaje ustawodawstwo o ochronie pracy i t. p.

Były to tylko półśrodki, które nie mogły załagodzić obecnie już nie antagonizmu lecz walki między kapitałem a pracą.

W interesie państwa jako całości leżało—walkę, jako moment destrukcyjny usunąć, a czynniki pracy i kapitału ustosunkować tak, by otrzymać możliwie największe efekty produkcyjne, przy uwzględniemiu wymagań etycznych.

Wiek XIX-ty jednak nie znalazł sposobu na pogodzenie skłóconych czynników pracy i kapitału i niedał żadnych zasadniczych reform ekonomicznych.

Nienotowany w dziejach pożar wojny światowej w początku obecnego wieku XX oraz szalejące po Europie burze rewolucji wysunęły już nie jako problem, lecz nakaz gwałtowny — *przebudowę stosunków ekonomicznych*.

Stanęliśmy u rozstajnych dróg, mając za sobą świat stary, a przed sobą nowe nieznane drogi przyszłości.

Brak wzorów wypraktykowanych sprawia, że poszczególne narody idą na nowe życie pomacku, szukając rozwiązania kwestji reform w etatyzmie, komunizmie, socjalizmie, faszyzmie i innych doktrynach.

Młode Państwo Polskie w wirze prądów od wschodu, zacho-

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202

du, południa ma to zadanie jeszcze bardziej utrudnione.

Na właściwą drogę wyprowadzić może Polskę z rozstajnych dróg nie żaden rzucający się to w prawo, to w lewo Rząd sejmowy, lecz Rząd silny, mocną ręką trzymający ster nawy państwowej. Ze wszystkich dotychczasowych Rządów Polski Odrodzonej Rząd Marszałka Piłsudskiego najbardziej bliski jest wymagań ducha czasu i potrzebom Polski.

Stańmy więc wszyscy kolejarze i pocztowcy polscy jak jeden mąż do współpracy z tym naszym, silnym Rządem pracy i i czystych rąk, otoczmy Go należnym szacunkiem i poważaniem, obdarzmy całkowitem zaufaniem jak na dobrych prawdziwie wolnych obywateli Rzeczypospolitej Polskiej przystało, pomnąc, że *w jedności, zgodzie i spoistości naszej jest siła, wolność i niepodległość.*

W ojczyźnie Faszyzmu.

Korespondencja własna. *Rzym, 28 września 1927 r.*

W celu zapoznania naszych drogich czytelników z życiem państwowem, społecznem i związkowem w innych krajach Europy, a zwłaszcza Włoch Mussoliniego, oraz z bytem kolejarzy i pocztowców zagranicą zamianowaliśmy kilku własnych objazdowych korespondentów i delegowaliśmy ich w podróż po Europie. Od jednego z nich, znajdującego się obecnie w Rzymie, Magistra praw p. Witalisa Kuźmickiego, otrzymujemy poniższą korespondencję, z której widzimy, że Italczycy trenują się w wyścigu pracy w sposób rozumny i darzą swego wodza Benito Mussoliniego całkowitem zaufaniem. Widzimy, że rozwydrzenie partyjne w związkach kolejowych zostało we Włoszech skasowane mądrem zarządzeniem: w *okręgu kolejarzy może być tylko jeden związek*, a nie tak jak u nas jest aż trzynaście związków. Widzimy także, że we Włoszech Rząd i osoba Dostojnego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego cieszą się u Italczyków popularnością i zaufaniem. Oby natchnęło to zwolenników Rządu pomajowego wiarą i pewnością w słuszność naszej ideologji, że obowiązkiem każdego obywatela, który pragnie widzieć, chce mieć Polskę silną i zachwyt wzbudzającą u cudzoziemców, musi być dążenie do jedności, zgody i spoistości i poddanie się z ufnością rządom silnej ręki Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, którego Rząd pragnie wyzwolić nas z partyjnictwa, nauczyć prawości i zmusić do żmudnej lecz twórczej pracy nad rozbudową kraju, dróg komunikacji i podniesieniem dobrobytu ogólnego obywateli. (*Red.*).

Nas—ludzi północy przy wjeździe do Italji uderza odrazu wielki kontrast charakterów i obyczajów południa. Żywy temperament Italczyków, wyrażający się w wielkiej zgiełkliwości (wszystko śpiewa, krzyczy, gwiżdże) oraz skłonności do swarów i kłótni, sprzyja temu gorące słońce, rozleniwiające człowieka, przyroda zapewniająca byt lub wegetację przy minimum wysiłku (do tego dodać złoty deszcz spadający z kieszeni turystów na głowy Italczyków)—wszystko to razem tworzy ze społeczeństwa Italskiego zbiorowisko niesłychanie trudne do opanowania—do ujęcia w jakieś karby pracy organizacyjnej. Zawdzięczając też wymienionym warunkom, lat parę temu Italja szła szybkim krokiem do upadku — do kompletnej anarchji. Odbywały się strajki za strajkami z byle powodu, rządy parlamentarne przechodziły z rąk do rąk i nie były długo trwałe, rozpasanie w centrum i na prowincji było kompletne i zdawało się wszystkim, że temu chaosowi nikt już rady dać nie może.

I oto na arenę historji wkracza człowiek nowy, dotąd nieznany: na czele oddziału, ubranego w czarne koszule, opanowuje Rzym, dyktuje parlamentowi i za zgodą króla bierze władzę w swoje ręce.

Człowiekiem tym jest Benito Mussolini.

Dziś poznać nie może Italji ten, kto był tu przed paru laty: jak tu wszystko zdyscyplinowane i ujęte w żelazne ręce zaprowadzonego przez faszystów ładu i porządku.

Jak ograniczenie woli króla przez zaprowadzenie parlamentu stanowi w dziejach ludzkości moment przełomowy między absolutyzmem a parlamentaryzmem, tak wkroczenie Mussoliniego do Rzymu musi być uważane w dziejach ludzkości za moment przełomowy, z którym się kończy epoka absolutystycznych rządów parlamentu a zaczyna się nowy system rządów opartych na konstytucji. W systemie tym głowa państwa i kierownik władzy wykonawczej nie są jednostkami pozbawionemi absolutnej swobody działania przez parlament, lecz są głównymi motorami w życiu gospodarczo-społecznem państwa, przyczem prezydent ministrów rządzi nie kollegialnie (przez Radę Ministrów) lecz sam przez dobranych sobie do poszczególnych resortów fachowych ministrów. Parlament uchwala ustawy, zaś głowa państwa (w Italji król) zatwierdza je lub odrzuca (za radą kierownika rządu) o ile ustawa została wydana pochopnie lub wbrew interesowi państwa.

Ten nowy system rządów czy nazwiemy go faszyzmem czy inaczej jest w dziejach ludzkości nową erą i w takiej czy innej postaci przejawił się prócz Italji w Polsce, Hiszpanji, Grecji, Litwie, Rosji i t. p. Francja nie zaprowadziła go wprawdzie *de iure*, lecz jest on tam *de facto*, gdyż zmęczona rządami parlamentarnemi, boi się przejścia władzy w inne ręce i faktycznym rządcą jest obecnie Poincare.

Widzimy tedy, że Europa przemęczona gadulstwem parlamentarnem idzie zdecydowanie w kierunku silnej władzy i tego przeciwnicy ładu nie powinni zapominać. W Polsce przeciwnikom silnych rządów Marszałka Piłsudskiego przydałoby się przestudjowanie ruchu faszystowskiego Italji i przeprowadzenie paraleli.

W przeciwieństwie do ociężałych systemów parlamentarnych system tych nowych rządów konstytucyjnych cechuje sprężystość i że tak powiem rzutkość. (Nota bene na zagranicy dobre wrażenie sprawia, gdy widzą że w Polsce budują drogi, powiększają flotę, że ministrowie to tu, to tam wpadają i zaprowadzają ład i rygor—słowem widać, że do czegoś się idzie, że jest plan na daleką metę.)

Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że duma narodowa—świadomość dawnej potęgi jest jednym z wielkich bodźców do czynów Mussoliniego. Marzy się Mussoliniemu Imperjum Rzymskich Cezarów, duszno mu na półwyspie Italji i kto wie, czy przy nowych zawikłaniach światowych nie uda mu się przejść na brzegi Afryki i Małej Azji, zwłaszcza o ile kolos Anglji zostanie podważony w swych posadach, któremi są kolonje. W tym wypadku Polska mocno upodabnia się do Italji, gdyż idee Jagiellonów znalazły wskrzesiciela w osobie Marszałka Piłsudskiego.

Dążąc do potęgi państwa na wewnątrz i na zewnątrz Mussolini nie ograniczył się tylko do zewnętrznych pozorów naśladowania cezarów, naprzykład przez podnoszenie ręki przy powitaniu, lecz zaczął przebudowywać całe państwo od podstaw: uległa zmianie konstytucja, zmieniono ordynację wyborczą w ten sposób, że stronnictwo, które otrzymało 25% mandatów w całym kraju otrzymuje automatycznie jeszcze tyle z list państwowych i wtenczas zapewniona jest większość. Ponieważ faszyści mają organizację doskonałą, więc zdobycie 25% mandatów nie przedstawia trudności, a zatem w myśl ordynacji wyborczej mają automatyczne powiększenie mandatów i większość w parlamencie. W ten sposób na drodze konstytucyjnej bez przewrotów zmienia się później cały system rządów i administracji.

Ruch zawodowy oparty jest również jak i w Polsce na związkach z tą różnicą, że *w okręgu jednym może być tylko jeden związek wg wyniku głosowania* (nie tak jak u nas naprzykład na kolei w jednym okręgu ZZK. PZK. ZZM. i t. p.), bowiem *moment walki między związkami posiada charakter destrukcyjny i korzyści dla kraju nie daje i z tej racji został usunięty.*

Mussolini zdawał sobie dobrze sprawę, że brak moralności w narodzie, prowadzi do rozkładu, przystąpił więc dość energicznie do walki z amoralnością. Prostytucja prawie że nie istnieje. Na ulicy zupełnie niema wałąsających się dziewczyn, które są prawdziwą plagą Warszawy. Uzdrowienie rodziny wielkie. Przekleństwa tak rozpowszechnione u Italczyków wczorajszych, dziś zmalały skutkiem kar pieniężnych. Bezrobotnych niema, prawda b dużo znalazło miejsce w milicji faszystowskiej i dziś widzimy na stacjach i policję i żandarmów z faszystów, lecz lepsze to, niż u nas armja zawodowych bezrobotnych, którzy otrzymują pieniądze za nic. Prowadzi się budowę dróg, rozbudowę miast i są wielkie plany na przyszłość.

Zwraca się uwagę i na wychowanie społeczeństwa. Do niedawna można było zaobserwować, jak Italczyk przyglądał się, że niewiasta sama podnosi zgubioną rzecz, dziś widzimy zwrot. W tramwajach są tabliczki z napisem: „Ustępowanie miejsca kobietom i starszym jest oznaką dobrego wychowania". Słowem starają się przerobić Italczyka wszechstronnie. Kult dla Mussoliniego — duży, wszędzie napisy „niech żyje wódz" i podobizny trafaretowe wprost na murach.

Jeżeli wziąć pod uwagę, że materjał ludzki południowy jest wielce niesforny i trudny do obrobienia, przyznać trzeba, że dzieło Mussoliniego jest olbrzymie.

Witalis Kuźmicki.

Na starcie Wyścigu Pracy.

(Korespodencja własna).

Jeszcze o wystawie Komunikacyjnej we Lwowie.

Szczególne zainteresowanie w sferach handlowych niewątpliwie budziły wystawione na specjalnie zbudowanych torach, trzy wagony specjalne parku towarowego mianowicie: gęsiarka (Tugeuz), wagon specjalny do przewozu drobiu (Skgz) i lodownia do przewozu mięsa (Slmz).

Gęsiarka wytwórczości polskiej, dopiero od dwuch lat przewozi na naszych linjach. Posiada cztery podłogi, z tych dwie przystosowane do wyjmowania, korytka przy bocznych ścianach stojące do karmienia podczas przewozu. Przy czterech podłogach można przewozić gęsi w ilości 1000 sztuk, jak również prosiąta, oczywiście w mniejszej ilości. Dla przewozu świń większych, nadają się po wyjęciu drugiej i czwartej podłogi. Dla zwierząt zachorzałych w podróży służy pudło przymocowane pod podwozjem. Długość ładowna tej gęsiarki wynosi 10,f m., zaś powierzchnia ładowna 27 m^2. W przeciwstawieniu do niemieckiej serji Smuz, której powierzchnia wynosi tylko 18 $m.^2$, a zatem mieści tylko 500 gęsi i oczywiście mniejsza ilość prosiąt czy świń. Pozatem gęsiaka serji Sugmz jest przystosowana do biegu w pociągach osobowych, posiadając węże dla hamulca zespolonego.

Gęsiarka ta jako najlepiej się kalkulującą w przewozie, jest przez strony też najwięcej żądana, również bardzo często dzierżawiona.

Ze względu na taniość przewozu w niej w stosunku do typów zaborczych mieszczących mniej czy gęsi czy świń, ilostan rozporządzalny tychże wagonów, daleko jeszcze odbiega od zapotrzebowania na nie. Ten typ gęsiarek w szerokiej mierze umożliwia konkurencje jak w kraju tak i zagranicą.

Następny rodzaj—wagon specjalny dla przewozu drobiu serja Skgz—wyszedł do usług przed kilku miesiącami, również wyrobu krajowego. Duża ilość drobnych otworów w ścianach podłużnych i czołowych, zakratowane drzwi przedstawiają widok więzniarki. Wewnątrz urządzono kilka piętr z przegródkami, pięknie drutem oplecionych, na wzór klatek kanarczych, z małemi korytkami do karmienia udostępnionemi od strony korytarza. W środku wagonu podłużny korytarz, umożliwiający dostęp do poszczególnych przegródek. Jako integralna część wagonu znajdą się wewnątrz zbudowane z desek schódki przenośne, służące do umożliwienia dostępu do wyższych piętr. Wagon ten posiada powierzchni ładownej 101 m^2. Pod spodem podwozia umieszczono dwie skrzynie dostępne każda z innej strony wagonu. Posiada również urządzenie do hamowania zespolonego, zatem może biegnąć w pociągach osobowych, a przedewszystkiem zaoszczędza kłopotu w przewozie pociągami towarowemi przez linje niemieckie, które to pociągi tam biegną na hamulec zespolony. Również o użytku tych wagonów podczas pory zimowej pomyślano, urządzając pod podwoziem przewód dla ogrzewanie parą.

Wprowadzenie wyżej opisanego typu wagonów na kolejach polskich daje dowód należyty oceny przez Ministerstwo Komunikacji chodownictwa drobiu i wogóle kwestji rolnictwa.

Miejmy nadzieję, że wagony te jakkolwiek narazie niewykorzystane w całej ich ilości stojącej do dyspozycji, po zainteresowaniu się nimi odnośnych sfer na wystawie Komunikacyjnej — zdobędą sobie większy popyt.

Trzeci z rzędu wagon—specjalny dla przewozu mięsa Slmz. Tak samo produkcja krajowa. Posiada urządzenia dle umieszczenie lodu, celem otrzymania podczas dni gorących, chłodnej temperatury. Dla wieszania ubitych świń, czy większych części mięsa urządzone są u góry mocne haki. Wagon ten jest urządzony również do biegu w pociągach osobowych. Dla ilustracji nadmienić trzeba biegu takich wagonów, jak Poznań—Gdańsk, Krotoszyn (Wlkp)—Wiedeń, Grodzisk

(Wlkp)—Wiedeń, które to odległości niewątpliwie wymagają dla przewozu danego towaru, jako łatwopsującego się—odpowiednio chłodnej temperatury jak i szybkośći przewozu. W niedawnym dopiero okresie czasu ilość tychże wagonów znacznie się powiększyła i obecnie odpowiada najzupełniej zapotrzebowaniu. Znane mi są czasy, kiedy to kolej Polska jeszcze nie posiadała dostatecznej ilości tych wagonów. Wówczas interesanci sami wyekwipowywali zwykłe kryte wagony w urządzenia prowizoryczne dla umieszczenia lodu, narażając się na koszta i stratę czasu. Nadomiar takie niefachowe urządzenia nigdy nie gwarantowały pewności utrzymania mięsa w należytem stanie aż na miejsca przeznaczenia.

Z fachowego punktu widzenia, jak i kupieckiego przyznać wypada, że wystawienie tych wagonów wyjdzie z pożytkiem dla obojga stron. Jednakże sprawa dałaby większy plon dla zainteresowanych, gdyby umożliwiono dostęp do wnętrzy wagonów, szczególnie Suguz i Skgz. Biorąc pod uwagę tylko jedną stronę zwiedzających, w tym przypadku napotknę na kolejarzy, to stwierdzić należałoby, że każdego winien tabor typów specjalnych interesować i niejeden chętnie byłby zobaczył wewnętrzne urządzenia, gdyż pracując na mniejszych stacjach nie miał możności ich zobaczyć.

W imię należytego użytkowania i wyzyskania taboru przez strony z korzyścią dla obojga zainteresowanych, a szczególnie korzyścią dla kolei było by na takiej wystawie wiele do czynienia i propagowania. Wypada z naciskiem podkreślić, że dla przedsiębiorstwa przewozowego na drogach żelaznych, właściwem środkiem zarobkowanie jest tabor, zaś wszystko inne stanowi źródła zarobkowe drugorzędne.

Jakkolwiek przepisy kolejowe wskazują, że taboru dostawia się stronom w miarę możności, to my urzędnicy rozporządzający taborem, w ślad za słowami Ministra Komunikacji p. inż. Romockiego: „Niechaj to będzie bodzcem dla ogromnej rodziny kolejarzy ku prześcignięciu w każdym zakresie innych kolei Europy" powiedzmy sobie że usługi naszego taboru raczej należy nam stronom zaofiarowywać.

S. Sitarz.

Poznań.

Rozwój lotnictwa sportowego w Anglji.

W numerze sierpniowym „Revue Aéronatique de France" p. Roger Meffrey, delegat Francuskiej Ligi Powietrznej (L. Aér. Fr.) w Londynie—tak mniej więcej opisuje rozwój „Light Aeroplane Clubs" (Klubów lekkich samolotów—awionetek) uznanych i subsydjowanych przez rząd Angielski.

Przed utworzeniem się tych klubów przeciętna opłata godzinę lotu z instruktorem (w przedsiębiorstwach traktujących tą naukę handlowo) wynosiła 5 f. szt. (około 225 zł.), a godzina lotu samodzielnego—8 f. (około 360 zł.). Całkowite wyszkolenie pochłaniało 150—200 f. szt. (na naszą walutę kapitalik — 9000 źł.). Oczywiście, że tylko wybrańcy mogli sobie pozwolić na tę przyjemność. Z chwilą jednak powstania „L. A. C." sytuacja się zmieniła. *„Lotnictwo dla wszystkich"* oto dewiza—a że nie jest to tylko frazes — najlepszym dowodem jest wielka ilość członków i intensywna działalność tych klubów.

A oto kilka danych z „L. A. C.": opłata członkowska—gwinej (175 zł.), godzina lotu tak samodzielnego, jak i z instruktorem kosztuje zaledwie 30 szylingów (około 65 zł.). Minimalna ilość lotu 8 godzin. Koszt zatem wyszkolenia na pilota 20—30 f, szt. (około 900—1350 zł.). System wyszkolenia jest mniej więcej identyczny z systemem szkół lotniczych tak wojskowych, jak i cywilnych. Kluby używają płatowców „de Havilland" typu „Moth", zaopatrzonych w motory „Cirrus", nie przekraczające mocy 80 koni chłodzone powietrzem. Samoloty te rozwijają szybkość do 80 mil ang. na godz. 128 km.), a są bardzo ekonomiczne, gdyż zużywają zaledwie 1 gallon benzyny na 20 mil ang. (około 5 litrów na 32 klm. Koszt aparatu — 750—800 f. szt. (około 36000 zł.), ale aparat może być ubezpieczony za 200 f. szt. w konsekwencji więc po niezdolności do lotu ubezpieczonego aparatu ten drugi kosztuje mnie tylko 9000 zł.). Nie jest to cena zbyt wygórowana (naturalnie na Anglję). Rząd Angielski, zdając sobie sprawę z wartości tych instytucji, popiera je, wydatnie subwencjonując: Klub w chwili założenia otrzymuje 2000 f. szt., a następnie w ciągu dwu lat corocznie—1000 f. szt. Naturalnie przyjmowane są również dobrowolne darowizny i składki. Zrozumiałe więc jest rozrost tych klubów—ilość ich dochodzi już do 12 tu. Jeden tylko klub Londyński liczy przeszło 300 regularnie latających członków. To też na lotnisko klubowe czy to w dzień powszedni, czy też święto ciągną ludzie ze wszystkich warstw społeczeństwa. — Można więc zobaczyć tu bankowca z „City", który przed chwilą zdjął tradycyjny cylinder, aby go zmienić na skurzany hełm, maszynistki, które na kilka godzin porzuciły swoje „Smith'y", czy „Undervoody" dla steru i orczyka, studentów, ludzi o siwych włosach, wreszcie młode panny, które przed chwilą opuściły kawiarnię, lub dancing dla wrażeń stokroć zdrowszych i piękniejszych, jakie daje lot.

P. Meffrey kończy swą korespondencję temi słowy: Wierzymy, że i my z czasem będziemy mieć swoje takie kluby i w takiż sposób popierane przez rząd. Będzie to wielkim krokiem napród w dziedzinie francuskiego lotnictwa". — Tyle p. Meffrey o lotnictwie sportowem angielskiem i o życzeniach dla swej ojczyzny.

Ja zaś, ze swej strony dodam tu telegraficzną dziennikarską wzmiankę, która w tej chwili obiegła już cały świat.

„Londyn 28 b. m. Z Capetovn donoszą: Wylądował tu dziś por. Bentley, który 1 września wyruszył na awionetce „Moth" z Londynu".

Tak więc — do południowego cyplu Afryki z Londynu, około 13000 klm. w powietrzu na 80 koniach. — Jeszcze jeden triumf dla lotnictwa!

A cóż my, Polacy na to?!

Wprawdzie, nie powinniśmy kupować „Moth'a", czy Moth'ów" gdy nasze fabryki lotnicze redukują personel z braku zamówień, i nie będziemy liczyć na subsydja rządowe, mam jednak dane nie wątpić, iż potrafimy rozwiązać to zadanie.—*Trzeba tylko szczerze chcieć.*

Rzucone dziś ziarno nie odrazu wydałoby plon, ale zapoczątkowane obecnie dzieło, twierdzę to z całą stanowczością, pozwoliłoby w roku przyszłym nie jednemu młodemu Kolejarzowi, względnie dorastającemu potomkowi Kolejarza, samodzielnie rozkoszować się lotem, że w konsekwencji znaleźlibyśmy w przyszłym 1928 r. w swojej rodzinie nie jednego szlachetnego konkurenta por. Bentley'a. (Na tem miejscu pozwolę sobie z przyjemnością zaznaczyć, że polskie typy samolotów sportowych już egzamin swój chlubnie zdały).

Organizujcie więc kadry zwycięzców powietrza!

Nie odwlekajcie — chciejcie!*)

Warszawa. *pilot W. U.*

*) Patrz artykuł „O polskie lotnictwo" w Nr. 21 Ekspressu.

Wieczory w rodzinie kolejarza



Pożyteczna inicjatywa Ministerstwa Komunikacji.

Kto u nas w kraju zajmuje się szerzeniem jedwabnictwa.

Ministerstwo Komunikacji w Warszawie zajęło się b. żywo sprawą hodowli jedwabników. Obliczono, że gdyby każdy dróżnik kolejowy miał tylko 40 metrów żywopłotu morwowego i 10 drzewek, to rozwinięta na tej podstawie hodowla pokryłaby zapotrzebowanie na jedwab całego kraju, zaoszczędzając kilkadziesiąt miljonów złotych, wydawanych co rok na zakup materjałów i wyrobów jedwabnych za granicą. Postanowiono więc sadzić żywopłoty i uruchomić specjalny wagon pokazowy hodowli jedwabników na wzór wagonu pszczelniczego.

Jedwabnictwem zajmuje sie również minister rolnictwa i min. oświaty. Wielkim i zdolnym szerzycielem jedwabnictwa jest kapelan wojskowy w Rzeszowie ks. Kisiel, który szerzy śród żołnierzy tę pożyteczną umiejętność oraz ks. Żółtowski z Zegrza.

Pewnego rodzaju cudu dokazała siostra Felicja Smaczna z zakładu dla nieuleczalnych w Górze Kalwarji, która z 1 grama jajeczek wyhodowała przeszło 4 kilogr. oprzędów przy pomocy swoich chorych. Bardzo dobry plon uzyskała również siostra Aniela Jankowska, kierowniczka ochronki w Ujściu.

Bardzo zajmującym hodowcą jest p. Żebrowski szewc ze Mszczonowa, który pracę nad jedwabnikami uważa za chwile radości w jednostajności swego zawodu. Pracując na świeżem powietrzu, zbliża się do przyrody i w dodatku otrzymuje 2 razy więcej dochodu, niż ze swego rzemiosła. Jednym z najbardziej ciekawych jest pomysł p. Eug. Kryńskiej zastosowania hodowli morw i rozwinięcia jedwabnictwa w kooperatywie robotniczej na Żoliborzu pod Warszawą, która buduje tam szereg domków rodzinnych. Ogródki przy tych domkach oddzielone będą jeden od drugiego żywopłotami z morwy. W ten sposób każda rodzina robotnicza będzie mogła hodować jedwabniki. Zamiłowanie do jedwabnictwa wśród kolejarzy Dyrekcji Wileńskiej szerzy również Ognisko Kolejowe w Wilnie. *K. K.*

Cudze chwalicie—swego nie znacie...

Służba sanitarna na Polskich Kolejach Państwowych.

Jednym z najbardziej wzorowo zorganizowanych działów służby na Polskich Kolejach Państwowych jest dział służby sanitarnej. Rodzaj pracy na kolejach państwowych oraz piecza nad życiem i zdrowiem podróżnych wymaga, aby organizacja kolejowa rozporządzała pewną ilością personelu, wyszkolonego pod względem sanitarnym, tworzącego kadry specjalnego pogotowia ratunkowego. Kwestję tę regulują przepisy o sanitarnem pogotowiu ratunkowem na P.K.P., ustalające dokładnie sposób niesienia pomocy na wypadek katastrof i nieszczęść.

Każdy pociąg osobowy zaopatrzony jest w sanitarną skrzynkę, zawie-

Zmarnowane talenty.

(*Podsłuchana opowieść nauczyc. wiejskiego*).

Przedział w wagonie III-ej klasy. Zaduch, brud, skłócone dźwięki kilkunastu najróżniejszych beztreściwych treści, ponad które wyrywa się krzykliwe niezadowolenie półtorarocznego podróżnika.

Na małej stacji za Kutnem wpycha się jeszcze, nie bacząc na solidarny zbiorowy protest, dwóch rosłych mężczyzn o inteligentnych, sympatycznych twarzach, jeden w czapce niższego urzędnika kolejowego, drugi w szerokim zszarzałym kapeluszu filcowym, i, zaczepiwszy się wreszcie o jakiś stały skrawek przestrzeni, kontynuuje swą rozmowę.

Urzędnik kolejowy skarży się na dyżury nocne: „Najgorzej—twierdzi—że w dzień spać nie mogę. To też jestem po dyżurze tak podenerwowany, iż o byle drobnostkę wywołuję djable awantury w domu. Ciężka służba!"—konkluduje, przygryzając przekleństwo.

— „No, i nie żałujecie czasem, żeście porzucili zawód nauczycielski?"—pyta towarzysz.

— „Co to, to nie!"—odpiera żywo kolejarz:

— „Nie miałem cierpliwości do dzieci, ani entuzjazmu do wsuwania wiedzy łopatą w tępe głowy wiejskie".

— „Tępe — przeważnie..."—zgadza się łagodnie człowiek, trzymający w ręku zszarzały kapelusz, i jego charakterystyczna postać staje się nagle potwierdzeniem pierwszego wrażenia: nauczyciel ludowy! — „Ale najmniej kłopotu to właśnie z temi tępemi,—najwięcej zaś—ze zdolnemi głowami! Bo co z niemi zrobić? Dokąd je skierować można? Czy dacie wiarę, że ja w swojej nielicznej gromadce odnalazłem aż cztery wybitne talenty? Chłopiec 9-letni rachuje, jak mistrz, wiecznie coś wierci, buduje, puszcza w ruch—byłby z niego napewno inżynier, może wynalazca, a musi gęsi paść. Drugi, młodszy jeszcze, prowadzi chór w szkole, niczem wykwalifikowany dyrygent; dorwie się do jakiegoś instrumentu, i, zanim go obej-

rającą niezbędne środki lecznicze oraz jedną parę noszy. W każdej drużynie konduktorskiej jest jeden konduktor egzaminowany z kursów ratownictwa, posiadający specjalną odznakę metalową, który w razie katastrofy kolejowej obowiązany jest natychmiast udzielać rannym pierwszej pomocy. Prócz tego na większych stacjach węzłowych znajdują się stale pod parą, gotowe do drogi pociągi ratunkowe z wagonami sanitarnemi, w których można dokonywać operacji podczas jazdy pociągu.

Personel kolejowy wszystkich dyrekcyj jest stale szkolony w ratowaniu rannych na specjalnych kursach sanitarnych. Wogóle sprawa sanitarnego pogotowia ratunkowego postawiona jest na kolejach polskich w sposób wzorowy, zapewniający tak podróżnym jak i personelowi skuteczną doraźną pomocą lekarską na wypadek katastrofy. Ratownictwo kolejowe polskie poziomem swym odpowiada pierwszorzędnym organizacjom tego typu na Zachodzie Europy.

Wydział sanitarny Minist. Komunikacji w trosce o pogłębienie wiadomości sanitarnych, posiadanych przez kolejarzy, wydał popularną broszurkę, zawierającą przepisy o udzielaniu doraźnej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza. Broszurka ta jest bezpłatnie rozdawana kolejarzom. Radzimy przeczytać każdemu nie tylko kolejarzowi, lecz i podróżnemu. *K. K.*

Wystawa gospodarczo-spożywcza w Katowicach.

(*Korespondencja własna*).

Katowice w sierpniu.

I-sza Wystawa gospodarczo spożywcza na Śląsku, rozsiana na przestrzeni 6 ha parku Kościuszki, przedstawia się dość okazale i sympatycznie. Wszystkich wystawców jest przeszło 200, z całej Polski. Obok Śląska poważnie jest tu reprezentowany Poznań, Lwów, Kraków, Bielsk i Gdańsk z półtuzinem firm. Są tu nawet firmy samochodowe, godnie są też reprezentowane wyroby Łowickie, zakopiańskie i fabryka płótna „Żyrardów", wystawiająca światowej sławy wyroby i wiele innych, lecz ponad wszystkiem górują warsztaty, zajmujące się wyrobem artykułów spożywczych. Jest tu kilka fabryk makaronów, drożdży, konserw, serów, kaw zbożowych, 15 fabryk czekolady i cukrów, i mnóstwo innych w większości polskich firm.

Godną zaznaczenia jest śliczna wystawa architektoniczna, w której jest 25 projektów budowlanych różnych architektów, 70 szkiców architektonicznych i tyleż prac malarskich, wśród których wyróżniają się szkice poszczególnych kościołów śląskich i rozmaitych ruin. Wreszcie jest tam też kolekcja kostjumów i ślicznych prac teatralnych art. malarza prof. Ligonia.

Jednem słowem wystawa w zupełności udała się. W przyszłym roku wystawa będzie powtórzona w daleko znaczniejszych rozmiarach, a prócz tego mają być zorganizowane w Katowicach stałe Targi Śląskie na wzór Lwowa i Poznania. *Ślązak.*

Pokłosie myśli i pracy kolejarzy polskich.

Geografja konduktorska.

W artykule „Na skrzydłach sławy" w oryginalny sposób „Konduktor" kształci swoich czytelników w zakresie geografji:

„Na dworcach istnieją nawet „Biura informacji", w których urzędują zaspani młodzieńcy. Lecz jakaż to inteligentna ta polska biurokracja. Niedarmo Polska leży w pobliżu Indji...

Zaspany młodzieniec, polska biurokracja i sąsiedztwo Polski z Indjami. Takiej zupy publicystycznej nie strawiłoby żadne kolejowe pismo zawodowe. A „Konduktor" to trawi.

Znamienne oświadczenie.

Oficjalny organ ZZK, zdając sprawozdanie ze swego zjazdu składa znamienne oświadczenie polityczne:

„Zjazd w zupełności potwierdził, że jesteśmy związkiem socjalistycznym, walczącym w szeregach zorganizowanego na gruncie klasowym proletarjatu i w przymierzu z jego reprezentantką — Polską Partją Socjalistyczną".

Po tem oświadczeniu kolej na podobne deklaracje ze strony PZK i ZZP, żeby wreszcie ogół kolejarzy mógł się przekonać, któremi związkami rządzą partje i nadal się ustosunkować do tych związków. *Mruk.*

---

rzy, już gra. Janko-muzykant—przezwałem go. Niańczy młodsze rodzeństwo, skrobie kartofle, gnój rozrzuca—i tworzy własne melodje. Trzeci—garbusek — wiersze układa: śmiałby się niejeden z tych wierszy, lecz czy śmiałby się z nich również prawdziwy poeta? Na zielone świątki pochowaliśmy najmilszego, najukochańszego naszego ucznia. Nazajutrz po pogrzebie, przynosi mi mój garbusek zeszyt i daje do przeczytania to, co w nocy „wymyślił". Przeczytałem raz, drugi, trzeci—i łzy mi popłynęły z oczu; był to poemat o śmierci dziecka, zgasłego w porze wiosennego rozkwitu. Autor tego niezwykłego poematu jest popychadłem ojca-pijaka i brutalnej macochy, pośmiewiskiem silnych, zdrowych braci przyrodnich. Czwarta wreszcie — dziewczynka, chuda, żółta, ze spróchniałemi zębami rysuje i lepi z gliny. Na gwiazdkę przysłał nam ksiądz różne podarki, miedzy innemi pudełko plasteliny. Przeznaczyłem je dla mej rzeźbiarki—i w trzy dni potem przyniosła mi figurkę Matki Boskiej z Dzieciem, prosząc, bym ją oddał księdzu. Ksiądz, obejrzawszy posążek okiem znawcy, kazał go postawić na półeczce w kościele. Kiedym pewnej niedzieli podczas nabożeństwa zatrzymał wzrok na tej Matce Boskiej, zadrżałem ze wzruszenia: ile świętości potrafiły zamknąć w dziennej plastelinie ręce czternastoletniej dziewuchy od doju! Mówicie tępe głowy...".

— „No, nie... Ja przecie..."—próbował usprawiedliwić się nauczyciel-dezerter—ale w tej chwili pociąg stanął, zgrzytnąwszy wszystkiemi osiami, i dwie rosłe postacie, ku radości pozostałych pasażerów, wysunęły się szybko z przedziału. Wybiegła z przyduszonej głębi czującej i cierpiącej duszy nauczyciela ludowego najprawdziwsza baśń o zmarnowanych talentach, rozpłynęła się w zaduchu, brudzie i skłóconych dźwiękach kilkunastu beztreściwych treści. Pociąg mknął znów szeroką równią, równią, nieprzerwaną w swej jednostajności żadnem wzniesieniem. *M. P.*

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE.

Nowe inwestycje w Min. Poczt i Telegrafów. W preliminarzu budżetowym Ministerstwa Poczt i Telegrafów na rok 1928/29 wystawiono sumę 20 460.000 zł. na rozszerzenie sieci telegraficznej i telefonicznej w całymkraju, która jak wiadomo jest bardzo skromna, co w pierwszym rzędzie odbija się na szerokich rzeszach pracowników telegraf. i telefon. przyczyniając się do ich przemęczenia wskutek najzupełniej nieodpowiednich warunków pracy.

Z najpoważniejszych inwestycyj, objętych tym preliminarzem wymienić należy: na przeniesienie centrali telefonów międzymiastowych w Warszawie do mającego się wybudować nowego gmachu przeznaczono—300.000 zł.; na budowę względnie rozszerzenie istniejących stacyj telegraficznych w okręgu warszawskim—50.000 zł.; na rozszerzenie i przebudowę mniejszych central telefonicznych w okręgu warszawskim—100.000 zł.; na budowę nowej automatycznej centrali miejskiej oraz centrali międzymiastowej w Kaliszu—200 000 zł., na ten sam cel w Płoccu—24 000 zł.; na przebudowę centrali telefonicznej międzymiastowej w Białymstoku—50.000 zł.; na budowę centrali telef. automatycznych w Radomiu—400.000 zł; rozszerzenie centrali telefonicznej miejskiej i rozbudowę sieci w Zamościu i Chełmie—100.000 zł; rozszerzenie stacji telefonicznej w Wilnie kosztem 100.000 zł; przebudowę sieci telefonicznej w Grodnie—40,000 zł; budowę centrali telefonicznej C. B. w Przemyślu—150.000 zł; na ten sam cel w Stanisławowie—150.000 zł.; budowę stacji telefonicznej międzymiastowej we Lwowie, budowa nowej centrali automatycznej w Krakowie—450.000 zł.; w Tarnowie 150.000 zł; budowa centrali telefonicznej automatycznej w Bielsku—435.000 zł; przebudowa centrali automatycznej Poznań - Łazarz—300.000 zł; budowa nowych central telefonicznych w Inowrocławiu—200.000 zł.; w Ostrowie—200.000 zł.; budowa central automatycznych w Gdyni—300.000 zł. i w Toruniu—300.000 zł; przebudowa istniejących central telefonicznych na G.-Śląsku—500.000 zł. etc.

Pożyteczne zarządzenia M. K.

Ułatwienie zwrotu opłat szkolnych pracownikom kolejowym. Według zarządzenia Ministerstwa Komunikacji (19297/2/27 dn. 10. IX. r b) pracownicy, ubiegający się o zwrot wpisów szkolnych zwolnieni zostali od obowiązku przedstawiania zaświadczeń szkół państwowych, że dziecko nie zostało przyjęte z powodu braku wolnego miejsca.

Sierpniowe ceny opału deputatowego obowiązują i na wrzesień. Dyrekcja wileńska pozostawiła ceny deputatowe węgla i drzewa opałowego na miesiąc wrzesień r. b. bez zmiany te same co i na sierpień r. b.

Minist. Kom. ułatwia zaopatrzenie kolejarzy na zimę w warzywa i okopowiznę. Celem ułatwienia pracownikom kolejowym w służbie czynnej etatowym i nieetatowym, kontraktowym, czasowym, próbnym, którzy służą przy kolei bez przerwy dwa lata, emerytom, tudzież wdowom i sierotom po kolejarzach, zaopatrzenia się na nadchodzącą zimę w warzywa i okopowiznę Ministerstwo Komunikacji zezwoliło Dyrekcjom kolei wydawać do końca 1927 r. wszystkim bez wyjątku pomienionym wyżej osobom, o ile tego żądać będą zaświadczenia na przewóz bezpłatny powyższych artykułów pociągami towarowemi w następującej ilości: 200 klg. dla samotnych, 400 klg. dla utrzymujących 1 — 2 członków rodziny (mała rodzina), 600 klg. dla utrzymujących po wyżej 2 członków i po wyżej 4 członków rodziny (średnia i duża rodzina), których uwzględnia się przy wymiarze dodatku ekonomicznego. (ok M. K. № 1. 17376/2/27 z dnia 23 sierpnia 1927 r.).

Uzupełnienie zarządzeń o wypłacie jednorazowego zasiłku. Min. Komunikacji rozporządzeniem z dnia 20 września r. b. № 1/19851/2/27 wyjaśniło, że prawo do jednor. zasiłku przysługuje także tym prac. kol., którzy dnia 1 stycznia 1926 r. pełnili służbę wojskową *jako wojskowi zawodowi*. Pracownikom odbywającym 1/I 1926 r. obowiązkową służbę wojskową z poboru rzeczowy zasiłek nie przysługuje.

Zmiana wysokości uposażenia kandydatów na P. K. P. Z dniem 1 go sierpnia 1927 r. Ministerstwo Komunikacji zarządziło zmianę wysokości wynagrodzenia kandydatów podczas praktyki (wyszkolenia), ustalając uposażenie ich według norm następujących: kandydaci referendarscy podczas praktyki otrzymują 80%, kandydaci na geometrę—74% grupy VIII szczebla „a", kandydaci techniczni i kolejowi 75% grupy IX szczebla „a", po złożeniu zaś egzaminów otrzymują prowizoryczni asesorzy referendarscy i geometrzy II kl. 90% grupy VIII szczebla „a", adjunkci, pomocnicy techniczni, zawiadowcy odcinków drogowych sygnałowych, sekcji warsztatów i elektrotechnicy 90% grupy IX szczebla „a". Dodatek ekonomiczny wypłaca się w pełnej wysokości (ok. M. K. 23.IX. 1927 r. № 12835/27).

Dodatek na mieszkanie pracowników, zajmujących mieszk. skarbowe według wyjaśnienia Ministerstwa Komunikacji winien być potrącony całkowicie na opłatę czynsu za mieszkania służbowe nie zależnie od tego, czy czynsz jest niższy czy wyższy od tego dodatku (Ok. M. Kom. 11. IX-27 r. № 1/15991/2/27).

Przyjmowanie wadjów, kaucji i zaliczek przy przetargach i zawieranie umów ze Skarbem Państwa normuje wydany 10 września 1927 r. okólnik Ministerstwa Skarbu № D. or/5284/III) który wchodzi w życie z dniem 1 października r. b. wadja można składać w gotowiźnie, w płatnych okazicielowi książeczkach wkładowych lub aktach kasowych uprawnionych do tego instytucji, w papierach państwowych i akcjach Banku Polskiego wlg. kursu Min. Skarbu, w innych papierach popularnych w 75% przeciętnej ceny giełdowej ostatniego dnia notowań, w akcjach, listach gwarancyjnych i wekslach z dwoma lub więcej podpisami osób (firm) wekslowo zobowiązanych, o czem opinji kredytowej należy zasięgać w Min. Skarbu Dep. Obr. Pieniężnego. Norma wadjów 1 — 5% ceny ofertowej zależy od uznania władzy lub urzędu przyjmującego wadjum.

Do Szanownych Czytelników „Expressu Kolejowego".

Z powodu trudności finansowych, nie otrzymując od szeregu miesięcy należnej nam od wielu prenumeratorów opłaty za prenumeratę pisma nie byliśmy wstanie wydać w terminie poprzedni numer. Obecnie dzięki obywatelskiemu stanowisku prenumeratorów niekolejarzy, którzy uiścili zaległą prenumeratę i opłacili nadal należność z góry, jesteśmy w stanie prowadzić nadal wydawnictwo, tymbardziej, że cały szereg naszych czytelników kolejarzy i pocztowców również zajął takież obywatelskie stanowisko i regulując zaległą prenumeratę wpłaca należność z góry za kwartał oraz zjednywa nam coraz to więcej nowych prenumeratorów, za co, dziękując przyjaciółom naszego pisma, składamy serdeczne „Bóg zapłać". Korzystając z okazji pozwalamy sobie przypomnieć Sz. Czytelnikom, że regularne wpłacanie prenumeraty—to regularne wyjście z druku i dostarczanie pisma.

Dążąc do należytej sprawności Administracja Expressu Kolejowego powiększyła etat pracowników i po przeprowadzeniu ścisłej kontroli ksiąg rachunkowych ujawniła pokaźną liczbę prenumeratorów zalegających z opłatą należności od szeregu miesięcy co naraża Wydawnictwo na poważne straty i uszczuplanie objętości treści i nakładu pisma.

Zatem, pomijając narazie osobistą korespondencję, upraszamy niniejszym zalegających odbiorców naszego pisma, którzy nie uiścili dotychczas należności o rychłe uregulowanie zaległej prenumeraty i opłacanie prenumeraty nadal regularnie.

Wydawnictwo Expressu Kolejowego dążyć będzie wszelkiemi siłami do ulepszenia pisma, zwiększenia treści a zatem podawania czytelnikom jak najwięcej wiadomości nie tylko fachowych tak dziedziny kolejnictwa jako też ekonomiczno-społecznej lecz i innych niezbędnie potrzebnych każdemu obywatelowi świadomemu swych obowiązków względem Ojczyzny i Państwa.

Popierajcie więc „Express Kolejowy" rozpowszechniając go jak najszerzej, gdyż większa ilość prenumeratorów i czytelników pisma prowadzi najskuteczniej do polepszenia jakości i zwiększenia treści i ilustracji.

Każde pismo polskie, to poważny krok naprzód w wyścigu pracy, w postępie kultury polskiej, to zdobycz kulturalna nie jednostek, lecz całego ogółu, narodu i Państwa.

Z wysokiem poważaniem
„EXPRESS KOLEJOWY"
Administracja.

92 005
PPi27202
1927/22.

NA ARENIE ŻYCIA I POLITYKI Z KRAJU I ŚWIATA.

Kronika krajowa.

— Pan Prezydent Rzeczypospolitej w podróży po kraju witany przez ludność wszędzie ciepło i serdecznie, podejmowany uroczyście przez władze samorządowe i państwowe w w Krakowie, na Wawelu, na Górnym Śląsku, w Katowicach i innych miastach Polski, w podniosłych mowach swoich nawołuje obywateli Rzeczypospolitej do okazania nietylko zapału, energji i wytrwałości, lecz dojrzałości, pokoju i równowagi, która w szybkim obecnym rozwoju życia Polski potrzebna jest jako czynnik zapewniający trwałość budowy.

—

Kronika zagraniczna.

— Związek organizacji zawodowych kolejarzy w Czechosłowacji wystosował do rządu ultimatum, domagając się udzielenia do dnia 12 b. m. pomyślnej odpowiedzi na postulaty związku, dotyczące poprawy bytu kolejarzy.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie

ogłasza

na dzień 24 października 1927 roku

przetarg nieograniczony na zakup 1.700.000 szt. podkładów sosnowych normalnotorowych.

Szczegóły podane są w „Monitorze Polskim", jak również można przeglądać warunki przetargu w Wydziale Zasobów Dyrekcji K.P. w Wilnie, ul. Słowackiego Nr. 2, pokój 42 od godziny 12-ej do 1-ej po południu oraz w Wydziale Zasobów innych Dyrekcyj K. P.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych, Katowice ogłosiła w „Monitorze Polskim" i w „Epoce" na dzień 15. X. 1927 roku przetarg na dostawę zbiornika o pojemności 50 m³ dla stacji wodnej Strumień.

Dyrekcja Kolei Państwowych KATOWICE.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 25.X.27 przetarg publiczny na dostawę desek i brusów dębowych, bukowych i topolowych.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 226 z dn. 3.X i w „Epoce" Nr. 270 z dn. 2.V r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy, kiedy będziesz miał czas.

(RED.).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela, 16 — 30 października 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2 | Nr. 23

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie, **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejacrz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Testament Tadeusza Kościuszki.

W cichy dzień 15 października, w 110 rocznicę śmierci, przybyło do stolicy Polski, z długiej niewoli, po bolesnej rozłące, z dalekiej Szwajcarji, z Rapperswilu, na Zamek królewski w Warszawie, szlachetne serce Pierwszego Naczelnika Polski Tadeusza Kościuszki.

Powróciło wreszcie „na ojczyzny łono" wielkie serce Twórcy Insurekcji 24-go marca 1794 roku, serce obywatelskie, płomienne miłością Ojczyzny, serce nieskazitelne, najszlachetniejszego bohatera Narodu, co w okresie bezwoli i rozkładu Polski, potrafił zjednoczyć i skupić dookoła siebie wszystkie stany pod sztandarem walki o wolność, całość i niepodległość Ojczyzny.

Wróciło do nas prawe serce zwycięskiego bojownika o wolność i niepodległość Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, serce zwycięscy pod Racławicami, który acz nie wygrał swej ostatniej na ziemiach Polski orężnej bitwy pod Maciejowicami, wobec przeważających



Ten, którego serce tyle ukochało i tyle przecierpiało — Wielki Wódz Narodu Polskiego TADEUSZ KOŚCIUSZKO

znacznie sił najeźdcy, to jednak, wielkością swego charakteru, niezłomnością ducha, wielkością serca i wspaniałością duszy polskiej zwyciężył go duchowo i upokorzył na całe lata.

Dziś więc, kiedy jest wśród nas to wielkie serce Dostojnego Obywatela Polski, Wodza i Trybuna ludowego, przewodnika kultury, wyraziciela postępu i człowieczeństwa, który uznany został przez wybitniejszych mężów naszych i cudzoziemskich za najszlachetniejszego syna nie tylko Polski, lecz ludzkości całej; dziś kiedy złożono wśród nas to piękne serce „rycerza bez skazy i trwogi", którego czyny nieśmiertelne pobudzały przez lata całe i podniecały serca i umysły polskiego społeczeństwa do walki w legjonach swoich i obcych, „za naszą i waszą wolność", do pracy nad wyzwoleniem z niewoli ojczyzny i były hasłem pokoleń, podjętym przez Wielkich w Narodzie, przekazywanym z rodu w ród, z pokolenia w pokolenie, dziś,—pomni na Jego

БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202

czyny, powtórzmy i utrwalmy w pamięci i sercach naszych testament Naczelnika Ojczyźnie i rodakom w spuściźnie przekazany.

Wykonajmy co rychlej Jego nakaz, Jego wolę w testamencie tym zawarte.

Któż nie zna, nie rozumie, nie odczuwa testamentu Naczelnika Tadeusza Kościuszki?

Azaliż nie On przekazał Narodowi, w okresie upadku Polski, ufność w swe siły, wiarę w zwycięstwo słusznej sprawy polskiej? Azaliż nie On przekazał potomności: pracę w Narodzie, obronę praw obywatelskich ludu, miłość ziemi ojczystej, zaparcie się siebie w służbie idei wolności, zapał do czynu ofiarnego przez odwagę do bohaterstwa, dla Ojczyzny dobra!

Toż on—bohater Narodu, sercem Wielkiego Polaka, nawołuje z zaświatów do walki ze słabością, z bezprawiem, do czynu twórczego, do pracy nad odbudową Polski!

Obywatele, kolejarze i pocztowcy polscy! Jeżeli znacie, jeżeli pamiętacie, jeżeli rozumiecie i odczuwacie wszyscy jak jeden mąż i każdy z osobna, ten wielki nakaz, tę wielką wolę z zaświatów Naczelnika Tadeusza Kościuszki,—to spełnijcie swój obowiązek obywatelski: naśladujcie Go co rychlej w czynach swoich. Pragnijcie być godnymi wykonawcami Jego testamentu.

Pamiętajcie to imię drogie, kochajcie to nazwisko ciągle jako hasło wzniosłe z rodu w ród, z pokolenia w pokolenie powtarzane, otwórzcie wreszcie szlachetne serca swe, napełnijcie je uczuciem miłości bratniej, chęcią zgody, pojednania i zjednoczenia wszystkich obywateli i kolejowców w pracy celowej, w służbie dla Ojczyzny dobra i jej mocy. Promieniujcie w społeczeństwie was otaczającem szlachetnemi czynami swemi.

Porzućcie waśnie i spory klasowe, partyjne i związkowe! Zjednoczcie się w jedną potężną, zawodową, bezpartyjną, ściśle ekonomiczną i fachową, organizację pracowników polskich komunikacji!

Stańcie wszyscy jak jeden mąż dookoła Majestatu Rzeczypospolitej Polskiej, Jej Prezydenta i dostojnego wodza Narodu, Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Utrwalajcie w społeczeństwie wiarę w Polskę mocną, zaufanie do Jej Rządu, prowadzącego silną i pewną ręką ster nawy państwowej ku lepszej świetlanej przyszłości Narodu i Państwa w imię wielkiego testamentu Pierwszego Naczelnika Polski Tadeusza Kościuszki oraz nakazów nieśmiertelnej idei Jagiellońskiej.

Kolejarze i pocztowcy! Nie słuchajcie tych, którzy sieją wśród was niezgodę, rozgoryczenie, podrywają wiarę w Wasze siły, w lepsze jutro Narodu, nakłaniają was do walki z Rządem Marszałka Piłsudskiego, są to bowiem albo zaślepieńcy partyjni albo posłuszni nakazom obcych agentur świadomi lub nieświadomi wrogowie Polski i jej mocarstwowego bytu.

Wypleńcie te chwasty partyjnictwa pasożytującego na zdrowem ciele i duszy Narodu i społeczności kolejarzy i pocztowców polskich.

Idźcie wszyscy razem, do jednego celu, wspierając się wzajemnie i darząc się zaufaniem na trudnej lecz dobrej drodze: pracy i obowiązku w imię dobra wzajemnego, rodaków i Państwa!

W pracy tej będziemy wam zawsze pomocni. *Jerzy Kamiński.*

Przysposobienie obywatelskie do wyścigu pracy

Drogi czytelniku!

CODZIENNIE RANO, nim rozpocznie się dzień, poświęcaj pięć minut na rozmyślanie o MĘŻNYM obywatelskim poglądzie na życie powtarzaj sobie w skupieniu:

CHCĘ i MOGĘ, BĘDĘ CZYNIĆ DOBRZE. TAK CHCĘ!
NIE CHCĘ BYĆ NARZĘDZIEM ZŁA. TAKĄ JEST MOJA WOLA!

Zbudziłem się i walczę! Ja mogę i chcę!

Mojem jedynem dążeniem jest *opanowanie samego siebie i rozwinięcie potęg we mnie drzemiących, w celu promieniowania wśród ogółu obywateli, których podnieść pragnę na wyższy poziom kultury obywatelskiej.*

Moje stanowisko względem ludzi innych, zawsze bez wyjątku jest i będzie tylko pełnem dobrotliwej intencji *dzielenia się z nimi* wolnością i mocą, jaką sam zdobywam.

W ciągu dnia ściśle, co chwila baczyć będę na rzeczy drobne, *oszczędzać* wszystkie swoje siły i środki, by *nie trwonić* ich na bezcelowe myśli, uczucia i czyny.

Nie chcę spełniać w ciągu dnia rzeczy jednej, myśląc o drugiej. Moje myśli i czyny idą zawsze w parze.

Nie dopuszczam żadnej myśli bez jakiegoś związku z czynem.

Nie chcę, aby jakiśkolwiek czyn był wykonany bez uprzedniej dobrej intencji.

Unikam ruchów i czynności bez znaczenia.

Każde moje *słowo,* każda moja *myśl,* każdy mój *czyn* — mają swój *cel.*

Jeżeli jakaś rzecz wymaga *przemyślenia*, zastanawiam się nad nią, skupiam myśli i *rozważam wszystkie odnoszące się do niej fakty, wysnuwam wniosek i usuwam tę sprawę z widowni*, nigdy już nie powracam do niej więcej, chyba że nowe, związane z tą sprawą zjawiska, rzucą na nią nowy snop światła.

W dążeniu do wytkniętego sobie celu—*samoudoskonalania się—usuwam wszelkie bezcelowe wzruszenia,* jako niezdrowe dla woli,

Co dnia rano ćwiczę dla zdrowia swoje ciało, swoje nerwy, kształcę swoją uwagę i swój umysł w skupieniu się i samokontroli stale i systematycznie.

Dążę, nawołuję zawsze i wszędzie, do jedności, zgody i spoistości obywateli kraju dla dobra Ojczyzny i Państwa.

Tak chcę! Taką jest moja wola!

Tak być musi! W jedności bowiem, zgodzie i spoistości wszystkich obywateli kraju tkwi: Siła, Wolność i Niepodległość Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej i Jej obywateli!

Jerzy Kamiński.

Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Rady i wskazówki praktyczne miljarderów.

Wyciąg z dzieła: Stefan Górka „Sztuka zdobycia majątku" nakładem księgarni św. Wojciecha.

Precz z biedą!

„*Precz z biedą!* Bo ona jest matką niewoli i upodlenia; *bieda* to nikczemność; *bieda* zmusza do żebraniny; *bieda* każe kraść tam, gdzie nie można wyżebrać. *Bieda* wiedzie od kradzieży do rabunku, a przy rabunku do noża, do browninga, do morderstwa. Więc kto jest dobrym Polakiem, kto kocha swą wskrzeszoną Ojczyznę, tego pierwszym i świętym obowiązkiem, musi być przedewszystkiem dążenie silne, stałe i nieugięte, by zmniejszyć biedę własną ! niedostatek narodu swego".

Tajemnica powodzenia w życiu.

Trzeba według powiedzenia Anglików: „siać *słowo*, by zbierać *czyn*, siać *czyn*", by zbierać *przyzwyczajenie*, siać *przyzwyczajenie*, by zbierać *charakter*, siać *charakter*, by zbierać *szczęsną dolę*. *Majątek* jest nietylko podstawą dobrobytu, lecz także samodzielności i godności osobistej". Dalej p. Górka przytacza życiorysy całego szeregu miljarderów, ich rady i wskazówki praktyczne, które w streszczeniu podajemy poniżej odpowiednio dobrane.

O zdolnościach potrzebnych temu, kto chce zdobyć majątek.

James D. Clayson, miljarder australijski, daje następujące wskazania:

„Wola, wytrwałość, cierpliwość, inteligencja, praca i oszczędność są koniecznemi cnotami człowieka, dążącego do majątku".

„Dla zawodów ściśle umysłowych potrzebną jest przedewszystkiem *miłość wiedzy*. Dla zawodów praktycznych i wogóle wszystkich innych: *miłość pracy*".

Jak zdobyć majątek.

Karol Van Laken, miljoner belgijski, daje następujące rady i wskazówki:

„Majątek nie przyjdzie sam do was, lecz trzeba iść i biegnąć naprzeciw niego, przy użyciu sprytu, cierpliwości i wytrwałości. *Zaufanie we własne siły* jest pierwszym przymiotem, który zdobyć trzeba. Musicie sobie codziennie powiedzieć, myśląc o tem z przekonaniem":

„Jestem człowiekiem, istotą myślącą, zdolną widzieć i pokonywać rozmaite trudności, odróżniam dobro od złego, prawdę od fałszu, mój umysł jest równie jasny i szeroki jak umysł tych ludzi, którzy mnie otaczają.

Mój rozum wart jest ich rozumu, posiadam dość sprytu i rozsądku oraz bystrości, by poprowadzić dobrze moje sprawy. Nie potrzebuję więc żadnego pana nad sobą, mogę walczyć skutecznie przeciw wszystkim, którzy chcą ujarzmić moje wysiłki i posługiwać się mną dla swojej korzyści".

„Nie ufaj słowom, które są często kłamliwemi etykietami, zbadaj pięknie brzmiące frazesy, czy przypadkiem nie kryje się za niemi całkiem pospolite pragnienie. Nie wierz w nie łatwo, zbadaj zawsze, jaki ma cel ten, który do ciebie mówi".

Pierwszym warunkiem energji jest opanowanie się własne. Należy trzymać na wodzy swe uczucia. Człowiek gniewliwy, gwałtowny, jest istotą słabą, oddaną na pastwę spokojnych i zrównoważonych. Powstrzymujcie się od gestów, od objawów nerwowości, nie czyńcie niepotrzebnych ruchów. Mówcie w sposób umiarkowany, poważny i spokojny. Niechaj wasz zły humor nie objawia się przez wyrazy i zdania gwałtowne; nie wymawiajcie nigdy słów, których złego wrażenia naprawić nie można, gdyż będziecie żałowali później tego momentu uniesienia się. Na krzyki i hałasy przeciwnika odpowiadajcie obojętnością, płynącą z poczucia wyższości, bez gniewu, tak, iżby nic nie zdradzało waszego wzruszenia. Powiedzcie rzeczowo tylko to, co powiedzieć należy, bez zniżania się do pospolitych, ordynarnych środków, których przeciwko wam użyto. Wobec osób mało was znających nieokazujcie nigdy własnego zwątpienia. Nikt nie powinien myśleć, że wy możecie doznać niepowodzenia lub klęski. Przykrościom życia przeciwstawiajcie obojętność, ile możności zupełną Nie otwierajcie swego serca przed nikim, z wyjątkiem waszych najbliższych. „Bądźcie" — jak mówi Voltaire — zagadkowi, wywiedźcie w pole ciekawskich". Nie okazujcie zdziwienia wobec niczego. Nauczcie się chcenia! Mówcie do siebie: „Będę miał *wolę* i to *wolę łamiącą wszystkie przeszkody:* będę miał *wolę nieugiętą*. Ja mam wolę. Ja czynię wszystko, co moja wola nakaże. Ja nie opuszczam żadnego mego postanowienia. Ja kończę wszystko, co zacząłem, gdyż jestem posłusznym mej woli. Wola mi da powodzenie".

Tajemnica powodzenia w życiu.

Jean Bonnet, miljoner francuski, daje poniższe rady:

...„Istnieją prawidła niewzruszone, uzasadnione naukowo, nietylko jak się bogactwa tworzy, lecz także jak się je nabywa i jak się je trzyma. Trzeba *wiedzieć* czego się chce i *móc* to czego się chce.

Świat cały i ludzkość należą do tych, którzy *umieją i mogą chcieć*.

Należy przedewszystkiem wychować naszą wolę i zdobyć się na stałą, wytrwałą i świadomą energję. Chatoaubriand powiedział: „Wola nieugięta zwycięża wszystko". Lecz żeby była nieugiętą, musi być równą, stałą i wytrwałą. Tylko ludzie bierni (słabi) odczuwają potrzebę wygadywania się ze swoimi interesami przed każdym, gdyż od każdego żądają rady. Nie myślą wówczas, że najlepszymi doradcami są najbardziej interesowani, to jest oni sami.

„Istotą zmysłu do interesów jest: nadanie każdemu naszemu pomysłowi *formy praktycznej, formy pożytecznej*. Cokolwiek uderzy wasz umysł, cokolwiek podziała swą nowością lub oryginalnością na wasz rozsądek, zapytajcie w tej chwili:

Do czego by to mogło służyć? Jaką korzyść mógłbym z tego wyciągnąć?

Czy nie możnaby na tem zrobić dobrego interesu?

Oczywiście, trzeba sprawę zawsze (dobrze) wszechstronnie i głęboko przemyśleć.

A przy wykonaniu jej, trzeba być jeszcze bardziej skrupulatnym".

Francuskie bardzo mądre przysłowie powiada: „Pieniądze można zyskać tylko u tych, którzy je mają". Jeżeli zdecydowaliście się dążyć do majątku, musicie umieć zachować pozory — musicie umieć robić wrażenie bogatego, dla którego pieniądze sa rzeczą obojętną i prawie pogardliwą. Nie mówcie niepotrzebnie o tem, co posiadacie. Bądźcie niezmiernie troskliwi o waszą powierzchowność. Starajcie się zawsze wyglądać elegancko, ale bez przesady zgodnie z wiekiem waszym. Dbajcie o skrupolatną czystość odzieży, bielizny i oczywicie ciała. Pamiętajcie o tem, że wasz zewnętrzny wygląd *musi zrobić dobre wrażenie*, przedtem nim jeszcze otworzyliście usta, mówiąc do osoby pierwszy raz widzianej.

Skrupulatną staranność o swoją osobę trzeba również zachować

we wszystkich miejscach publicznych, w których wypada wam się zjawić. Również dbać musicie o porządek w interesach waszych Z zamiłowaniem porządku łączy się nierozdzielnie oszczędność. Musicie umieć doprowadzić do równowagi wasze dochody i wydatki, pamiętając o tem, że wam ma zawsze przybywać. We wszystkich waszych działaniach i stosunkach z ludźmi musicie niezmiernie dbać o dobrą opinję. Jeżeli chcecie, żeby się wam powodziło w sposób regularny i trwały, musicie sobie zdobyć poważanie i szacunek nie tylko u tych, z którymi stosunki was łączą, lecz poprostu u wszystkich, w jaknajszerszem kole. Musisz być człowiekiem, który plany swoje, zamiary i projekty *utrzymuje w ścisłej tajemnicy przed ludźmi.*

Słysząc zdania i przekonania wypowiadane przez drugiego, sprzeczne z twojemi, nigdy nie zaprzeczaj, nie prostuj i nie narzucaj własnych, powstrzymaj język, który „swierzbi". Natomiast podczas jego rozprawiania myśl i oceniaj krytycznie jego wywody.

„Temu, kto chce zdobyć majątek, nie wolno być niesłownym i niepunktualnym. Musi on być zdala od wszelkiej rozwiązłości i od wszelkich hulanek", albowiem „człowiek umiarkowany i trzeźwy rozporządza swobodnie swą myślą" i może zwrócić należytą uwagę na niebezpieczeństwo uczuciowości.

„Człowiek interesów powinien umieć zjednywać dla siebie ludzi, lecz samemu nie dać się zwabić. Niechaj uczuciowość nigdy nie oddziaływa na praktyczność naszych czynów. Pamiętajcie więc o tem, że człowiek dążący do majątku nie może i nie powinien powodować się*) uczuciami przyjaźni i sympatji. Jeżeli potrzebujecie podwładnego i pomocnika, to mają was obchodzić tylko jego zdolności i jego rzetelność, pracowitość i uczciwość. Uważajcie także, żeby to nie był człowiek bojaźliwy, a jeżeli wy posiadacie tą wadę, to byłaby ona poważną przeszkodą do waszych celów". „Być bojaźliwym, pokornym, nieśmiałym, to znaczy skazać się dobrowolnie na życie w poniżeniu i miernocie". Idzcie naprzód! Całą siłą, całą wolą i całą potęgą czynu idzcie do waszego celu, do szczęścia".

„A wówczas poznacie rozkosze i upojenie powodzenia. Wówczas osiągniecie ten wielki triumf, który się zowie zadowoleniem i który jest najtrwalszem szczęściem człowieka".

*) W interesach i stosunkach służbowych (przyp. Red.).

Zmiany personalne w Kolejnictwie.

Dobrze zasłużony sprawie polskiego kolejnictwa Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Komunikacji inż. Juljan Eberhardt przechodzi w stan spoczynku. W dniu 11. X. r. b. wyszedł dekret p. Prezydenta Rzeczypospolitej, zwalniający go ze stanowiska Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji, które p. Eberhardt zajmował od wskrzeszenia państwowości polskiej.

Z dniem 1 listopada inż. Eberhardt przechodzi na emeryturę.

P. o. Wiceministra komunikacji mianowany został dyr. departamentu Eksploatacyjnego inż. Witold Czapski.

Miejsce po p. Czapskim obejmuje inż. Frank.

Z sześciu dyrektorów departamentów w ministerstwie komunikacji dwu już ustąpiło*), a dwu innych ma ustąpić w najbliższej przyszłości.

Kierownictwo Departamentu Finansowego objął p. Franciszek Uchniat, dotychczasowy Naczelnik Wydziału.

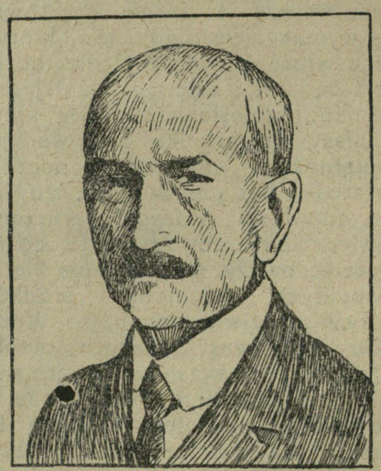
Zmiany te mają na celu usprawnienie administracji.

Przenoszeni w stan spoczynku dyrektorowie departamentu przekroczyli 60 lat wieku i 35 lat służby państwowej.

W najbliższym czasie spodziewane są dalsze zmiany zwłaszcza na stanowiskach prezesów Dyrekcji. Jako kandydatów najpopularniejszych wymieniają inż. inż. Wołkanowskiego, Pawłowicza i Gricmachera.

*) Dyrektor Departamentu Budowy Utrzymania inż. Mrozowski i Dyr. Departamentu Finansowego p. Markowski.

Poniżej podajemy życiorysy wybitnych fachowców, pionerów, na niwie polskiego kolejnictwa b. wiceministra inż. J. Eberhardta oraz obecnie p. o. wiceministra inż. Witolda Czapskiego, z żalem żegnając pierwszego i witając z uznaniem nominację drugiego.



Vice-Minister Inż. Juljan Eberhardt Podsekretarz Stanu Ministerstwa komunikacji.

Inż. Eberhardt urodził się w Warszawie w r. 1866. Ukończył studja uniwersyteckie na wydziale matematycznym w Warszawie w roku 1877, następnie studja inżynierskie w Instytucie Dróg i Mostów w r. 1890 w Petersburgu. Od r. 1890 — 1891 pracował w biurze techn. Kol. Nadwiślańskiej w Warszawie, 1891 — 1894 na budowie Kolei Nadnarwiańskiej w Łomżyńskim i w Białymstoku, 1893—1894 na studjach (survey) Kolei Zabajkalskiej w Syberji Wschodniej, 1895 – 1898 na budowie Kolei Ussuryjskiej, budowa mostu przez rzekę Iman i stacji oraz przystani na Imanie, w r. 1898 wyjechał do Japonji, zwiedził wyspy Sandwich i miasta San Francisco, Chicago, New York, Liverpool, Londyn, Paryż, poczem powrócił do Warszawy. Od roku 1898 – 1899 pracował przy studjach Kolei Kaliskiej, następnie 1899 — 1902 na studjach i projekcie przebudowy Węzła Kolejowego w Warszawie (roboty obecnie wykonywane), od r. 1902—1908 czynny był jako inżynier do zleceń szczególnych przy Zarządzie Rządowych Kolei Nadwiślańskich w Warszawie, w 1908 — 1913 jest dyrektorem technicznym T-wa Akc. K. Rudzki i S-ka w Warszawie (budowa mostów Poniatowskiego w Warszawie i Ochteńskiego w Petersburgu na Newie). W ciągu tego czasu w r. 1912 odbył powtórną podróż do Ameryki. Od r. 1913 — 1914 widzimy go jako inżyniera przebudowy Węzła Warszawskiego na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie. W czasie 1914—1915 pracował, jako Dyrektor Wydziału Drogowego Rządowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie, w r. 1916 jako naczelny inżynier budowy mostów strategicznych przez Dźwinę w Rydze na froncie walki z Niemcami (5 mostów drewnianych ogólnej długości 2,5 klm.). W roku 1917 przyjmuje czynny udział w Komitecie Koalicyjnym, jako zarządzający Kolejami rumuńskiemi na froncie walki z Niemcami, ostatnio zaś jako członek Komitetu ze strony Rosji. W roku 1918 po pokoju Brzeskim powraca z Rumunji do Moskwy

poprzez front walki między Rumunją a Bolszewikami nad Dniestrem następnie skutecznie uchyla się od służby u bolszewików i szczęśliwie powraca do Warszawy z ewekuowaną rodziną dn. 3-go lipca. Dnia 1-go września przystępuje do pracy nad organizacją kolejnictwa Polskiego w obrębie ówczesnego Min. Przem. i Handlu jeszcze za rządów niemieckich w ukryciu przed niemi. Dnia 11 listopada 1918 r. obejmuje koleje w Polsce, porzucone przez Niemców, jako Szef Sekcji Kolejowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Dnia 18 listopada 1918 r. zostaje mianowany Podsekretarzem Stanu w pierwszym Polskim Ministerstwie Komunikacji. Od 16 stycznia — 16 grudnia 1919 r. pełnił funkcje Kierownika M. K. Z. zaś od r. 1920 był czynny, jako Podsekretarz Stanu w tymże Ministerstwie przemianowanym następnie na Ministerstwo Kolei a obecnie Komunikacji

Inż. Witold Czapski.

B. Dyrektor Departamentu Eksploatacyjnego zamianowany został 11.X r.b. p. o. Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji.

Ur. w 1872 roku. Po ukończeniu studjów na wydziale fizyko-matematycznym i w instytucie inżynierów komunikacji w Petersburgu rozpoczął służbową karjerę na kolei Mikołajewskiej jako pomocnik naczelnika sekcji drogowej; w roku 1901, pragnąc dostać się do kraju, objął kierownictwo robót przy budowie szerokiego toru i linji obwodowej kolei Fabryczno-Łódzkiej, na której to kolei, po skończonej budowie pozostał i nadal w charakterze zastępcy dyrektora kolei i jednocześnie naczelnika Wydziału Drogowego. W roku 1907 obejmuje kierownictwo Wydziału Ruchu. W roku 1913 objął stanowisko Dyrektora Kolei Fabryczno-Łódzkiej. W czasie wojny europejskiej zmuszony ewakuować się razem z całym zarządem do Petersburga czasowo pełnił obowiązki naczelnika Wydziału techniczno-gospodarczego przy Radzie zarządzającej kolei Ałtajskiej.

W lipcu 1918 roku powrócił do Warszawy a 11 listopada objął stanowisko Dyrektora Wydziału Ruchu w Dyrekcji Warszawskiej, skąd z dn. 1 grudnia tegoż roku został powołany do Ministerstwa Kolei. Na stanowisku Dyrektora Departamentu Eksploatacyjnego (dawniej Ruchu) był od 20 kwietnia 1921 roku do chwili objęcia stanowiska Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji dnia 11 października r. b.

W końcu pozwalamy sobie dodać, że objęcie tak zaszczytnego stanowiska Podsekretarza Stanu w M. K. przez p. inż. Witolda Czapskiego jest słusznem i bodajże pożądanem nagrodzeniem znakomitego fachowca za zasługi i prace położone dla rozwoju kolejnictwa a co zatem idzie— dla dobra Rzeczypospolitej.

Dzień Zaduszny.

Niczem braterstwo ludzi się tak nie objawia wyraźnie jak w wierzeniach religijnych a zwłaszcza w związanych z niemi obrządkach i obyczajach tradycyjnych. Jednem z najpiękniejszych jest wiara w zmartwychwstanie i Kult zmarłych. Jak pamięć ludzka i ślady istnienia człowieka na globie ziemskim sięgają, zawsze w najpierwotniejszej nawet formie, ciało zmarłego, bliskiego grzebiącym człowieka, doznawało czci i poszanowania. Budowano dla nieboszczyków całe miasta i wspaniałe, olbrzymie grobowce jak w Egipcie, wysuszano na słońcu, oddawano sępom lub mrówkom na pożarcie, u ludów murzyńskich by czyste kości chować w ozdobnych workach ze skóry lub urnach. Palono na stosach u słowian, wierząc, że z płomieniem i dusza ulatuje w niebo, oczyszczona z wszystkiego co ziemskie, a z wojownikiem lub księciem palono żony, psy, sokoły, konia i niewolników. Zwyczaj palenia wdów z ciałami zmarłych mężów, przetrwał do XIX w. w Indjach i tylko surowe kary angielskiego rządu zdołały temu przeszkodzić. Chanów tatarskich grzebano w pieczarach z bogatym dobytkiem i rynsztunkiem, a z nim orszak dziewic i pacholąt żywcem zamykano by razem stanęły u stóp wielkiego ducha. Setki obrządków, setki sposobów zachowania pamięci zmarłych widzimy u wszystkich ludów całego świata od najpierwotniejszych, do najbardziej cywilizowanych. Wszystkie jakby protestowały naturalnym instynktem żywego człowieka przeciw zniknięciu ukochanych w nicości tajemniczej śmierci. Jakby temi obrządkami chciały utrzymać jeszcze i jeszcze związek nas żywych, z temi co odeszli w niepojęte zaświaty. Każda religja związek ten chce utrzymać i o łączności tej mówi w pieśni i obrządku. Obcowanie duchowe ze zmarłemi stanowi cząstkę wiary każdego mającego poczucie religijne, a trudno sobie wyobrazić prawdziwie myślącego człowieka, któryby różnicę swoją od zwierzęcia widział tylko w większych zdolnościach mechanicznych i nie dał myśli szybować w dziedziny nieśmiertelności.

Chrystjanizm, którego jednym z najpiękniejszych momentów jest tryumfalne Zmartwychwstanie Chrystusa, ze szczególną czcią odnosi się do szczątków doczesnych swych wyznawców. Już w pierwszych wiekach gdy wyznanie mistrza z Galilei było sprawą nową i tajemniczą, a przez ogół społeczeństwa w Państwie rzymskiem uważana była z powodu swych zasad równości i braterstwa jedynie za rewolucyjną społecznie propagandę, już wtedy grzebano uroczyście ciała męczenników za wiarę i obchodzono pobożnie ich pamiątki. Dziwnie tkliwe są te w wiecznym cieniu katakumb schowane zwłoki czystych dziewic, matron poważnych, dzielnych wojowników, świadczących wobec tłumów amfiteatrów rzymskich, w obliczu cezarów i senatorów, pod kłami dzikich zwierząt i na słupach całopalnych o tem, że Chrystus zwyciężył!

W gwarze życia naszego tak pełnego trosk materjalnych i pracy, rzadkie jeno chwile możemy poświęcić tym co odeszli... Jeszcze gdy bardzo kochani, gdy nie dawno zmarli, ale potem...

I oto nadchodzi dzień Zaduszny. Musimy wszyscy ten dzień poświęcić pamięci zmarłych i wierzyć, czuć, że dusze ich są nam bliższe jeszcze niż zazwyczaj.

Nie wiemy wszak o ile z nami obcują.....

A my pamiętajmy o nich całem sercem, choć w ten jeden dzień w roku. Idźmy na piękne cmentarze nasze, nie dla spaceru i płochej rozrywki, jak to czynią niektórzy, wyzbyci wszelkiego poczucia ludzie, ale w cichem zamyśleniu nad wspomnieniami o tych, co tam spoczywają w Bogu. Idźmy groby ich stroić zielenią i płomykami świec, jako jest w zwyczaju klęknijmy u stóp czcigodnych popiołów, co przed nami budowały w naszym kraju życie i z których rozumu, nauki dobrej woli, talentów i dobrych czynów dziś czerpiemy.

Zatrzymajmy się na grobach zasłużonych. Idźmy powoli, daleko, w głąb cmentarzy... A potem spójrzyjmy na zarosłe, ubogie, opuszczone mogiły o których zapomniano, o które nikt

nie dba... tam najgorętsze zmówmy pacierze za smutne dusze nieżałowanych zmarłych.

I wracajmy ze skupieniem do domów wspominając mądre i dobre czyny przeszłości, obiecując sobie by przyszłość, i dzisiejszemu pokoleniu dobre o życiowej wędrówce wydała świadectwo!

My, których los wiąże w tym dniu z Wilnem idźmy na piękne cmentarze wileńskie zatrzymajmy się u grobu lirnika wioskowego, Syrokomli, poety, co kraj nasz tak ukochał i rzewnie opisywał, stańmy u grobu ojca Wielkiego Juljusza Prof. Euzebjusza Słowackiego, chwały wileńskiego uniwersytetu, odnajdźmy świeży grób profesora wskrzeszonego tegoż uniwersytetu, prof. D. Janowskiego, który życie w pracy położył, idźmy ku grobowcom Wróblewskich, kędy Tadeusza Wróblewskiego sławę palestry polskiej odprowadziły do mogiły rzesze Polaków, Litwinów, Białorusinów i żydów, czcząc w nim człowieka co walczył całe życie o sprawiedliwość. Odnajdźmy w gęstwinie grób Franciszka Jurjewicza co 72 letni starzec poszedł do Legjonów bić się o Wolność. Pochylmy głową przed szeregiem mogił obrońców Wilna, co w swych poszarpanych od kul mundurach legli tu na straży naszej wolności w roku 1919 i 20.

Hel Romer.

Mody u nas i gdzieś.

O gdzieś? To może w Afryce? No tam troszkę jeszcze mniej materjału wychodzi na sukienkę czarnych piękności, ale nie wiele co mniej niż u niektórych artystek na deskach teatrów pokazujących swe obnażone kształty, ot, parę strusich piór, trochę liści palmowych, tyle co Ewa w raju. Małpy się nie zgorszą, nie gorszą się i współcześni widzowie, patrząc na te bezwstydy. Ale nie o takich modach chcieliśmy pisać oczywiście. O praktycznych na tutejszy klimat, zastosowanych do mrozów i wichrów naszej północnej krainy. Zacznijmy od dołu. Ogół pań z dziwną powiedzmy bezmyślnością, wyczytawszy że w Paryżu noszą króciutkie sukienki i ażurowe pończoszki, rok cały starają się naśladować i u nas. A że różnica klimatu jest ogromna czy ma choć trochę rozsądku? Proszę spytać doktorów ilu chorób nabawiły się już kobiety z tego powodu, chorób od których brzydną, tracą cerę i wdzięk. Ale naturalnie jakże tu wyglądać niemodnie? Lepiej reumatyzmy, ischiasy, odmrażanie łydek, byle kuso. Są jednak sposoby by wilk był syty i koza też. Oto włożyć cieplejsze pończoszki, wełnę z jedwabiem, kosztują 11 zł. ale bardzo są trwałe, albo dwie pary cienkich, cieliste na spód i nikt się nie domyśli a nóżka nie zmarznie. Do botów zbytnio nie przywykać, bo łatwo się zaziębić, gdy noga do ciepłego przywyknie zanadto, ale z naszym błotkiem trzeba trzewiki ochraniać. Do tego smarowanie podeszew, gumowe obcasy i podeszwy ogromnie pomagają. Dbając o trzewiki, można je długo nosić, ale trzeba je zaraz po zdjęciu, zwłaszcza jeśli zabroczone obetrzeć i włożyć na prawidła, a czyścić tylko dobrą pastą.

Nie silcie się też kochane panie i panienki o zbytnią smukłość figury i dla tego „ideału" dajcie spokój na zimę z przewiewnemi combinaison i tak cienkości paryżanek i wiedenek nie osiągniecie, bo macie inny skład ciała i mniej gorączkowe prowadzicie życie, przytem potrawy nasze są cięższe, tuczące i więcej ich jemy. Lepiej więc zrzuciwszy pychę z serca nosić po staremu bieliznę taką jak babcie i trykocik ciepły w wielkie mrozy, w batysty będziecie się stroić latem, tym sposobem zachowacie zdrowie, co jest skarbem wszak nie do pogardzenia.

Dzięki niebu, nikt już nie zna narzędzia tortur co się kiedyś zwało *sznurówką* i *gorsetem*, a które jeszcze gniotły nasze matki i męczyły je, utrudniając swobodę ruchów, macierzyństwo łącząc często z groźbą śmierci i czyniąc okropne *talje* jak osy! Było to równie niehygieniczne, jak szkaradne. Dzisiejsze luźne sukienki, z któremi chyba nigdy się nie rozstaną kobiety, bo wszak moda się prawie nie zmieniła od 6 lat, jakże miłe dają kombinacje i z jaką estetyką ubierają starsze i młodsze kobiety.

Mają prostotę potrzebną przy dzisiejszem pracowitem i ruchliwem życiu jakie prowadzimy, nie zbierają kurzu ani błota, nie zawadzają, nie zaczepia się nikt teraz falbankami i „nieszkami" za wszystkie krzesła i tramwaje; łatwe to do prania, czyszczenia i składania w drogę. Sukienki nasze są ideałem estetyki i wygody. A jak ładnie i rozmaicie ozdabiać je można łatwym i efektownym wyszyciem praktyczną *lasetką* (sztuczny jedwab), oraz paciorkami i złotem lub srebrem. Czy to wełna, czy żorżeta, cienszy czy cieplejszy materjał, wszystko co mą na sobie oznakę indywidualnego gustu lub pracy tej, która suknię nosi, ozdabia obie niezmiennie, i właścicielkę i sukienkę.

Przytem łatwo się dają przerabiać. Z dwóch, trzech starych sukien, jakież dają się śliczne zrobić kombinacje, krając gestkę z kawałków aksamitu, wyszywając ją na szwach, dając górę inną od dołu sukni. Na starym filcowym kapeluszu kolorowemi włóczkami zaszywając całe tło, otrzymujemy nowe, modne okrycie głowy. Pomysłowe francuski, na początkach sezonów w jesieni czy na wiosnę, zbierają się w kilka przyjaciółek i wspólnemi siłami istne tworzą cuda, pomagając sobie wzajem, każda w zakresie swej specjalności. Wśród wesołych gawęd kapelusze i sukienki w oka mgnieniu powstają ze zwinnych paluszków pracowitych kobietek, jedna drugiej mierzy, kraje, dopasowuje, ogół sądzi, a potem w obec mężów i przyjaciół tryumfują swemi arcydziełami tanim kosztem utworzonemi. U nas zanadto zakorzenił się zwyczaj oddawania najmniejszych *szyć* szwaczkom, często, gdy tanim nieumiejętnym, źle robią, ztąd dąsy i szkody. Czy nie lepiej nauczyć się trochę kroju, dzisiejsze fasony tak są łatwe?

Uszyta w domu sukienka nierównie staranniej będzie zrobiona i materjału mniej wyjdzie, bo właścicielka ostrożniej się z nim obchodzi, a nie śpiesząc, lepiej uszyje.

Trochę dobrej woli, a małe stowarzyszenie szycia w domu dałoby się zaprowadzić, ku wielkiemu zadowoleniu „panów domu", gdy pani żona z rachunkiem od szwaczki nie przyjdzie zaraz po przyniesieniu do domu miesięcznej pensji.

Kora.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza przetarg publiczny na dzień 2 grudnia r. b. na sprzedaż maszyn i urządzeń mechanicznych należących do likwidującego się tartaku w Wołkowysku. Tamże sprzedaje się szopa drewniana b. tartaku.

Szczegóły patrz w Monitorze Polskim Nr. 245.

Z KARTY ŻAŁOBNEJ.

Dnia 12 października r. b. odbył się pogrzeb ś. p. Ignacego Rymko, zastępcy kierownika Działu Księgowego W-łu Rachunkowego Dyr. Kol. w Wilnie.

Ś. p. Ignacy Rymko był pilnym przykładnym a zarazem skromnym pracownikiem. Niezwykle miły, szczery, uczciwy zjednał sobie wielu przyjaciół.

Cześć jego pamięci.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE.

Pierwszy udział P. K. O. w komunikacji tranzytowej, środkowo-europejskiej. W ubiegłym tygodniu odbyła się w Lipsku przy współudziale delegatów kolei czesko-słowackich, niemieckich i polskich konferencja w sprawie komunikacji pomiędzy Niemcami (włączając w to Prusy Wschodnie) a Czechosłowacją tranzytem przez Polskę.

W myśl uchwał konferencji tej, na której przyjęto wszystkie postulaty delegatów polskich, komunikacja powyższa wprowadzoną zostanie w życie z dniem 1 grudnia 1927 roku, a najpóźniej z dniem 1 stycznia 1928. Będzie ona zarazem pierwszą środkowo-europejską komunikacją, w której P. K. P. będą brały udział jako koleje tranzytowe i wskutek czego przewozić one będą transporty, które dotąd je mijały.

Z ramienia Ministerstwa Komunikacji brali udział w konferencji tej Naczelnik Wydziału Dr, Taszycki i radca ministerjalny dr. Zawojski.

Stan budowy naszych linji kolejowych. Prace przy budowie linji kolejowej Bydgoszcz-Gdynia, która będzie częścią wielkiej magistrali węglowej, łączącej polskie zagłębie węglowe z morzem, postępują szybko naprzód. Odcinek Czersk-Bąk-Kościerzyna został już ukończony. Linja Bąk-Kościerzyna będzie częścią magistrali węglowej, zaś odcinek Czersk-Bąk stanowić będzie lokalną odnogę. Dokładne plany i studja nad odcinkiem Bydgoszcz-Bąk zostały już opracowane a nawet pod Bydgoszczem rozpoczęto roboty. Budowa tego odcinka ukończona zostanie w przyszłym roku. Również rozpoczęto budowę odcinków od Kościerzyny do Gołubia i od Osowy do Kocka oraz prace związane z tą linją w pobliżu Gdyni.

Przyznanie zasiłku dla rodzin pracowników powołanych na ćwiczenia wojskowe. Ministerstwo Komunikacji okólnikiem z dn. 20-IX 1927 r. Nr. I-20020/2/27 powiadomiło Dyrekcje Kolei, iż na mocy ustawy z dnia 13 lipca 1927 r. (Dz U. R. P. Nr. 69 poz. 604) przywrócona została moc obowiązująca ustawy z dnia 22 marca 1923 r. (Dz. U. R. P 37 poz. 346) o zasiłkach dla rodzin osób, powołanych na cwiczenia wojskowe (bez art. 19) ze zmianami zawartemi w art. 2 ustawy z dn 23-VI 1925 r. (D. U. R. P. Nr. 75 p. 522) M. K nakazało Dyrekcjom Kolei aby postanowienia tych ustaw zastosowały również i do pracowników kolejowych nie etatowych, stałych, dziennie płatnych, objętych art. 102 i 103 ustawy uposażeniowej z dn. 9-X 1924 r. Jednocześnie uchylone zostało rozporządzenie M. K. z dnia 9-III 1923 r. Nr. I-3402/2/23 w sprawie wypłaty uposażenia prac. nieet., stałym w razie powołania na ćwiczenia wojskowe.

W sprawie jednorazowego zasiłku dla funkcjonarjuszów państwowych sędziów prokuratorów oraz osób wojskowych ogłoszone zostało w Dz. U. z dnia 19-IX Nr. 81 p. 699 rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 13-IX 1926, zmieniające art. 4 rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 17-VIII r. b. w tejże sprawie (Dz. U. Nr. 73 p. 632). Według nowego brzmienia art. 4 wymien. rozporz. warunek pełnienia służby na obszarze Państwa Polskiego musi zachodzić w terminach płatności rat zasiłku. Przez pełniących służbę należy rozumieć, pobierających uposażenię, obliczone według mnożnej 43 gr., pozostających na urlopie płatnym, zawieszonych w służbie, oraz odbywających ćwiczenia wojskowe oraz kandydatów i kontraktowych o ile pozostawali w służbie państwowej od 1 I 1927 do terminów płatności rat zasiłku. Osobom, które przez pewien czas nie pozostawały w służbie państwowej odlicza się z kwoty zasiłku 1/4 część za każdy nie przepracowany miesiąc, przy czem miesiące w których dana osoba pozostawała w służbie państwowej conajmniej przez 15 dni liczy się jako pełne miesiące, mniejszych okresów czasu nie uwzględnia się. (Ok. M. K. 23 IX 1927 r. Nr. I-48141/2/27.

Zagraniczna konferencja kolejowa, rozpoczyna się dnia 19 b. m. w Berlinie w sprawie ostatecznego unormowania bezpośredniej komunikacji osobowej i bagażowej między Polską, Anglją, Francją i Belgją tranzytem przez Niemcy. Sprawa ta nieuregulowana dotychczas stanowiła dużą niedogodność i utrudnienie dla pasażerów podróżujących pomiędzy tymi krajami, gdyż na granicy polsko-niemieckiej trzeba było wykupywać bilet oraz zająć się nadaniem bagażu. Wraz z wprowadzeniem bezpośrednich biletów osobowych i bagażowych znikną wszystkie te niedogodności.

Wypadki:

Wybuch benzyny na stacji Ciechanów. Dnia 15 b. m. na st. Ciechanów nastąpił wybuch gazu nagromadzonego w opróżnionej z benzyny cysternie. Wybuch nastąpił wskutek nieostróżności robotnika, który w pobliżu cysterny zapalił papierosa. Sprawca wybuchu oraz jego pomocnik zostali lekko oparzeni. Uszkodzenia taboru kol. i przerwy w ruchu nie było.

Podmycie torów kolejowych w Gdyni. Dnia 16 b. m. o godz. 17 w porcie Gdyńskim tuż przy nowym molu wskutek zbytniego pogłębienia basenu oderwał się kawałek nadbrzeża, a woda podmyła 2 tory kolejowe w porcie na przestrzeni 20 metrów. Ruch na podmytych bocznicach został wstrzymany. Dyrekcja Gdańska wydelegowała komisję celem dokładnego zbadania sprawy na miejscu

Zderzenie z parowozem w D. K. P. Wilno. Dnia 17 b. m. w Wileńskiej Dyrekcji kolejowej na stacji Kosów między Brześciem a Baranowiczami o godz. 10 m. 20 pociąg osobowy przyjęty został na niewłaściwy tor i najechał na wózek drogowy ładowny podkładami. Wskutek zderzenia z parowozem wózek został uszkodzony, zaśpociąg osobowy doznał półgodzinnego opóźnienia. Większych szkód materjalnych, wypadków z ludźmi, ani też uszkodzenia toru nie było.

Wykolejenie parowozu. Dnia 18 b. m. o godzinie 5 50 rano na stacji Gnieźno w Poznańskiej Dyrekcji kolejowej wykoleił się na zwrotnicy parowóz przetokowy z nieustalonych dotychczas przyczyn i zatarasował tor. Wskutek czego przechodzący tą linją pociąg osobowy doznał godzinnego opóźnienia. Wypadków z ludźmi nie było, tor lekko uszkodzony.

Ożywienie handlu drzewem, ulgi M. K. dla eksporterów. W ostatnich czasach nastąpiło znaczne ożywienie w handlu drzewem, czego dowodem jest zwiększony naładunek drzewa w Dyrekcji Wileńskiej, która jest ośrodkiem polskiego handlu drzewem. Naładunek ten wzrósł w sierpniu i wrześniu przeciętnie o 45 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym i doszedł do 700 wagonów 15 tonnowych przeciętnie dziennie Wobec tak wielkiego wzrostu naładunku a w związku z tem i wzrostem zapotrzebowania na platformy odpowiednie do przewozu materjału drzewnego zachodziły wypadki opóźnień w dostarczaniu wagonów.

Ministerstwo Komunikacji idąc na rękę przemysłowi drzewnemu zorganizowało dopływ odpowiednich pod naładunek drzewa wagonów z Niemiec, co przyczyniło się do usunięcia trudności jakie zachodziły w poszczególnych wypadkach przy transportach drzewnych i zwiększyło wydatnie ilość platform pod drzewo na P. K. P. Zarządzenie to sprawiło, iż w bieżącym miesiącu zapotrzebowanie Dyrekcji Wileńskiej na platformy pod drzewo zostało całkowicie pokryte.

Rozbudowa sieci kolejowej. Stosownie do polecenia Ministerstwa Komunikacji Zarząd Budowy kolei Bydgoszcz-Gdynia przystąpił do studjów na przyszłej trasie linji kolejowej. łączącej Herby przez Zduńską Wolę i Barłogi z Inowrocławiem. Linja ta długości 250 klm. stanowić będzie część dużej magistrali węglowej, łączącej Górny Śląsk z polskim morzem. Studja ukończone zostaną jeszcze w roku bieżącym, a prace nad niemi są prowadzone b. intensywnie tak od strony Herb i Inowrocławia jak też i pośrodku trasy w pobliżu Zduńskiej Woli i Barłogu. Roboty budowlane rozpoczną się na wiosnę roku przyszłego. Intensywna praca prowadzona na wszystkich odcinkach wielkiej magistrali węglowej pozwala przypuszczać, iż ta niezmiernie ważna dla gospodarki ogólno-państwowej linja ukończona zostanie całkowicie przed końcem 1930 roku.

O zagadnieniach komunikacji 20 referatów na zjeździe przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacyjnych. W dniu 16 r. b. rozpoczął obrady w Warszawie zjazd przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacyjnych: tramwajów, autobusów i kolejek wąskotorowych. Zjazd potrwa 3 dni; wygłoszonych będzie na nim 20 referatów, poruszających ogólno-krajowe i lokalne zagadnienia z tej dziedziny

Zjazd odbędzie się w lokalu przy ul. Kopernika 8.

Podwyżka taryfy pocztowej w obrocie paczkowym. W dn. 30 września r. b. podwyższona została taryfa pocztowa w obrocie paczkowym w sposób następujący: za nadawanie paczek zwykłych do wagi 1 kg. taryfa została podwyższona z 50 gr. na 1 zł. (więc 100 proc.). za nadawanie paczek od 1—5 kg. ze 1.20 na 2 zł (66 proc.), za paczki od 5—10 kg. z 2 zł. na 3 zł. (50 proc.), za paczki o wadze od 10—15 kg. z 350 na 5 zł., za paczki o wadze 15—20 kg. z 4.50 na 6 zł. (25 proc.). Również podniesione zostały dodatkowe należytości pocztowe za doręczenie listów wartościowych Banku Polskiego.

Protestowanie weksli przez urzędy pocztowe. Wedle rozporządzenia, zawartego w Dz. U. R. P. Nr 46 z 28 maja r. b. wszystkie urzędy i agencje pocztowe będą upoważnione do protestowania weksli. Nie będą ich zaś protestowały, jeżeli: 1) wartość przekraczać będzie 1.000 zł.; 2) jeżeli weksel będzie wystawiony w języku innym, aniżeli państwowy (na obszarze województw poznańskiego, pomorskiego i śląskiego może być weksel wystawiony w języku niemieckim); 3) jeżeli weksel będzie wystawiony zagranicą lub będzie opiewał na walutę zagraniczną (naprzykład dolary); 4) jeżeli weksel będzie zaopatrzony „adresem w potrzebie lub przyjęcie w potrzebie"; 5) jeżeli weksel ma być zaprotestowany przy podłożeniu kilku egzemplarzy tego samego weksla, albo przy podłożeniu oryginału i kopji weksla.

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 1 września 1927 r. W międzyczasie ma się ukazać w tej sprawie szczegółowe rozporządzenie Minist. Poczt i Telegrafów.

PPi 27202
1927/22.

NA ARENIE ŻYCIA I POLITYKI Z KRAJU I ŚWIATA.

Kronika krajowa.

— Polska Akademja Umiejętności i polscy uczeni obchodzili uroczystość jubileuszu 50 lecia pracy naukowej prof. Stanisława Ptaszyckiego Nacz. Dyr. Arch. Państw, którego Prezydent Rzplitej w uznaniu zasług na niwie nauki ojczystej obdarzył krzyżem kawalerskim orderu Polonja Restituta, a uniwersytet lubelski nadał mu godnośc profesora honorowego.

— Do Warszawy na Zamek króleskwi przywieziono z Raperswilu (Szwajcarja) serce Pierwszego Naczelnika Polski Tadeusza Kościuszki. Urnie z sercem Kościuszki towarzyszyli oficerowie szwajcarscy. Relikwje po największym bohaterze narodowym powitali przedstawiciele władz i społeczeństwa.

Kronika zagraniczna.

— Szwadorf pod Wiedniem, kilkakrotne trzęsienie ziemi spowodowało poważne szkody.

— Nieszczęśliwą Austrję nawiedziło silne trzęsienie ziemi.

— Stanowcze wystąpienie rządu polskiego przeciw antypolskim zarządzeniom rządu litewskiego spowodowało odwrót Woldemarasa i Smetony. W projekcie nowej konstytucji litewskiej opuszczono prowokacyjne ustępy o Wilnie i Wileńszczyźnie.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 28. X. 1927 r. przetarg publiczny na dostawę płótna pościelowego, materjału na ręczniki oraz koce.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 234 z dn. 12. X. r. b. i w Epoce Nr. 279 z dn. 11. X. r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 8.XI.27 przetarg publiczny na dostawę smoły kamiennej węglowej destylowanej, smoły drzewnej, lepniku i kitu dachowego z domieszką włókiennistą drutu kolczastego i gwoździ papiaków i do przybijania trzciny sufitowej. Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 237 z dn. 15.X. r. b. i w Epoce Nr. 282 z d. 14.X. r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Pakstwowych.

PODRĘCZNIK WYD. III

„Wino domowego wyrobu" R. Pradla

Cena 80 groszy (w znaczkach pocztowych)

podaje dokładne przepisy na wyrób win ze wszystkich jagód, owoców, nawet zboża.

Do nabycia w Wilnie u firmy **W. Narbut Ś-to Jańska Nr. 1,** skład apt. **Kudrewicz Mickiewicza 26,** lub wprost od firmy

M. PRADEL, Kraków, Lubicz 10.

Cennik i krótki opis przesyłam darmo.

Baczność Kolejarze!

Nadchodzi sezon szkolny, w którym każdy ojciec rodziny winien zakupić potrzebne dla swych dzieci **podręczniki szkolne, zeszyty i inne materjały pisemne.** Wszystko to znajdziemy **w Księgarni Polskiej Macierzy Szkolnej.** Wilno, Benedyktyńska 2—3, która na naszych kresach szerzy oświatę organizując Domy Ludowe, internaty dla młodzieży i Bibljoteki wiejskie. Kupując zatem w księgarni Macierzy, każdy z nas przyczynia się do rozwoju oświaty. **Ceny najniższe, towar najlepszy.**

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy, kiedy będziesz miał czas.

(RED.)

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

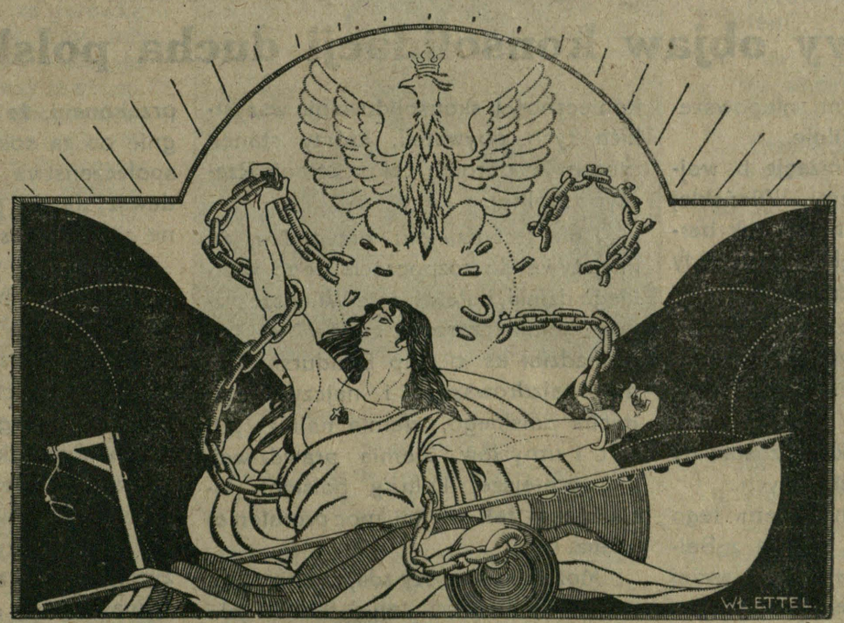
Rok I. || Niedziela, 6-13 listopada 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2 | Nr. 24

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY
ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWĄ, AUTUMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie, **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.
DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

DZIEŃ ZMARTWYCHWSTANIA POLSKI.

Ile przeżyć serdecznych, ile wspomnień wzruszających, ile wrażeń podniosłych wywołuje w duszy każdego Polaka pamiętna rocznica 11-go listopada 1918 roku. Rocznica wyzwolenia Ojczyzny - matki z grobu niewoli, z pod jarzma okupacji zaborców, bezbronnemi rękami dzieci-obywateli kraju, którzy znając przewagę militarną wroga, bez wachania solidarnie jak bohaterzy legjonowi Pierwszej Brygady Piłsudskiego, „życie swe, swój los, rzucili na stos"... by za cenę własnej krwi serdecznej wypędzić z ziemi polskiej okupantów.



ZMARTWYCHWSTANIE POLSKI.

W rocznicę chwili tej uroczystej cisną się na myśl piękne słowa niezrównanego wieszcza narodowego Adama Mickiewicza:

...Ojczyzno moja, Ty jesteś jak zdrowie! Ile Cię trzeba cenić? Ten tylko się dowie, kto Cię stracił. Dziś piękność Twą w całej ozdobie widzę i opisuję, bo tęsknię po Tobie...

Tak tęsknił do wolności wielomiljonowy lud polski. Tak tęsknił cały Naród Polski do niepodległości Ojczyzny - matki, aż wreszcie, męką od wieków zbolały, prawie bezbronny, targnął ciężkie pęta niewoli, złamał zaborcze okowy i ogłosił światu swoją niepodległość.

Pamiętny ten dzień 11 listopada 1918 roku jest dniem nie tylko odzyskania wolności i niepodległości Polski, lecz także dniem Wielkości ducha Polskiego jego tężyzny i mocy, dniem w którym spełniony został, jak Polska długa szeroka, wielki czyn bohaterski, solidarności, jedności i zgody całego Narodu Polskiego. Czyn ten zbiorowy wszystkich obywateli Polski powstają-

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
Н. УРСР
№ 27202

cej z niewoli ujawnił światu całemu, tężyznę i moc ducha polskiego, jego wielkość i siłę kulturalną. Usuwając bowiem z granic Polski okupantów, odwiecznych swoich wrogów i ciemiężycieli, lud polski nie splamił czystych rąk swoich, szlachetnych rąk pracy żadnym czynem podłym gwałtu, mordu nad wrogiem.

Przeciwnie, Naród Polski okazał światu całemu piękno swej duszy, wrogom—wspaniałomyślność rycerską zwycięzcy, odstawiając wielotysięczne szeregi wojsk okupantów po ich rozbrojeniu w całości, z życiem i mieniem ich własnem, po za granice Polski odrodzonej.

Piękny i wielki czyn ten olśnił, zadziwił świat i zwyciężył pychę wrogów, wzniósł imię Polski na wyżyny braterskiej miłości ludów i boskiej sprawiedliwości, wzbudził u obcych podziw, a w Narodzie naszym nawrót do świetnych tradycyj rycerskiego ducha Piastów i Jagiellonów.

Oddajmy więc w rocznicę dnia tego hołd poległym i cześć żywym bohaterom zjednoczonych ziem polskich!

Uczcijmy godnie, w skupieniu, w jedności, zgodzie i spoistości pamięć ich czynu ofiarnego, tak w skutkach doniosłego.

Cześć i chwała bohaterom Narodu! Cześć i chwała bohaterskiej Armji Polskiej!

Cześć i chwała dostojnemu Wodzowi bahaterów, Twórcy zwycięskiej Siły Zbrojnej Państwa, Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu!

Cześć i chwała kolejarzom polskim dzielnym współpracownikom naszych wojsk, poległym w walkach o wyzwolenie odrodzonego Państwa Polskiego. Cześć i żywym uczestnikom tych walk w obronie granic.

Cześć i chwała wszystkim poległym, zmarłym i żywym pionerom twórczej pracy, jedności i zgody obywatelskiej w Narodzie polskim tak w kraju, jak i poza jego granicami, na obczyźnie!

W uroczysty ten dzień Zmartwychwstania Polski oby znowu odżyły i zabiły tętnem żywem i wcieliły się wczyn twórczy wszystkie myśli o solidarności obywatelskiej i potrzebie zbiorowego czynu w pracy pokojowej wszystkich obywateli dla dobra Polski i jej mocy, dla utrwalenia mocarstwowego bytu Rzeczypospolitej Polskiej w szeregu państw świata.

Jerzy Kamiński.

Zdrowy objaw konsolidacji ducha polskiego.

Jesteśmy świadkami niepowszedniego zdarzenia w Wilnie.

Oto wszystkie organizacje b. wojskowych z obszaru ziemi Wileńskiej zwalczające się dotychczas tak bardzo, podały sobie rękę do zgody i utworzyły jedno wspólne zrzeszenie.

Piłsudczycy, Hallerczycy, Dowborczycy, rezerwiści, wszystkie te organizacje z których każda zasłużyła się dobrze Ojczyźnie, były dla siebie wrogami tak długo, dopóki pozostawały w sferze wpływów politycznych.

I dopiero pod tchnieniem tego prądu, który idzie na Polskę z Belwederu, prądu stawiającego wyżej dobro Państwa od interesu partji politycznych — zrodziło się zrozumienie konieczności skonsolidowania wszystkich tych obywateli, którzy stanęli murem w obronie całości granic Rzeczypospolitej.

I nie jest dziełem przypadku, że inicjatywę do rozpoczęcia tego wielkiego dzieła, dała właśnie Wileńszczyzna, „ziemia czarów i cudów" — jak powiedział ks. biskup Bandurski, ziemia najzdrowszego i najczystszego ducha polskiego, ziemia najtęższych serc i umysłów, ziemia prawdziwej, najistotniejszej kultury polskiej, posiadającej tak wielką moc promieniowania.

Może nie wszyscy zdają sobie sprawę z doniosłości tego faktu, jaki właśnie się zdarzył, jesteśmy jednak przekonani, że bardzo prędko pociągnie on za sobą dalszą konsolidację społeczeństwa wileńskiego, a przedewszystkiem pociągnie za sobą i inne ziemie polskie.

Połączenie wszystkich organizacji b. wojskowych, niechaj będzie dla Was Kolejarze hasłem do rozpoczęcia tej samej konsolidacji ducha w Waszych szeregach, aby powstała w Polsce jedna organizacja, jedna, silna armja komunikacyjna, (do czego już od szeregu miesięcy nawołuje Express Kolejowy) a nietylko Polska wkroczy na nowe tory wielkopaństwowego życia, ale i „cały świat zadziwi" tężyzną i mocą ducha polskiego.

Romuald Kawalec.

„Prastare Wilno w uroczystym dniu Koronacji Cud. Obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej"

Pierwszy wielki film produkcji wileńskiej, obrazujący w barwnych, artystycznie ujętych zdjęciach piękno polskiego Wilna i jego okolic, oraz niezwykłe uroczystości Koronacyjne w Wilnie, przy udziale Rządu i kilkudziesięciu tysięcy gości.

Film ten spotkał się z entuzjastycznem przyjęciem całej prasy polskiej i otrzymał najwyższą kwalifikację przez Komisję filmową Ministerstwa Spr. Wew.

Jak zdobyć powodzenie w życiu.

PRZYSPOSOBIENIE OBYWATELSKIE DO WYŚCIGU PRACY.

DROGI CZYTELNIKU!

Codziennie rano, nim rozpocznie się dzień, p. święcaj pięć minut na rozmyślanie o mężnym obywatelskim poglądzie na życie powtarzaj sobie w skupieniu: *Chcę i mogę, będę czynić dobrze. Tak chcę! Nie chcę być narzędziem zła. Taką jest moja wola!*

Zbudziłem się i walczę! Ja mogę i chcę! Mojem jedynem dążeniem jest *opanowanie samego siebie i rozwinięcie potęg we mnie drzemiących, w celu promieniowania wśród ogółu obywateli, których podnieść pragnę na wyższy poziom kultury obywatelskiej. Moje stanowisko* względem ludzi innych, zawsze bez wyjątku jest i będzie tylko pełnem dobrotliwej intencji *dzielenia się z nimi* wolnością i mocą, jaką sam zdobywam. W ciągu dnia ściśle, co chwila baczyć będę na rzeczy drobne, *oszczędzać* wszystkie swoje siły i środki, by *nie trwonić* ich na bezcelowe myśli, uczucia i czyny. *Nie chcę* spełniać w ciągu dnia rzeczy jednej, myśląc o drugiej. Moje myśli i czyny idą zawsze w parze. *Nie dopuszczam* żadnej myśli bez jakiegoś związku z czynem. *Nie chcę*, aby jakiśkolwiek czyn był wykonany bez uprzedniej dobrej intencji *Unikam* ruchów i czynności bez znaczenia. Każde moje *słowo*, każda moja *myśl*, każdy mój *czyn*— mają swój *cel*. Jeżeli jakaś rzecz wymaga *przemyślenia*, zastanawiam się nad nią, skupiam myśli i *rozważam wszystkie odnoszące się do niej fakty, wysnuwam wniosek i usuwam tę sprawę z widowni*, nigdy już nie powracam do niej więcej, chyba że nowe, związane z tą sprawą zjawiska, rzucą na nią nowy snop światła. W dążeniu do wytkniętego sobie celu— *samoudoskonalania się—usuwam wszelkie bezcelowe wzruszenia*, jako niezdrowe dla woli. Co dnia rano ćwiczę dla zdrowia swoje ciało, swoje nerwy, kształcę swoją uwagę i swój umysł w skupieniu się i samokontroli stale i systematycznie. Dążę, nawołuję zawsze i wszędzie, do jedności, zgody i spoistości obywateli kraju dla dobra Ojczyzny i Państwa. Tak chcę! Taką jest moja wola! Tak być musi! W jedności bowiem, zgodzie i spoistości wszystkich obywateli kraju tkwi: Siła, Wolność i Niepodległość Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej i Jej obywateli!

Jerzy Kamiński.

Zasady oszczędnościowe w życiu.

W czasach gdy wartość monety obiegowej w Polsce zmieniała się z dnia na dzień — a z nią ceny przedmiotów codziennego użytku— oszczędzanie pieniędzy nie miało racji bytu. Jedyną rozumną rzeczą wtedy było nabywanie za gotówkę towarów pierwszej potrzeby lub takich, których wartość polegała na ich używalności. Czasy te szczęśliwie minęły. Stosunki ekonomiczne utrwaliły się dziś w znacznym stopniu, wobec czego stara cnota oszczędności winna dziś znaleźć się z powrotem na porządku dziennym.

Zmysł oszczędności da się określić jako umiejętne obchodzenie się ze środkami, będącymi w naszem posiadaniu. Środkami tymi są: nasza energja, siła, charakter, zdolności, wreszcie własność i gotówka. Rozsądny człowiek winien sobie wytknąć taką linję postępowania w życiu, która dawałaby mu możność korzystania ze swych środków dla poprawienia bytu materjalnego i rozwijania swych wartości duchowych.

Na wzór 10-ciu przykazań Boskich — istnieje 10 przykazań obowiązujących w dziedzinie oszczędności, stosowanie się do których jest w znacznym stopniu rękojmią dobrobytu. Dziesięć tych przykazań cieszy się w Ameryce coraz większą popularnością — i nadaje się całkowicie do warunków w Polsce.



Wielki przyjaciel Polski i jej młodzieży
PAUL SUPER
Dyrektor Generalny Polskiej Y. M. C. A.

Oto one:

1. Pracuj skrzętnie i zarabiaj uczciwie ile możesz.
2. Wydatkuj ostrożnie według planu, zastosowanego do twego budżetu.
3. Zapisuj wszystkie obroty finansowe, zarobki i wydatki, porównując je stale z budżetem.
4. Miej rachunek w banku, na który wnosić będziesz co miesiąc pewną kwotę.
5. Zaasekuruj się na życie i zaasekuruj swój dobytek.
6. Staraj się zdobyć własną siedzibę.
7. Przygotuj testament, wyszczególniający podział twego majątku po śmierci.
8. Lokuj gotówkę w przedsiębiorstwach poważnych, po zasięgnięciu opinji rzeczoznawców. Unikaj interesów hazardowych i spekulacyjnych.
9. Nie zwlekaj z płaceniem rachunków.
10. Pamiętaj dzielić się z innymi — a więc składaj ofiary na wszystkie te instytucje, które pracują dla dobra społecznego. Rób to ostrożnie i po głębokiem zastanowieniu.

Paul Super
Dyrektor Generalny Polskiej Y. M. C. A

Sztuka życia.

Jeden z lekarzy amerykańskich zamierza niezadługo odbyć podróż po Europie, ażeby mieszkańców naszej półkuli zaznajomić z wynalezionym przez siebie systemem odżywiania. System ten polega na tem, żeby *jak najmniej jeść, a jak najwięcej żuć.*

— Człowiek—powiada ten lekarz— powinien *żyć powietrzem*, bardzo niewielką ilością bardzo dokładnie przeżutych pokarmów. Mogę udowodnić w drodze ściśle naukowej, że ten człowiek rozwija się najlepiej i czuje się najzdrowszym, który przez cały dzień spożywa tylko *duży kawałek chleba* i więcej nic. Chleb musi być żuty długo i umiejętnie. Nie żądam,

żeby człowiek poprzestał wyłącznie na chlebie, pozwalam mu jeść mięso ryby, pod warunkiem jednak, że spożywać je będzie jak najmniej. Jest mnóstwo środków, noszących miano spożywczych, które jednak w rzeczywistości *trują systematycznie człowieka.*

Widzimy, jak mądrzy skądinąd ludzie napełniają żołądek swój mnóstwem ciężkich potraw mięsnych i zaraz potem zabierają się do uciążliwej pracy umysłowej, przez co uniemożliwia się należyte trawienie. System mój polega na tem: Jedz wtedy tylko, jeśli jesteś bardzo, bardzo głodny. A i wówczas jedz mało, a żuj natomiast troskliwie; staniesz się przez to wrogiem wszelkiego rodzaju bakcylów chorobowych, będziesz zdrów i wesoł i jedna twoja potrawa dziennie lepiej smakować ci będzie, aniżeli najwykwintniejsze uczty.

(Hygjena i zdrowie).

OD REDAKCJI.

W artykule patrz. Sitarza z Poznania, ogłoszonym w Nr. 22 pod tytułem „Jeszcze o wystawie Komunikacyjnej we Lwowie" zaszły następujące błędy drukarskie, które niniejszym prostujemy:

W wierszu szóstym ma być „(Sngmz)", w wierszu czternastym ma być „służące", w wierszu dwudziestym szóstym ma być „Smnz", w wierszu trzydziestym ma być „Sngmz". W szpalcie drugiej: w wierszu dziewiątym od dołu winno być „znajdują". W szpalcie trzeciej: w wierszu trzecim od dołu musi być „biegi" nie biegu. Na stronie następnej: w szpalcie drugiej, w wierszu siódmym ma być „Slmz i Skgz".

Obowiązek przenoszenia posyłek książęcych przez rycerstwo polskie.

(Dokończenie *).

Delegat i pierścień stanowili jedną całość — żywy list. Pisanych listów było wówczas bardzo mało, gdyż i umiejących pisać było niewielu, a przytem i pergamin do pisania listów, gdyż papieru jeszcze wówczas nie znano, był bardzo drogi.

Obowiązek przenoszenia pierścienia istniał już w XII w. i dopiero w miarę rozwoju życia społecznego i stopniowych ulepszeń dróg komunikacyjnych, a przedewszystkiem wraz z przyrostem biegłych w sztuce pisania, książęta zwalniali rycerstwo niektórych ziem od tych obowiązków, przelewając je wtedy na komorników lub najmitów stanu niższego.

Przenoszenie posyłek i sygnetów książęcych, mimo pozornej swej niewinności, należało do obowiązków przykrych i nielubianych, skoro ks. Bolesław nazywa je „obowiązkiem złym i niepoczciwym" (servicium vile et inhonestum **) i prawie zrównywa z obowiązkiem tak nieznośnym, jak obowiązek prowadzania psów książęcych.

Przykre te obowiązki przetrwały w Polsce prawie do końca średniowiecza. Na Mazowszu pierwszy Ziemowit książę Płocki w 1387 r. zwolnił swoją szlachtę od obowiązku noszenia listów.

W sześdziesiąt lat później t. j. w 1447 r. i książę mazowiecki Bolesław, zrównał szlachtę ziem: nowogródzkiej, łomżyńskiej, nurskiej, makowskiej, różańskiej, ostrowskiej i ostrołęckiej ze szlachtą ziem: czerskiej, warszawskiej, wyszogrodzkiej, zakroczymskiej i ciechanowskiej, zwalniając ją „od posyłek z listami i wodzenia psów" *) (a literarum portitura, canum ductura).

Gdy w Polsce obowiązki te zdjęto z osób stanu szlacheckiego, przyszedł czas na licznych pokojowców królewskich (cubicularii). Ci rozsyłani byli do poszczególnych starostw czy osób z ogłoszeniem sejmu i wiciami, oni rozwozili zapadłe na sejmie uchwały, listy króla do senatorów i t. p.

Nuncjusz papieski Fulwiusz Ruggieri wspomina o nich, że „Jeżdżą niewypowiedzianie szybko, bo chociaż w Polsce niema koni pocztowych, wszędzie jednak w dobrach królewskich darmo dają konie we dnie i w nocy komornikom królewskim... tak, iż czasem w pięciu dniach stają z Krakowa w Wilnie, upędziwszy 120 mil." **).

A. B. Praskowski.

*) Ob. Nr. Expr. Kol.
**) Kod. dypl. maz. 194.

*) kod. dypl. maz. 194.
**) Relacje Nuncj. apostol. T. I. p. 141 r. 1565.

A. B. PIASKOWSKI.

W ambulansie kolejowym nocnej służby pocztowej *).

Choć często spełniamy pracę dzienną i w nocy, to jednak nie można jej uważać za jedną i tę samą. Przyroda ustosunkowała w ten sposób wszelkie życie, że organizm spożytkowywa te siły we dnie, których mu noc dostarczyła. Nie da się jednak tego prawa zastosować do służby komunikacji. Jak ziemia bez odpoczynku odbywa swą drogę, nie dając się powstrzymać przez wpływy zewnętrzne, tak musi się odbywać ciągłą wymiana gospodarcza i twórcza, bez przerwy w raz jej nadanym rozpędzie. Czynności ekspedycyjne zaczęte za dnia w jednym miejscu, kończą się nocą na innem, a powstrzymanie ich chociażby na kilka godzin wywołaćby mogło nieobliczalne straty. Tem bardziej nie dopuszczalne byłoby uchylanie się od ciągłości pracy w szwajcarskiej służbie komunikacyjnej, nie tylko dlatego, że jest ona dla Europy sercem służby pocztowej, ale jeszcze i dla tego, że w jej gościnnych granicach wybudował swój pałac, wszechświatowy związek pocztowy.

Pośpieszne i kurjerskie pociągi, przebiegające Szwajcarję od Zachodu ku wschodowi i od południa ku północy, mają wielkie znaczenie dla nocnej służby pocztowej. Pomimo iż wielu z pośród nas znana jest intensywność pracy nocnej na podobnych pociągach, to jednak gorącem życzeniem piszących, była chęć przeżycia wszystkich wrażeń doznawanych przez nocną służbę ambulansową. Dzięki uprzejmości odpowiednich władz, udostępniono nam przebycie pewnego dżystego dnia w pociągu pośpiesznym przecinającym Szwajcarję przez Górę Gotthardа z północy na południe. Taka okoliczność pozwoliła nam poznać kolejową służbą pocztową we wszystkich jej przejawach.

Niezawodnie znajdzie się wielu czytelników, dla których wrażenia tu podane nie będą nowością, a może nawet nie chcieliby ich po raz niewiadomo który przeżywać, ale musimy się liczyć i z resztą naszych czytelników, zajętych przypuśćmy, w stałych urzędach pocztowych, urzędników czy urzędniczek pracujących w urzędach celnych, telegraficznych i telefonicznych, a ci z pewnością znajdą dla siebie w tym materjale wiele ciekawych i nieznanych szczegółów; sądzimy o tem po sobie, gdyż równie chętnie zapoznajemy się z ciekawemi szczegółami ich specjalności służbowej. (C. d. n.)

*) „In einer Nachtbahn post", przekład z „Schweiz. Post — Zoll — und Telegraphen Zeitung".

Zasady racjonalnej organizacji polskiego stronnictwa politycznego.

W związku ze zbliżającemi się wyborami do Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej uważamy za wskazane zaznajomić ogół pracowników kolejowych i pocztowych z zagadnieniem polityki i idealną strukturą partji czyli stronnictwa politycznego. Pragniemy bardzo aby w Polsce odrodzonej nareszcie nastąpiło połączenie wszystkich stronnictw politycznych w jedne stronnictwo, w jedną partję obywateli polaków oddanych szczerze i całkowicie służbie dla dobra Ojczyzny i Państwa. Pragnęlibyśmy bardzo, aby ogół pracowników kolejowych zjednoczył się solidarnie w jedno własne stronnictwo wiernie oddane Rządowi pomajowemu Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego i niezależnie od wszelkich klik i partyj, zdążające do wzmocnienia polityki Rządu i rozwoju komunikacji oraz życia przemysłowego, handlowego przez zjednoczenie wszystkich sił i środków komunikacji w legjonach Armji Komunikacyjnej Polskiej.

REDAKCJA.

Wstęp.

Dziedzina polityki w porównaniu do innych dziedzin współżycia ludzkiego niewątpliwie jest jedną z najbardziej skomplikowanych i najtrudniejszych do opanowania, regulowania i organizacji.

Pojęcie organizacji.

Przez organizację wogóle rozumiemy wprowadzenie do pewnej zbiorowości, do pewnej dziedziny życia naszego takiego, opartego na woli ludzkiej porządku, którego celem jest zaprowadzenie ładu i uporządkowanie całości, przez odpowiednie zróżniczkowanie na części, przez wzajemne ich uzależnienie i poddanie centralnej kierującej woli, co stwarza całość o odrębnym bycie i własnych celach działania.

Pojęcie polityki.

W znaczeniu teoretycznem polityka jest systematycznem ujęciem, na podstawie nauk pomocniczych, tych naczelnych zasad które kierują historycznemi losami społeczeństw, narodów i Państw.

Cechy charakterystyczne polityki.

Charakterystyczną cechą polityki jest dążność do stosowania wszelkich praw i zasad naukowych do jednego celu jakiem jest istnienie, rozwój, wola i czyn tych najwyższych organizacji ludzkich, jakiemi są naród i państwo, a które występują na widowni dziejowej, jako samoistne i celowo działające jednostki historyczne. Stąd polityka, która będzie się zajmować narodem, nosi nazwę *narodowej*, jeżeli polityka jedynie do państwa stosuje swe zasady, nosi nazwę Państwowej. Polityka może zajmować się także ubocznemi i podrzędnemi organizacjami życia zbiorowego, naprz. polityka *stanowa, komunalna, klasowa* i t. p, lub mieć na oku poszczególne funkcje społeczeństwa, narodu i państwa naprz. polityka *ekonomiczna, handlowa, komunikacyjna, parlamentarna*, wyborcza i t. p.

Pojęcie o znaczeniu praktycznem polityki.

W znaczeniu praktycznem polityka jest umiejętnością i sztuką wprowadzenia w życie pewnych elementarnych zasad i postulatów teoretycznych tak, aby osiągnięta być mogła największa korzyść dla narodu, państwa, jako tej najwyższej organizacji zbiorowego życia — ludzi, której polityka ma służyć.

Podstawy polityki praktycznej

Polityka praktyczna musi więc, opierać się nie tylko na wskazaniach nauki ale kierować się warunkami *czasu* i *miejsca* i przeróżnemi *okolicznościami*, od których zależy, czy pewna zasada choćby teoretyczna i najsłuszniejsza, jest w danym wypadku możliwą do zastosowania, a także, czy w skutkach swoich okaże się pożyteczną, czy też szkodliwą.

Określenie pojęcia polityki praktycznej.

Polityka praktyczna jest sztuką umiejętnego stosowania celowych zasad organizacyjnych, wymagającą *orjentacji, przenikliwości, i zręczności* w działaniu.

Podział teorytyczny i praktyczny polityki.

Najogólniejszy podział teoretyczny i praktyczny polityki, powszechnie ustalony, jest następujący:

A. Polityka zewnętrzna
B. Polityka wewnętrzna
C. Polityka międzynarodowa
D. Polityka narodowa

Główne czynniki organizacji politycznej.

W zagadnieniach organizacyjnych partji politycznej, niewątpliwie najgłówniejszą rolę odegrywają trzy czynniki:

1) Ludzie stojący na czele partji

2) Program polityczny partji

3) *Aparat, czyli mechanizm działalności* politycznej, jego struktura, funkcjonowanie a w związku z tem *zagadnienie możliwości planowania t. zw. akcji politycznych.*

Ze względu na to że ludzie stojący na czele partji poltycznych w Polsce, oraz programy polityczne partyj politycznych polskich są powszechnie znane i są poniekąd źródłem ich działalności politycznej oraz planowanych akcyj politycznych, przeto zdaje się być zbytecznem ich omawianie, natomiast czynnik trzeci — *właściwa organizacja* i wypływające z niego *zagadnienia planowania akcyj politycznych* są dla szerokiego ogółu, a nawet i dla wielu działaczy politycznych dziedziną zapoznaną pomimo, że tak jak pierwsze dwa czynniki wpływami swemi odgrywają olbrzymią rolę w życiu i działalności organizacji społecznych narodu i państwa, wskazanem jest więc zapoznanie się z rolą czynnika trzeciego — *właściwej organizacji* partyj politycznych oraz sposobu planowania akcyj politycznych, które w znacznej mierze określają pomyślność rozwoju organizacji politycznej i kierują jej działalnością.

Znaczenie kierownictwa partji i jej programu.

Odnośnie do znaczenia kierownictwa partji politycznej i programu t. j samej zawartosci politycznej postulatów partji, powiedzieć należy, że *takt* i *umiejętność, uczciwość* i *stanowczość* kierowników (Leaderów) partji mają niewątpliwie znaczenie doniosłe, jak również i sama struktura programu partji, który winien być tak zbudowany, by umiejętnie brał pod uwagę nietylko czas, miejsce, lecz wszystkie okoliczności, sprzyjające zaszczepieniu w umysł i serce jak najszerszych warstw danego społeczeństwa, postulatów partji, co winno być połączone ze sprytną i dobrą kombinacją gry głównych motywów *potrzeb i interesów* społeczeństwa, któremu partja służy.

Jednak zaznaczyć tutaj wypada, że sam program i sami kierownicy chociażby najzacniejsi i najzdolniejsi, bez odpowiedniej organizacji, bez mechanizmów i konkretnym planem działania nic, albo bardzo mało zrobią. Ich program bodaj że najlepszy będzie bez organizacji rzeczą martwą, nierealną, dlatego też wyolbrzymiać znaczenie kierownictwa i programu nie należy

Znaczenie organizacji w partji politycznej.

Organizacja, czyli stworzenie społeczno-ludzkich mechanizmów podział działań, stosownie do czasu, miejsca i okoliczności, według określonego planu łącznie z wykorzystaniem należytem racjonalnych sposobów pracy jest rzeczą nie mniej ważną jak i inne czynniki zasadnicze działalności politycznej partji i ma w życiu partji politycznej, jak zresztą i wszędzie, olbrzymie znaczenie dla wzmocnienia znaczenia potęgi i wpływów partji politycznej.

Dlatego też wypada zagadnieniu o możliwości zastosowania zasad naukowej organizacji pracy i o sposobach jej urzeczywistnienia w działalności politycznej poświęcić chwil kilka. W tym celu należy więcej szczegółowo zaznajomić się tak z organizacją agitacji politycznej, jak ze strukturą czyli konstrukcją aparatu agitacyjnego oraz rozpatrzeć na przykład plan akcji: *pasywno obronnej i twórczo państwowej.*

Pojęcie agitacji politycznej.

Pod nazwą *agitacji politycznej* rozumiemy te organy, znajdując się w posiadaniu partji, któremi partja się posługuje w celu ściągnięcia jaknajwiększej liczby obywateli w szeregi swych zwolenników. Jest to aparat przeznaczony dla określonych działań mających za objekt w pierwszym rzędzie *psychikę* mas.

Są to: gazety, wydawnictwa własne agencje telegraficzne i inne objawy działalności politycznej znane pod nazwą *agitacji politycznej*, jako to: wiece, konferencje, odczyty i t. p.

Opracowanie typowych składników informacji i agitacji.

Rozpatrując zasady stworzenia typowych składników informacji i agitacji, należy mieć na względzie, że informacja i agitacja znajdują się w ścisłem między sobą związku nie tylko z tego punktu widzenia, że projektowane agitacyjne działania oparte są na ścisłem i wyczerpującem uświadomieniu, lecz że informacja pochodząca z Centrali na krańcach winna mieć charakter agitacyjny, t. j. uwzględniać przewidywany efekt na masy.

(D. c. n.)

Jerzy Kamiński.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE.

Dn. 8 b. m. P. Minister Komunikacji Inż. Paweł Romocki przyjął na audjencji przedstawicieli kolonji mieszkaniowo-budowlanej kolejarzy Dyrekcji Krakowskiej oraz Dyrektora firmy „Lilpop. Rau i Loewenstein" p. Komorowskiego.

—

Wydział Lotnictwa M. K. uruchamia w najbliższym czasie 2 krótkofalowe radjowe stacje nadawcze dla celów cywilnej komunikacji lotniczej, jedną w Warszawie w gmachu M. K., drugą zaś we Lwowie na lotnisku. Warszawska stacja nadawczo odbiorcza jest już całkowicie zmontowana, a na dachu M. K. zostały ustawione 2 dziesięcio-metrowe maszty antenowe,

Montaż stacji lwowskiej dokonywany jest w Warszawie. Po ukończeniu montażu stacja zostanie przetransportowana do Lwowa.

Pierwsze próby dokonane zostaną za 3 tygodnie. O ile próby wykażą, że ten system radjo-stacji nadaje się dla obsługiwania lotnisk cywilnych, to w roku przyszłym wszystkie miejscowości połączone linjami cywilnej żeglugi napowietrznej zostaną wyposażone w tego typu stacje nadawcze.

—

M. K. poleciło Dyrekcjom kol. podstawiać węglarki pod naładunek węgla bez ograniczenia wobec dużej ich ilości, jakie się nagromadziły — zwłaszcza w zagłębiach węglowych.

—

Dn. 5 b. m. w Katowickiej Dyrekcji Kol. na dworcu tow. podczas pracy przetokowej koła parowozu obcięły obydwie nogi robotnikowi pracującemu przy naprawie toru niejakiemu Zygmuntowi Kaczykowi. Ciężko rannego opatrzył na miejscu lekarz kol. Władze kol. prowadzą w tej sprawie śledztwo.

—

W dniach 6 i 7 listopada r. b. odbył się w Gdańsku Doroczny Walny Zjazd Związku Prawników Kolejowych na który przybyło 150 delegatów z całej Polski. Zjazd poza wyborem nowych władz oraz sprawozdaniem działalności Związku za rok ubiegły zajął się ustaleniem programu na rok przyszły. Przewodniczącym Związku został wybrany Wiceprezes Dyrekcji Gdańskiej p. Okołowicz.

Na Zjeździe poruszano prócz spraw czysto wewnętrznych, także aktualne zagadnienia z dziedziny organizacji kolei państwowych i kwestję pogłębienia wiedzy i wiadomości praktycznych i fachowych wśród prawników kolejowych.

Jako delegat P. Ministra Komunikacji wziął udział w Zjeździe Zastępca Naczelnika Wydziału Prezydjalnego Min. Kom. p. Józef Siekierski.

—

Podczas tegorocznej kampanji buraczanej zauważono stosunkowo znaczny wzrost naładunku buraków na Pol. Kol. Państw. w porównaniu z kampanją zeszłoroczną. Wzrost ten wynosi około 9%, przyczem średni dzienny naładunek buraków w ostatniej dekadzie października r. b. wynosił 2.800 wagonów. Ogółem w październiku r. b. naładowano w Pol. Kolejach 56.276 wagonów buraków cukrowych, do przewozu których użyto 7.961 wagonów specjalnie na ten cel przeznaczonych resztę zaś zapotrzebowania pokrył Zarząd kolei zwykłymi wagonami krytymi i węglarkami, że cukrownie otrzymywały zawsze dostateczną ilość wagonów pod naładunek buraków.

—

Według wiadomości otrzymanych z Dyr. kol. Krakowskiej bierny opór personelu na kolejach czeskosłowackich odbija się częściowo na ruchu sąsiadującym z Czechosłowacją Polskich Dyr. kolejowych. Pociągi pośpieszne i osobowe zdążające na granicy czeskosłowackiej do Warszawy nadchodzą z Piotrowic z opóźnieniem do 20 minut. Pociąg pośpieszny lwowski ma tak długi postój w Bogumińie, iż mimo wszystko przychodzi do Dziedzic o czasie. Poc. pośp. towarowy na linji Wiedeń-Bukareszt doznaje niejednokrotnie 2 godzinnego opóźnienia. Pociągi towarowe przychodzą również z pewnym opóźnieniem.

—

W październiku r. b. przeładowano w Gdańsku polskiego węgla eksportowego 284.533 tonn, co przewyższa o 72.000 przeładunek węgla polskiego podczas najlepszej konjunktury eksportowej w roku ubiegłym w pełni strejku angielskiego. Przekładunek węgla w Gdyni w porównaniu z październikiem roku ub. wzrósł w roku bieżącym prawie w trójnasób.

—

Dnia 4 b. m. p. Minister Komunikacji inż. Paweł Romocki przyjął na audjencji przedstawicieli Związku Urzędników Kolejowych.

—

Praca Polskich Kolei Państwowych za drugą dekadę r. b. wyraziła się cyfrą 20.103 wagonów naładowanych średnio-dziennie, z czego wywieziono zagranicę 4.278 wagonów średniodziennie. Według prowizorycznych danych praca Polskich Kolei Państw. w ostatniej dekadzie listopada zwiększyła się znacznie w porównaniu w drugą dekadą.

—

Intensywna rozbudowa portu w Gdyni oraz przystosowanie portu gdańskiego i wiślanego portu w Tczewie do wywozu większych ilości węgla polskiego i innych towarów zagranicę sprawiło, iż porty polskie stanowią obecnie poważną konkurencję dla północnych portów Niemiec, a zwłaszcza Szczecina.

Ostatnio podczas obrad Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie Dyrektor Szczecińskiego T-wa Okrętowego poruszył w swojem przemówieniu tę sprawę i zaznaczył, iż wszystkie porty niemieckie nie doszły jeszcze pod względem obrotu towarowego do norm przedwojennych.

Najgorzej pod tym względem przedstawia się sytuacja w porcie szczecińskim, którego bardzo groźnym konkurentem są polskie porty: wiślany i port w Gdyni, które według przewidywań znawców przejmą z czasem na siebie znaczną część ruchu portu gdańskiego.

Że sprawy wzięły ten obrót, zawdzięcza Polska przedewszystkiem polityce taryfowej Polskich Kolei Państwowych, która przez swoje przesunięcie zmierza do skoncentrowania całej komunikacji zamorskiej w portach Gdańska i Gdyni, co według twierdzenia mówcy, jest główną przyczyną, że port szczeciński nie może dojść do norm przedwojennych. Cały szereg transportów a między innemi transporty rudy żelaznej i innych towarów, które ze stanowiska geograficznego powinnyby kierować się przez Szczecin, kierowane są na Gdańsk i Gdynię, dzięki odpowiedniej polityce taryfowej polskich kolei państwowych.

Dr. Bem zajmuje się w dalszym ciągu kwestją przyciągnięcia do Szczecina transportów i mówi między innemi: Jak bardzo systematycznie i na jak szeroką skalę przeprowadza tą swoją politykę Rząd Polski świadczy o tem najlepiej choćby tylko ten fakt, że nawet łamana komunikacja po Odrze od Szczecina przez Koźle (Cosel) do niemieckiego Śląska Górnego i czeskosłowackiego zagłębia Witkowickiego — nie może już konkurować z bezpośredniemi stawkami kolei polskich.

Z miesiąca na miesiąc przeżywamy coraz to większy odpływ transportów rudy i innych towarów, które ze stanowiska geograficznego powinnyby kierować się przez Szczecin, na kierunek przez Gdańsk. I dzieje się to nietylko z transportami do polskiej części Górnego Śląska, ale także do niemieckiej części Górnego Śląska oraz w stale zwiększającej się ilości—do Czechosłowacji.

Echa wystawy komunikacyjnej we Lwowie. Uznanie i podziękowanie Prezesa D. K. P. Lwów.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie inż. Prachtel, na łamach dziennika Zarządzeń D. K. P. we Lwowie № 25. 1927 r. wyraża uznanie i podziękowanie wszystkim pracownikom Okręgu Dyrekcji Lwowskiej, którzy swoją wzmożoną pracą przy organizacji Wystawy Komunikacyjnej we Lwowie, przyczynili się do jej uświetnienia.

Uznanie i pochwała władz wojskowych dla kolejarzy krakowskich. Dowództwo Okręgu Korpusu Nr. 10 w Przemyślu pismem L. dz. 4591/wyszk. z dnia 16. IX 192 r. do Dyrekcji P. K. P. w Krakowie wyraziło pochwałę za nadzwyczaj ofiarną i lojalną pracę pracownikom kolejowym, którzy zajęci byli czynnie przy ekspedycji transportów wojskowych w Tarnobrzegu w czasie ćwiczeń letnich, zwłaszcza w dniach 8 do 10 września b. r., wymieniając poniżej podane nazwiska.

1. Heumann Konstanty, referendarz i kontroler eksp. z 4 wydz. I D. K P. Kraków.

2. Podraza Ignacy st asesor i zawiadowca stacji III Tarnobrzeg.

3. Kalinowski Władysław, asesor ze stacji III kl. Tarnobrzeg.

4. Żyła Aleksander adjunkt ze stacji III kl Tarnobrzeg.

Pismo to Dyrekcja Kolei w Krakowie przyjęła z zadowoleniem do wiadomości, ogłaszając go w Dzienniku Zarządzeń № 48 z r. 1927.

Notujemy skwapliwie powyższe do wiadomości ogółu pracowników kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej i społeczeństwa polskiego jako fakt godny ze wszechmiar uznania i wyróżnienia.

Mamy niepłonną nadzieję, że wyższe władze kolejowe ze swej strony nieograniczą się tylko do przyjęcia tego do wiadomości z zadowoleniem jak to uczyniła Dyrekcja Kolei w Krakowie, lecz ze swej strony nagrodzą i wyróżnią w służbie ludzi pracy ofiarnej i lojalnej, dla zachęty innych do tegoż.

Wygrana 3000 dolarów. Kolejowa Kasa Chorych w D. K. P. Katowice która na początku r. b. wygrała 1000 dolarów na jedną z posiadanych dolarówek wygrata znowu 1/IX r. b. 3000 dolarów na posiadaną obligację 5 proc. premjowej pożyczki dolarowej Nr. 706746, pieniądze te obrócone będą na cele lecznictwa kolejowego.

Walne zebranie Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei Państwowych w b. dzielnicy Pruskiej zwołane zostało na dzień 2 grudnia 1927 r., celem wyboru nowego zarządu Kasy Emerytalnej. Termin dla nadsyłania wniosków upływa 4 listopada 1927 r.

Ceny umundurowania służbowego. Dyrekcja Kolei Państwowych we Lwowie Dziennik Zarządzeń № 25. 1927 roku ustaliła z ważnością od 1 września 1927 r. aż do odwołania następujące ceny umundurowania służbowego:

A. Ceny ubiorów służbowych z lepszego materjału dla zawiadowców stacji, dyżurnych ruchu, kontrolerów biletów i deklarantow celnych:

czapka sukienna	3 zł. 60 gr.
czapka czerwona	5 „ — —
bluza sukienna	61 „ — —
spodnie sukienne	30 „ — —
płaszcz sukienny	127 „ — —

B. Ceny ubiorów służbowych z sukna konduktorskiego dla kierowników pociągów, konduktorów, strewidentów wagon. i rewidentów:

bluza sukienna	33 zł.
spodnie sukienne	20 zł.
płaszcz sukienny	67 zł

C. Ceny ubiorów służbowych, kożuchów, butów i t. p. dla reszty kategorji pracowników, obowiązanych do noszenia mundurów w służbie:

czapka sukienna	3 zł. 25 gr.
bluza sukienna	28 „ 20 „
spodnie sukienne	17 „ 40 „
płaszcz sukienny	54 „ 00 —
płaszcz ciepły lodenowy	44 „ 00 —
kurtka ciepła lodenowa	57 „ 00 —
kożuch kryty długi	152 „ 00 —
kożuch kryty krótki	115 „ 00 —
ubranie ochronne płóc.	12 „ 00 —
płaszcz ochronny płóc.	12 „ 00 —
ubranie ochr. brezentowe	21 „ 00 —
buty filcowe z podeszwami skórzanemi	38 „ 00 —
buty skórzane z podeszwami skórzanemi	30 „ 00 —
Nadto:	
Sukno kamgarnowe granat za 1 m.	18 zł. 40 gr.
sukno płaszczowe ze 1 m.	27 „ 60 „

cennik ten ma zastosowanie przy obliczaniu 25 proc. kosztów skarbowych, przy przydziale mundurów, potrąceniach za umundurowanie i wypośrodkowaniu uposażenia

Konkursy na posady.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła konkurs na 4 posady *kontrolerów wydziałowych (kasowych)* w Wydziale Kontroli Dochodów z terminem wnoszenia podań *do 25 listopada 1927 r.*

Warunki dla ubiegających się:

VII lub VIII grupa uposażenia, dokładna znajomość służby kancelaryjnej i przewozowej, oraz kilkoletnia samodzielna praktyka w służbie rachunkowo kasowej (Dz. Zarządzeń D. K. P. Poznań 29/IX 1927 r. № 41).

Z karty żałobnej. Dnia 29 października rb. odbył się w Wilnie pogrzeb ś. p. Inż. Edwarda Wartmana kierownika Działu W-łu Mechanicznego D. K. P. w Wilnie.

Ś. p. Inż. Edward Wartman należał do nielicznego dziś już grona starych wytrawnych inżynierów kolejowych, których życie całe wypełniała niezmordowana praca na polu fachowej służby kolejowej, którzy po powrocie do kraju ze zdwojoną energją przystąpili do pracy nad odbudową, rozwojem i sprawnem funkcjonowaniem rodzimego kolejnictwa wnosząc cenny skład przebogatej wiedzy fachowej zdobytej w służbie u zaborców.

Zawsze uczciwy, uczynny i miły w obejściu ś. p. Inż. Edward Wartman zjednał sobie wielu przyjaciół.

Od roku 1926 należał do grona współpracowników redakcji Kalendarza Poradnika Kolejowca Polskiego, w r. 1927 wszedł w skład Redakcji naszego pisma, jednak długotrwała choroba, uniemożliwiła mu ogłoszenie drukiem jego prac.

Cześć Jego pamięci.

Ruch służbowy w kolejnictwie.

Kierownictwo Wydziału Kontroli Dochodów w D. K. P. Katowice M. K. powierzyło st. referendarzowi K. P. p. Włodzimierzowi Varhelejmowi, który z dniem 1 sierpnia r. b. objął te obowiązki.

— —

Inż. Kimbar Konstanty, kierownik Działu w Wydziale Eksploatacyjnym DKP. Gdańsk mianowany został Zastępcą Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego DKP. Gdańsk.

— —

Inż. Doktorowicz - Hrebnicki Zygmunt, Referendarz W-łu Kolei Wąskotorowych D. K. P. Warszawa, mianowany został Zastępcą Naczelnika tegoż wydziału.

—

Inż. Tarwid Stanisław, kontroler Eksploatacyjny DKP. Radom, mianowany został Naczelnikiem 2-go Oddziału Eksploatacyjnego tejże Dyrekcji.

— —

Inż. Cywiński Bohdan, Naczelnik Wydziału osobowego DKP. Wilno, mianowany został Vice-prezesem tejże Dyrekcji,

— —

Inż. Żemojtel Wiktor, Zastępca N-ka oddziału Mechanicznego DKP w Białymstoku mianowany został Naczelnikiem tegoż Oddziału w Brześciu.

Ważne dla eksporterów polskich.

Zagraniczne komunikacje towarowe.

Rzeczpospolita Polska uczestniczy w bezpośredniej komunikacji towarowej z następującemi państwami: z Rosją i Ukrainą, Niemcami, Czechosłowacją, Rumunją, Jugosławją, Bułgarją, Włochami, Szwajcarją, Austrją, Węgrami, Holandją, Państwami Północnemi (Danją, Szwecją i Norwegją), Francją, Belgją i Luxemburgiem. Jak również w komunikacji tranzytem przez Polskę pomiędzy Niemcami i Rosją, Niemcami i Rumunją oraz w komunikacji tranzytem przez Polskę pomiędzy państwami: Czechosłowacją, Niemcami, Austrją, Węgrami, Włochami, Szwajcarją, Jugosławją oraz Rumunją.

1) Przewóz towarów w powyższych komunikacjach odbywa się na zasadzie Konferencji Międzynarodowej z dn. 14-X—1890 r., ogłoszonej w Dz. U. R. P. Nr.

2) Do nadawania przesyłek służy międzynarodowy list przewozowy z tekstem polsko-francusko-niemieckim, sporządzony bezpośrednio od polskiej stacji nadania do zagranicznej stacji przeznaczenia.

3) Zasadniczo należności przewozowe oblicza się według wewnętrznych taryf każdego państwa za wyjątkiem komunikacji z Rumunją i Czechosłowacją, w której na przewóz niektórych ważniejszych towarów jak: zboże, maszyny rolnicze, wyroby szklane, drzewo, zwierzęta i t. d. obowiązują bezpośrednie stawki taryfowe P. K. P. za całą odległość przewozu.

Opłaty mogą być uiszczane z góry lub przekazywane na odbiorcę w złotych.

4) W komunikacji z Portami Adrjatyckiemi: Trjestem, Pola Rovigno d. listrja i Fiume, istnieje na polskich kolejach 20 proc. zniżka taryfowa o ile nadawca żąda wyraźnie w liście przewozowym stosowania bezpośredniej taryfy obowiązującej pomiędzy Czechosłowacją, Austrją i portami adrjatyckiemi.

5) Przesyłki zaliczeniami nie mogą być obciążone za wyjątkiem w komunikacji z Rumunją.

6) Nadawca odpowiada za prawidłowe wskazanie przeznaczenie i za określenie jej czynności ekspedycyjnych,

Czytajcie i rozpowszechniajcie „Express Kolejowy"!!

ЛНБ ім. В. Стефаника
ПРОВЕРЕНО-19 92 0.08
РПі 27202
1927/24.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie zarządziła rozpisanie przetargu publicznego na dostawę poduszek maźniczych w roku 1928 dla Dyrekcji Koleji Państwowych w Krakowie w ilości około 45.000 sztuk, do L. IX/71175/27.

Termin składania ofert do dnia 22 listopada 1927 do godziny 12-ei w południe. Publiczne otwarcie ofert nastąpi dnia 23 listopada b. r. o godzinie 10-tej.

Przy składaniu ofert należy złożyć poręczne (wadjum) w wysokości 5 (pięć) % wartości oferowanej dostawy, zaś w razie otrzymania dostawy, na żądanie Dyrekcji Kolei Państwowych, kaucję w wysokości 5 do 10% wartości otrzymanej dostawy; w obu wypadkach w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, w państwowych papierach wartościowych lub innych papierach pupilarnych.

Bliższe szczegóły przetargu, jak również warunki dostawy i rysunki otrzymać można w Wydziale Zasobów D. K. P. w Krakowie bezpośrednio po złożeniu 2 Zł. za formularze, względnie pocztą, za nadesłaniem opłaty pocztowej 40 groszy i 2 Zł. za formularze.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje przetarg publiczny na naprawę sanek hamulcowych. Termin do wnoszenia ofert upływa 18 listopada 1927 r. Bliższe warunki przetargu zostały ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 243 z dnia 22 października 1927 r. i w „Epoce" Nr. 289 z dnia 21 października 1927 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 22 listopada 1927 r. przetarg publiczny na dostawę szczotek i pędzli.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 254 z dn. 5 listopada r. b. i w Epoce Nr. 304 z dn. 5.XI. r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PODRĘCZNIK WYD. III
„Wino domowego wyrobu" R. Pradla
Cena 80 groszy (w znaczkach pocztowych)
podaje dokładne przepisy na wyrób win ze wszystkich jagód, owoców, nawet zboża.
Do nabycia w Wilnie u firmy **W. Narbut Ś-to Jańska Nr. 1,** skład apt. **Kudrewicz Mickiewicza 26,** lub wprost od firmy
M. PRADEL, Kraków, Lubicz 10.
Cennik i krótki opis przesyłam darmo.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński,** Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЕНИНСКАЯ БИБЛИОТЕКА АН УРСР № III

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy, kiedy będziesz miał czas. (RED.).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || Niedziela, 20-27 listopada 1927 r. || Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2 || Nr. 25

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTUMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie, **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

NA START! DO WYŚCIGU PRACY, OBYWATELE!

DO WAS I DLA WAS KOLEDZY, PRACOWNICY KOMUNIKACYJNI W POLSCE.

Czy może być coś bardziej przyjemnego i bardziej nadającego się do odpoczynku po pracy w biurze lub na „linji", jak dobra, własna nasza gazeta, przychodząca do domu każdego z was, z krótką, zwięzłą a treściwą informacją o wszystkiem, gazeta, przychodząca z pomocą, radą życzliwą i fachową dla wszystkich bez wyjątku pracowników komunikacyjnych, niezależnie od ich przekonań politycznych, partyjnych i związkowych.

Czy można w lepszy sposób uciec przed kłopotami, jak usiadłszy z dobrym tygodnikiem wdać się w miłą pogawędkę na łamach pisma, przejrzeć jego ładne ilustracje, wchłonąć w siebie nowości z ubiegłego tygodnia, rozważyć rady i wskazówki praktyczne, zanotować postęp wiedzy i techniki komunikacyjnej, zabawić się historyjkami zdrowego humoru i satyry pracowniczej, odgadnąć karykatury powszechnie znanych działaczy naszych, natchnąć się zdrowym optymizmem, energją i wiarą w swoje siły, w swoją własną moc, w siły twórcze Narodu Polskiego?

Czy może być lepszy odpoczynek dla ciała i umysłu? Czy może być korzystniejsze i pożytecznejsze spędzenie czasu, jak stałe czytanie tygodnika ilustrowanego **„EXPRESS KOLEJOWY"**, który przychodzić do Was będzie **każdą Niedzielę,** *) by donieść Wam o przejawach twórczych życia państwowego, społecznego i komunikacyjnego z Polski całej, by podzielić się z Wami dolą i niedolą pracownika polskiego, by pobudzić drzemiące w Was moce ducha i myśli, moce zwycięstwa idei szlachetnych ponad złemi, moce potężne pracy celowej, twórczej i wydajnej dla dobra własnego, swojej rodziny, Komunikacji i Państwa?

Idziemy do Was z ufnością i zapałem, mocni wiarą niezłomną w zwycięstwo naszych haseł: *„W jedności, zgodzie i spoistości wszystkich obywateli kraju tkwi: Siła, Wolność i Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej.*

Dość mamy w Polsce sporów i waśni partyjnych. Dość walki między Związkami pracowniczemi! Precz z partyjnictwem, jego fałszem i obłudą! Niech żyje praca twórcza! Precz z rozproszeniem sił twórczych pracowników komunikacyjnych!

Zjednoczmy się wszyscy razem w jedną organizację zawodową z Ligę Komunikacyjną Polską, współpracujmy wszyscy nad wielkiem i doniosłem w skutkach dziełem wiekopomnem: zespoleniem wielkiej rodziny pracowników komunikacyjnyeh w jedną całość, w jedną karną, obywatelską Armję Pracy Komunikacyjnej Polskiej!

Wszyscy razem walczmy o dobry byt, o słuszne nasze prawo do życia, do lepszej doli, doskonaląc się co dnia sami i innych do tego zachęcając!

Swoje sprawy zawsze bierzmy w swoje ręce! Weźmy się społem i każdy z osobna „Do roboty! do czynu!" jak mówił Wł. Syrokomla, — „bo hańba kto uśnie, kto swej nie spełni ofiary!".

Pamiętajmy przytem przestrogę Wodza Narodu, Dostojnego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego: „Idą czasy których znamieniem będzie „wyścig pracy" jak przed tem był wyścig żelaza, jak przedtem był wyścig krwi. Kto do tych zawodów bardziej przygotowany będzie, kto w tym wyścigu większe dowody wytrzymałości złoży, ten potrafi utrzymać, to co zyskał, albo odrobić to, co stracił".

Ten **„wyścig pracy"** to nakaz chwili obecnej dziejowej, to obowiązek każdego obywatela dbałego o przyszłe losy Polski!

Musimy do tego **„wyścigu pracy"** przygotować się wszyscy należycie, przysposobić nasze rodziny, naszą młodzież! Musimy sami wziąć się do pracy, dzieląc się z innymi na łamach pisma naszego swojemi spostrzeżeniami, dążeniami i wynikami pracy.

W tym **„wyścigu pracy"** będziemy Wam służyć swoją informacją, radą i pomocą, oraz łamami pisma.

Będziemy wyszukiwać społem z Wami, drodzy Czytelnicy, lepsze drogi poprawy naszego bytu, będziemy podawać wskazówki i rady, jak zdobyć **powodzenie w życiu, służbie i interesach,** jak osiągnąć zadowolenie własne i spokój ducha, ufność w swoje własne siły twórcze, i moce ducha Odrodzonej Polski!

Do współpracy z nami wszystkich zapraszamy, komu dobro sprawy społecznej istotnie leży na sercu. *Redakcja*

*) O ile regularnie wpłacać będziecie należną nam prenumeratę (*przyp. Administracji*)

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
ім. УРСР
№ 27202

Bojownicy niepodległości a ugodowcy.

Rozłam społeczeństwa polskiego na dwa obozy: bojowników i ugodowców sięga jeszcze czasów Stanisława Augusta.

Już wtenczas zarysowała się silnie linja podziału, odgraniczająca społeczeństwo, przejęte troską o naprawę i dobro Rzeczypospolitej od obozu, stawiającego prywatę na pierwszym planie.

Obóz bojowników składał się z zapalonych fantastów, rwących się do czynu, pragnących życie Rzpltej z drogi upadku skierować na nowe tory, choćby w tym celu trzeba było złożyć na ołtarzu Ojczyzny swoje życie i mienie. Obóz ugodowców zapełniali ludzie, dla których własna przyjemność była wyższem dobrem niż dobro Rzplitej.

Obóz bojowników dał konfederację Barską, która pierwsza podniosła hasło i walkę z panoszącym się w kraju najazdem moskiewskim; obóz ten uchwalił wielką konstytucję 3-go Maja 1791 r., zapalając pochodnię nowego jutra. Obóz ten w 1794 r. rozpoczął owe sławne powstanie zwane kościuszkowskiem, w którem poraz pierwszy wystąpił czynnie lud prosty, dając świadectwo w zwycięstwie Racławickiem, że losy Rzplitej obchodzą nie tylko szlachtę, lecz i brać siermiężną.

Obóz ten reprezentowali tak wielcy ludzie jak Tadeusz Kościuszko, Wódz i Naczelnik Narodu, ks. Józef Poniatowski, Kołłątaj Hugo, Pułascy, Staszic i wielu innych.

Obóz ugodowców przyczynił się do rozbicia konfederacji Barskiej i pierwszego rozbioru Polski w 1772 r.; obóz ten stworzył konfederację Targowicką na czele z Rzewuskim, Branickim i Potockim, obalając konstytucję 3-go Maja przy pomocy imperatorowej Katarzyny i doprowadzając do drugiego rozbioru w 1793 r.; obóz ten swem zachowaniem się przyczynił się do upadku powstania kościuszkowskiego i trzeciego rozbioru Polski w 1795 r.

Tak upadła Rzeczpospolita a z nią i wysiłki szlachetnych i ofiarnych ludzi, zdążających do naprawy życia i potęgi państwa, nie tylko zawdzięczając obcej przemocy lecz i dzięki intrygom i sprzedajności części własnego społeczeństwa.

Ten rozłam społeczeństwa na dwa obozy zaciążył potem na życiu Polski porozbiorowej jeczcze bardziej tylko pogłębiając się i w bardziej jaskrawych występując kontrastach.

Obóz ugodowców powiększył się jednostkami, którym coprawda nie można było zarzucić żadnego łotrostwa, lecz którzy nie wierzyli we własne siły, w możność walki, w możność zwycięstwa a zatem woleli biernie poddawać się losowi lub stać na uboczu rozgrywających się wypadków.

Jednym z takich właśnie nieufnych we własną moc ugodowców był w czasie powstania listopadowego (1830—31 r.) jenerał Chłopicki, skądinąd b. utalentowany dowódca. Jego to ociąganie się, jego niechęć wziąć władzę i kierownictwo w swoje ręce można przypisać niepowodznenie powstania, w czasie którego ofiarność żołnierzy i ludności przechodziła ludzkie możności. Ocenił to i sam Chłopicki, twierdząc po jednej z bitew, że z żołnierzami tymi można dokazać cudów. Niestety zapóźno ocenił to Chłopicki, kiedy już władza była w ręku innych niezdolnych i nieodpowiednich na wodzów osób, którzy rad jego nie słuchali, a sami „cudów" dokonać nie potrafili.

W okresie powstania styczniowe-(1863 r.) rozdział społeczeństwa na obozy już nosi piętno polityczne: mianowicie „czerwonych" i „białych".

Czerwoni — to bojownicy-rewolucjoniści, drogą oręża dążący do wywalczania wolności i niepodległości. Biali—to spadkobiercy ugodowców, a ich reprezentami był margrabia Wielopolski, który, idąc na rękę rządowi moskiewskiemu uplanował pozbyć się niesfornego rewolucyjno-patrjotycznego elementu młodzieży drogą branki wojskowej.

W naszych czasach obóz bojowników siłą rzeczy i tradycji znalazł się w szeregach rewolucyjnych partji, widząc tylko w rewolucji możność odzyskania niepodległości i podnosząc w 1905 r. hasło: „za naszą i waszą wolność".

Z obozu bojowników wyszedł i Pierwszy nasz Naczelnik Państwa i Wódz Marszałek Piłsudski—Twórca polskich sił zbrojnych.

W chwili wybuchu wojny Światowoej obóz bojowników na czele z obecnym Marszałkiem Piłsudskim zdawał dokładnie sprawę, że Polacy nie mogą oczekiwać z założonemi rękami na rozstrzygnięcie losów wojny, nie mogą oczekiwać, że ten czy inny najeźdźca: moskal czy niemiec po ukończeniu wojny zajmie się odbudową Państwa Polskiego, że Polacy sami muszą przystąpić do odbudowy własnego państwa, rozpoczynając od tego, co daję rękojmię niepodległości, t. j. od tworzenia siły zbrojnej.

Obóz bojowników wiedział, że manifest Mikołaja Mikołajewicza zapowiadający odbudowę Polski, prócz moralnej, nie posiada żadnej wartości, bowiem ten akt odbudowy mógł być wydany tylko przez władze ustawodawcze, t. j przez Dumę lub cara, zaś naczelny wódz sił zbrojnych rosyjskich — Mikołaj Mikołajewicz do tego upoważnienia nie miał. Mimo, że „Duma" milczała do ostatniej chwili, a poseł socjal-dem. Czcheidze tuż przed rewolucją nazywał zachowanie się Dumy w „sprawie polskiej" okrutnemi kpinami z Narodu Polskiego, nasi „Ugodowcy" wiernie trwali przy tronie i wciąż oczekiwali „daru z łaski".

Nie posiadały znaczenia prawnego i akty Niemiecki i Austrjacki, tworzące w 1916 r. małe Państewko Polskie na ziemiach okupowanych, ponieważ były sprzeczne z prawem międzynarodowem. Akty te, tak jak i rosyjski manifest obliczone były jedynie na efekt.

Lecz oto nadszedł dzień 11 listopada 1918 r. najeźdźca zachodni legł pokonany przez bohaterską armję Francuską. Najeźdźca wschodni pławił się we krwi wojny domowej. Na zegarze dziejowym wybiła godzina zmartwychwstanie Polski. Polska armja a za nią i ludność chwycili za broń aby zadać ostatnie uderzenie ciemiężcom. Naród Polski przejrzał i spostrzegł, że ci, kogo uważali za zatraceńców, za fantastów i urojeńców, są bohaterami wolności i wskrzesicielami Polski.

Idea czynu zbrojnego—idea bojowników zatryumfowała nad polltyką ugodowców:

Polska powstała Wolna i Niepodległa.

Dziś w 97 rocznicę powstania listopadowego zapominając krzywdy wyrządzone Narodowi przez obóz ugodowców w biegu historji, apelujemy, aby stronnictwa, które w czasie niewoli potrafiły być ugodowemi dla rządów zaborczych opamiętały się i zmieniły swój stosunek do Rządu polskiego, gdyż nie nienawiść lecz jedność Narodu zapewni Polsce mocarstwowe stanowisko w świecie narodów po wieczne czasy.

Witalis Kuźmicki.

Jak zdobyć powodzenie w życiu.

PRZYSPOSOBIENIE OBYWATELSKIE DO WYŚCIGU PRACY.

DROGI CZYTELNIKU!

Codziennie rano, nim rozpocznie się dzień, poświęcaj pięć minut na rozmyślanie o mężnym obywatelskim poglądzie na życie powtarzaj sobie w skupieniu: *Chcę i mogę, będę czynić dobrze. Tak chcę! Nie chcę być narzędziem zła. Taką jest moja wola!*

Zbudziłem się i walczę! Ja mogę i chcę! Mojem jedynem dążeniem jest *opanowanie samego siebie i rozwinięcie potęg we mnie drzemiących, w celu promieniowania wśród ogółu obywateli, których podnieść pragnę na wyższy poziom kultury obywatelskiej. Moje stanowisko* względem ludzi innych, zawsze bez wyjątku jest i będzie tylko pełnem dobrotliwej intencji *dzielenia się z nimi* wolnością i mocą, jaką sam zdobywam. W ciągu dnia ściśle, co chwila baczyć będę na rzeczy drobne, *oszczędzać* wszystkie swoje siły i środki, by *nie trwonić* ich na bezcelowe myśli, uczucia i czyny. *Nie chcę* spełniać w ciągu dnia rzeczy jednej, myśląc o drugiej. Moje myśli i czyny idą zawsze w parze *Nie dopuszczam* żadnej myśli bez jakiegoś związku z czynem. *Nie chcę*, aby jakiśkolwiek czyn był wykonany bez uprzedniej dobrej intencji *Unikam* ruchów i czynności bez znaczenia. Każde moje *słowo*, każda moja *myśl*, każdy mój *czyn*— mają swój *cel*. Jeżeli jakaś rzecz wymaga *przemyślenia*, zastanawiam się nad nią, skupiam myśli i *rozważam wszystkie odnoszące się do niej fakty, wysnuwam wniosek i usuwam tę sprawę z widowni*, nigdy już nie powracam do niej więcej, chyba że nowe, związane z tą sprawą zjawiska, rzucą na nią nowy snop światła. W dążeniu do wytkniętego sobie celu—*samoudoskonalania się—usuwam wszelkie bezcelowe wzruszenia*, jako niezdrowe dla woli. Co dnia rano ćwiczę dla zdrowia swoje ciało, swoje nerwy, kształcę swoją uwagę i swój umysł w skupieniu się i samokontroli stale i systematycznie. Dążę, nawołuję zawsze i wszędzie, do jedności, zgody i spoistości obywateli kraju dla dobra Ojczyzny i Państwa. Tak chcę! Taką jest moja wola! Tak być musi! W jedności bowiem, zgodzie i spoistości wszystkich obywateli kraju tkwi: Siła, Wolność i Niepodległość Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej i Jej obywateli! *Jerzy Kamiński.*

Ukochanej Braci Wielkiej Rodziny Kolejowej w Polsce.

Przesyłam serdeczne pozdrowienie i odzywam się słowami Stanisława Staszica:

„Wspólną pracą wszystkich obywateli tworzy się bogactwo Narodu i Państwa".

Jako Pracownicy Kolejowi stanowicie w Państwie i Narodzie jedną z najżywotniejszych sił, jeden z najważniejszych czynników Mocy i Potęgi Rzeczypospolitej.

Wszak Kolej, to jedna z największych arterji życionośnych Organizmu państwowego.

Nie blask nadzwyczajnych bohaterskich wysiłków, które zdarzyć się mogą na tle dziejowych wstrząśnień i osobliwej chwili, ale codzienna, szara, sumienna, wytrwała i dokładna praca, w każdym dziale, na każdym stanowisku od tego, co najwyższy w kolejnictwie zajmuje urząd, do tego, który najniższą przy najdrobniejszej stacji spełnia pracę, przyczynia i przysparza Państwu codzień nowej świetności, pożytku i dobrobytu.

W owej wielkiej maszynie, co się Państwem zowie, odgrywacie rolę potężnego motora, który w ruch ciągły wprawia i reguluje życie gospodarcze, handlowe i przemysłowe Kraju.

Od Was zależy życie i bezpieczeństwo setek i tysięcy bliźnich, co się Wam z całą powierzają ufnością.



Dostojny Pasterz, Wielki Patrjota, Ks Biskup Dr. Władysław Bandurski.

Na Wasze barki składa Ojczyzna każdego dnia i każdej nocy Swoje bogactwa i przyszłość Swoją.

Wielkie, trudne i zaszczytne zadanie Wasze!

Dlatego fachowo musicie się wciąż kształcić i Waszą dotychczas nabytą wiedzę pogłębiać.

Musicie się ciągle duchowo i moralnie uszlachetniać.

Musicie po chrześcijańsku — po obywatelsku i po ludzku czuć i myśleć i działać a zawsze o tem pamiętać, że *„Najlepszym Synem Swej Ojczyzny jest Najlepszy z ludzi".*

Takich Obywateli, takich Synów Wielkiej Naszej Ojczyzny chce wyrobić „Poradnik Obywatelski i służbowy Kolejowca Polskiego", wydany przez Pana Jerzego Kamińskiego w Wilnie.

Czytajcie go chętnie i uważnie i Swoim do czytania dawajcie.

Wyrobieni fachowo, pełni uświadomienia i wykształcenia pod względem narodowym i państwowym, wspólną pracą twórzcie codzień bogactwo Narodu i Państwa, a Sobie i Rodzinom Swoim przysporzycie tem samem pokoju i szczęścia

W pracy tej niech Was Bóg błogosławi!

Wilno, 25.VII 1926 r.

(—) *Władysław Bandurski*
Biskup.

Twórzmy Ogniska przyjaźni Czytelników „Kalendarza-Poradnika Kolejowca Polskiego" i „Expressa Kolejowego".

„Serce niebieskie poi wesele, kiedy je razem nić powiąże złota"
(Mickiewicz: Oda do Młodości).

Szczerze pragniemy nawiązać „nici złote" przyjaźni między pracownikami komunikacyjnymi całej Rzplitej oraz między całym ogółem obywateli, aby poznać się, nauczyć się wzajemnie rozumieć, cenić i szanować—oto cel „ogniska przyjaźni" czytelników Kalendarza-Poradnika Kolejowca Polskiego i Expressa Kolejowego.

Sądzimy, że drogą korespondencji drogą wzajemnej wymiany myśli nawiążemy te „nici złote" i na wsze strony naszej drogiej Ojczyzny wzniesiemy przyjazne słowa: W jedności, zgodzie i spoistości wszystkich obywateli kraju jest Siła, Wolność i Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej.

Regulamin „Ognisk przyjaźni".

Art. 1. Do Ogniska przyjaźni Czytelników „Expr Kol." i „Kalendarza-Poradnika Kolejowca Polskiego zgłosić się może każdy nasz czytelnik, winien tylko podać (dokł. i czyt.) imię, nazwisko, adres, rodzaj zajęcia, zamiłowania czy zainteresowania oraz dać się poznać pierwszemu pionerowi Ogniska przyjaźni. (najlepiej podać swój skrócony życiorys). Wtedy pierwszy pioner poda w odpowiedzi na ten list numer kolejny pionerów przyjaźni i rangę hierarchiczną legjonisty Armji Pracy komunikacyjnej Polskiej.

Będzie to pierwszem regulaminowem rozpoczęciem korespondencji i nadaje kolejnemu pionerowi przyjaźni wszelkie uprawnienia regulaminem tym przewidziane. Kto ściśle nie wypełni żądań tych ten nie zostanie przyjęty.

Art. 2. Ponieważ każdy zapisuje się do Ogniska Przyjaźni w celu podjęcia *„wyścigu pracy"* nie trzeba czekać, aż ktoś napisze, a każdy sam może wybrać sobie dział pracy i zacząć wymianę listów z pierwszym i innymi pionerami przyjaźni oraz z redakcją naszych wydawnictw.

Art. 3. Każdego pionera przyjaźni obowiązuje znajomość Konstytucji Rzeczplitej Polskiej, praw i obowiązków obywatelskich oraz zasad przyjaźni i powodzenia w życiu.

(c. d. n.)

Redakcja.

Zasady racjonalnej organizacji polskiego stronnictwa politycznego.

W związku ze zbliżającemi się wyborami do Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej uważamy za wskazane zaznajomić ogół pracowników kolejowych i pocztowych z zagadnieniem polityki i idealną strukturą partji czy stronnictwa politycznego. Pragniemy bardzo aby w Polsce odrodzonej nareszcie nastąpiło połączenie wszystkich stronnictw politycznych w jedne stronnictwo, w jedną partję obywateli polaków oddanych szczerze i całkowicie służbie dla dobra Ojczyzny i Państwa. Pragnęlibyśmy bardzo, aby ogół pracowników kolejowych zjednoczył się solidarnie w jedno własne stronnictwo wiernie oddane rządowi pomajowemu Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego i niezależnie od wszelkich klik i partyj, zdążające do wzmocnienia polityki Rządu i rozwoju komunikacji oraz życia przemysłowego, handlowego przez zjednoczenie wszystkich sił i środków komunikacji w legjonach Armji Komunikacyjnej Polskiej. REDAKCJA.

(Ciąg dalszy).

Organizacja agitacji politycznej.

W celu zaciągnięcia jaknajwiększej liczby obywateli w szeregi zwolenników partji politycznej przy pomocy zastosowania w agitacji politycznej metod działania naukowej organizacji pracy, wynika potrzeba:

1) Stworzenia wzorów tych różnego rodzaju materjałów, które winny służyć informacyjnemi i agitacyjnemi składnikami pracy politycznej i winny być przygotowywane przez Centralę partji dla rozpowszechnienia na całem terytorjum kraju.

2) budowa tych mechanizmów w Centrali, które mogłyby przygotowywać te materjały.

3) konstrukcja w całym kraju sieci oddziałów, których zadaniem winno być a) rozpowszechnienie, rozpylenie materjałów przygotowawczych w Centrali, b) przeprowadzenie na linji (na prowincji) dyrektyw, płynących z Centrali wreszcie c) zbieranie potrzebnych dla Centrali wiadomości z miejsc tak w celu informowania rządu o nastrojach ludności, tak i dla rejestracji zainicjowanych przez Centralę działań.

4) opracowanie planu akcji.

5) samo działanie, t. j. masowy wyrób materjałów i planowe operowanie niemi.

Informacja.

Wiadomości informacyjne zbierane systematycznie i regularnie w/g określonych zadań, pytań przez czołówki rozsypane po wsiach i miasteczkach winne być kierowane do miast powiatowych a stamtąd już skierowywane do okręgowych oddziałów (województw) gdzie opracowuje się *ogólne zestawienia* i skierowują się do Centrali codzień.

Centrala na podstawie otrzymanych usystemizowanych zestawień okręgowych oddziałów sporządza ogólne zestawienie grupowe w/g pytań np.

1) nastroje miejscowe
2) działalność władz lokalnych,
3) stan ekonomiczny,
4) stan zdrowotny,
5) życie kulturalno-oświatowe,
6) potrzeby ludności i t. p.

Zestawienia te otrzymywać powinni przedstawiciele stronnictwa w rządzie, posłowie i senatorowie.

Materjały z tych zestawień, za wyjątkiem poufnych, opracowywać się powinny w postaci notatek i muszą uprzednio otrzymać odpowiednie zabarwienie polityczne, co stanowić winno pracę *biuro prasowego stronnictwa*.

Biuro prasowe partji winno otrzymywać czasopisma zagraniczne z których robi codzienne zestawienia — przegląd prasy zagranicznej, które rozsyła członkom rządu i przedstawicielom stronnictwa w Sejmie i Senacie.

Drugim rodzajem uświadomienia ludności, ciążącym na Biurze prasowem być powinno wydawanie gazet:

1) wielkiej, codziennej, politycznej w stolicy, rozpowszechnianej przy pomocy ekspedycji biura po całej sieci oddziałowej.
2) tygodniowej ludowej gazety odpowiedniej do potrzeb czytelników z szerokich mas (by docierała w niedzielę do wsi i miast),
3) miejscowej prasy przy oddziałach okręgowych.

Niezależnie od tego należałoby wprowadzić telegraficzną obsługę informacyjną, wydając codziennie zestawienie depesz różnych agencji w sprawach najważniejszych, uzupełniane korespondencjami własnemi zawartością 10 — 15 wierszy z tem, że każda filja rozwijałaby język depeszowy więcej po literacku i rozpowszechniała wiadomości w depeszy zawarte w rodzaju plakat w czytelniach, wystawach sklepowych i t. p.

Następnie drugim rodzajem terminowej informacji być powinien plakat informacyjny zawierający ostatnie aktualne wiadomości.

Codzień zaś ostatnie wiadomości otrzymane z telegrafu wystawiać należy za pomocą *ekranu świetlnego* na głównej ulicy miasta na zmianę z diapozytywami ilustrującemi wypadki, jako to fotografje miast i wybitnych osobistości, w różnych też punktach miasta należy urządzić wystawy, gdzie winne być wywieszone ostatnie wiadomości, plakaty, fotografje i t. p.

Dla więcej celowego uświadomienia ludności należało by tworzyć bezpłatne czytelnie ludowe, które cieszą się zwykle podzeniem wśród szerszych mas.

Jerzy Kamiński.

c. d. n.

A. B. PIASKOWSKI.

W ambulansie kolejowym nocnej służby pocztowej. *)

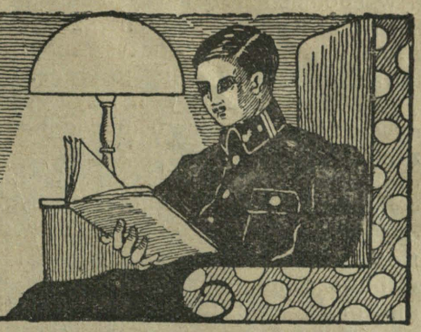
(Ciąg dalszy)

Eksperyment nasz rozpoczął się wieczorem, o godzinie 22-ej, przy przejmującej, wilgotnej pogodzie. Przybywszy na dworzec Zurichski, zauważyliśmy na pierwszym peronie dwa rzęsiście oświetlone wagony pocztowe systemu Puffer'a. Na stosunki zurichskie, był to moment wyjątkowej ciszy. Niezamącony spokój spowijał we mgle morze sygnałów świetlnych, świadczących o przeogromnych rozmiarach sieci szyn kolejowych, krzyżujących się we wszystkich kierunkach świata i tworzących taki labirynt, że dla laika wydaje się nieprawdopodobnem aby w tej gmatwaninie węzłów i przekrojów taśm żelaznych, można się było kiedykolwiek zorjentować, i 99 na 100 pasażerów przebywając ją nie zdaje sobie sprawy jakim podlega niebezpieczeństwom. Z zadziwiającym spokojem jak w mechaniźmie zegarkowym odbywa się przesuwanie zwrotnic kolejowych, posłusznych nakazom przeprzewodów elektrycznych skoncentrowanych w rękach i umysłach całego zespołu służby kolejowej. Porwał nas ten system pracy ludzkiej, oparty na wielu dziesiątkach lat pracy najgenialniejszych umysłów. Tymczasem nadchodził czas zajęcia miejsc w wagonach pocztowych gdzie już, w pośpiesznej pracy, uwijało się pięć par fachowych rąk. Pomiędzy funkcjonarjuszami pocztowymi było trzech naszych kolegów biurowych. Workowniki były już pozawieszane na swoich miejscach, a zawartość ich szybko znikała, jakgdyby połykana przez wprawne ręce wiecznie wesołego i jak srebro żywe, ruchliwego, o południowym temperamencie, pocztowca. W miarę znikania zawartości workowników napełniały się przegródki półek. Pstry ten materjał przerzucany z ręki do ręki, z miejsca na miejsce, ani na chwilę nie zatrzymywał uwagi pracownika ambulansu, ani na moment nie zastanawiał go nad jakością przegrupowywanych masami przesyłek. Palce jego przebiegały z jednakową wprawą, a zarazem obojętnością oschłe listy handliwe, i wesołe pozdrowienia idące z drogi, jak tęskne pisma miłosne czy pełne troski listy rodzicielskie niosące w sobie tęsknotę, obawę i błogosławieństwo dla drogich sercu pizsących osób. Szły też zawiadomienia żałobne, a także pisma i gazety najprzeróżniejszych odcieni, ponieważ był to akurat czwartek, dzień wypuszczania pism przez redakcje. W tempie wojskowego raportu odbywało się nieprzerwane dyktando litanji miejscowości przynależnych do połowy kuli ziemskiej. W międzyczasie ładowniczy odbierał ładunki przesyłek poleconych. Przyjmował je z wystudjowanym spokojem, kwalifikował i przepisywał... Bez przerwy i ze wszystkich kierunków wciąż spadały nowe przesyłki: ociężale i bezwładnie rozkładały się one na ziemi, by zwinnie podane przez ładowniczego dostać się do rąk następnych, gdzie przechodziły kurację odchudzania.

(D. c. n.)

*) Początek ob. № 24 „Expr. Kol."

ENCYKLOPEDJA
WIEDZY KOLEJOWEJ
(VADEMECUM KOLEJARZA)



EKSPLOATACJA KOLEI

Wytyczne racjonalnej gospodarki kolejowej *).

(c. d.)

Im więcej racjonalnie jest prowadzona gospodarka kolejowa, tym ściślej czynności te są zespolone, zrównoważone i zbilansowane we wspólnej pracy, opartej na wzajemnem zaufaniu i szacunku, co jedynie gwarantuje rozkwit przedsiębiorstwa kolejowego, zwłaszcza, jeżeli kierownictwo zarządu kolejowego stale ujawnia dbałość o interes państwa, jakość usług przewozu i zadowolenie wymagań klijenteli kolejowej.

Opłaty usług przewozu kolejowego, czyli stawki taryfowe, gwarantują istnienie i rozwój przedsiębiorstwa kolejowego o tyle, o ile zostały ustalone na podstawie ścisłych szczegółowych badań wszystkiego tego, co stanowi całkowity koszt własny usług przewozu, t. j. koszta eksploatacji kolei łacznie z odsetkami od kapitału włożonego w budowę kolei (na P.K.P. około 4 miljardów złotych). Nadwyżka ta w państwach zaborczych przed wojną wynosiła około 40% od sumy wydatków eksploatacji (na P. K. P. w 1925 r. — 2,57% **).

Ściśle rzecz biorąc, usługi przewozu same przez się nie przedstawiają wartości, lecz nabywają jej w zależności od potrzeby, warunków, czasu, miejsca i popytu na nie. — Stąd wynika wskazanie, że o ile rozszerzać się będzie wśród publiczności potrzeba w usługach przewozu kolejami żelaznemi oraz zwiększać popyt na nie, o ile rozwijać się będzie celowo i planowo udogodnienia usługi przewozu, o tyle wskazaną i uzasadnioną będzie zwyżka taryf, t. j. wartości cen przewozu, a co za tem idzie zmniejszą się koszta własne przewozu. Wymaga to jednak wytworzenia odpowiedniej konjunktury przemysłowo-handlowej w pewnych ośrodkach kraju i wielu zabiegów ze strony zarządów i personelu kolejowego, zwłaszcza zaś umiejętnej reklamy, dogodności usług przewozu, stałego wychowania publiczności i kierowania jej potrzebami w korzystaniu z usług przewozu i zawsze w kierunku ich wzmożenia.

Umiejętność sprzedawania usług przewozu kolejowego podnosi wybitnie dochodowość kolei i zmniejsza koszt własny przewozu, polega zaś na wytwarzaniu potrzeb kupujących te usługi, opiera się na wywołaniu chęci ich nabywania, na wytwarzaniu nowych potrzeb, życzeń i pragnień, które wzbudza dobra reklama, potęgująca nie tylko zainteresowanie przewozami kolejowemi i popyt na nie, lecz rozszerzająca rynki zbytu i handel w obsługiwanym przez sieć kolejową kraju.

Sprzedawać usługi przewozu kolejowego, to znaczy: przekonywać ludzi, że dana usługa przewozu wyjdzie im na korzyść, że jest im potrzebna, jako najbardziej dogodna.

Jednym z najważniejszych tutaj czynników będzie: zręczność obsługi kolejowej, od której wymagać należy umiejętności nie tylko sprawnej i wydajnej pracy, lecz i umiejętności wzbudzania zaufania do kolei i rozszerzerzania wśród ludności potrzeb w usługach przewozu kolejami, stwarzania nowych upodobań i dobrej opinji o dogodności, sprawności, taniości i terminowości przewozów kolejowych, co wymaga pewnej subtelnej intuicji i przenikliwości kierownictwa i personelu kolei.

Jerzy Kamiński.

(c. d. n.)

*) Obacz J. Kamiński. „Eksploatacja kolei" A. Wiadomości ogólne z dziedziny racjonalnej organizacji gospodarki przemysłowo-handlowej Kolei Żelaznych, str. 173—176 B. dochody i rozchody kolei, ważniejsze przyczyny powodujące ich zmniejszenie lub zwiększenie, str. 176—183. C Rezultaty eksploatacji Polskich Kolei Państwowych, str. 183—186 Rocznik I Kalendarza Poradnika Kolejowca Polskiego na r. 1926 Nr. 21 — Expressa Kolejowego str. 5.

**) Ob inż. S Sztolcman, Określenie kosztów własnych przewozów na P.K.P., Inżynier Kolejowy, 1926 r., Nr. 7.

Budownictwo ogólne i kolejowe.

(Wyciąg z dzieła „Budownictwo" inż. E. Dąbrowski. Wyd. 2-gie 1926 r.) **)

(c. d.)

Budulec winien być układany w stosy nie więcej 4 rzędów z przedkładkami i położonych na osobnych legarach, zabezpieczających zetknięcie się budulca z ziemią.

Deski również układają się na podkładach, lub warstwami naprzemian w poprzek układanemi. Deski dla robót stolarskich należy przechowywać w szopach krytych, w każdym razie pod przykryciem.

Roboty budowlane i ich wykonanie.

Roboty murarskie.

1) Mur z kamieni naturalnych — przeważnie polnych, wykonywa się warstwami poziomemi, ze szczelnem rozklinowaniem drobniejszemi nałupanemi kamykami i należytem wypełnieniem zaprawą, przestrzegając o ile można warunki przewiązania kamieni; zaklinowanie próżni w stybach na sucho z zalewaniem zwierzchu warstwy zaprawą ciekłą — winne być wzbraniane. Co każde 0,6—0,7 m. na wysokość warstwa winna być wyrównywana do poziomu i sprawdzana przy pomocy libeli z łatą, pionowość ściany sprawdza się przy pomocy pionka przy wkładaniu kamieni w narożach i w odstępach co 2—3 metry. Grubość spoiny w zetknięciu kamieni bokowem nie powinna być większą niż 2 cm.,

**) Ob. № 19 Expr. Kol. str. 6.

PP127202
1927/25.

a w spoinach łożyskowych nie większą niż $2^1/_2$ cm. Kamień przed ułożeniem winien być oczyszczony od kurzu, przez zmywanie go wodą.

2) Mur z cegły należy wykonywać z zastosowaniem prawideł wiązania cegły, przyczem cegła przed ułożeniem winna być dostatecznie wymoczoną, przez zanurzenie cegły do kadzi z wodą; oblewanie wodą złożonych w kupę cegieł, jak to jest w powszechnem użyciu u murarzy, nie może być dopuszczane; cegły należy układać na warstwę zaprawy, pod sznur, libelę i pionek, ze starannem wypełnieniem zaprawą spoin pionowych. Spoiny nie powinny być grubsze: pionowe 1—$^1/_2$ cm., poziomu 2 cm. Połówki cegieł mogą być używane tylko w ścianach o grubości większej niż 2 cegły. — Wewnątrz ciała ściany lecz nie na lica i w ilości nie większej niż 10% ogólnej ilości cegły. — Na 1 m. wysokości wypada 13 warstw. Na 1000 cegieł potrzeba 0,65 do 0,75 m.^{3} zaprawy.

Mury fundamentowe należy zakładać na głębokości nie mniejszej niż 1 mtr. i w każdym razie poniżej *linji przemarzania gruutu*. Fundamenta pod piece mogą być zakładane na głębokości 0,65 mtr.

Celem zabezpieczenia ścian murowanych od wilgoci gruntowej, na wierzchniej warstwie fundamentu, a niekiedy i pomiędzy warstwami wewnętrznemi, w pewnej wysokości nad poziomem wód wgłębnych. daje się *warstwę izolacyjną* z asfaltu, grubości około 2—$2^1/_2$ cm., lub z zaprawy cementowej w proporcji 1:1 grubości 1,5—2 cm.; często w tymże celu wyprowadzamy 3—4 warstwy fundamentu na zaprawie cementowej, w proporcji 1:3.

Jeżeli fundament murowany podtrzymuje ściany drewniane, to dolny wieniec tych ścian t. zw. *podwalina*, winien być osmołowany, obłożony korą brzozową, pilśnią osmołowaną, lub papą asfaltową.

Cokół i ściany z kamieni naturalnych winny mieć spoiny testowane zaprawą cementową. Również należy testować zewnętrzne powierzchnie ścian z cegły, jeżeli te ściany mają być pozostawione bez otynkowania.

Grubość ścian zewnętrznych w budynkach *mieszkalnych* winna być mniejszą niż na $2^1/_2$ cegły. w klimacie cieplejszym — 2 cegły. Grubość *ścian środkowych obciążonych* — nie mniejszą niż $1^1/_2$ cegły. *Ściany oddzielające chłodne ubikacje* od ciepłych, winne być grubości nie mniejszej nie 2 cegły; *ściany przedziałowe* mają grubość $1^1/_2$ cm. 1 c: a niewielkie ścianki i — $1^1/_2$ cegły. W budynkach piętrowych zwiększamy grubość ścian niżej leżących o $^1/_2$ cegły: ściany frontowe co dwa piętra, środkowe obciążone mają grubość $1^1/_2$ cm. przez 3 wyższe piętra, następne dwa piętra w 2 cm.; ściany przedziałowe mają grubość podaną wyżej — przez 3 wyższe piętra, niżej o $1^1/_2$ cegły grubsze.— Grodziżary, o grubości 1 cegły rozmieszczamy w odstępach co 40 m. przez całą wysokość i szerokość budynku i winny wystawać ponad strzechę przynajmniej na 25 cm.

C. d n.

PRACA PRZETOKOWA NA KOLEI.

Stanisław Sitarz. Poznań.

Jedną z niezbędnych prac pomocniczych na kolei w zakresie przewozów jest praca przetokowa. Chociaż jako przygotowawcza do wykonywania przewozów, jest niezbędna dla ruchu, tem nie mniej nie przynosi ona bezpośredniego zysku kolei; stąd wynika konieczność wykonywania jej z jak największą znajomością ku możliwemu ograniczeniu jej rozmiarów.

Przetaczaniem nazywamy wszelki ruch parowozów, pojedyńczych wagonów, części pociągów lub całych pociągów (z wyjątkiem pociągów wjeżdżających i przejezdżających, oraz poszczególnych wagonów silnikowych lub parowozów) na stacjach lub torach łączących sąsiednie dworce, a a nie zaliczonych do torów głównych, stanowiących przedłużenie torów wolnego szlaku.

Jądrem pracy przetokowej jest zestawianie i rozbieranie pociągów.

Wykonywanie pracy przetokowej należy w pierwszym rzędzie do specjalnie do tej pracy wyszkolonych pracowników zgrupowanych w drużyny przetokowe lub też do innych robotników). Na stacjach w których niema odpowiedniego personelu w dostatecznej iczbie, przetaczają drużyny pociągowe.

Wykonywanie prac przetokowych, jako prac wymagających pewnej harmonizacji poddaje się pod kierownictwo jednego z pracowników. Kierownictwo należy w pierwszym rzędzie do pracownika wyraźnie do tego powołanego jak starszego ustawiacza, nadzorcy przetaczania i t. p. Gdzie ich niema, należy kierownictwo do urzędnika nadzorczego. W wyjątkowych wypadkach powierza urzędnik nadzorczy czynności te innemu doświadczonemu pracownikowi obznajomionemu z lokalnemi warunkami stacji, lub nadkonduktorowi. Drużenie parowozowe, to jest maszyniście i palaczowi musi się zawsze wskazać osobę kierującą przetaczaniem.

Istnieją stacje w których kierownik pociągu czyli nadkonduktor stale kieruje pracą przetokową. Te ostatnie są na stałe wyznaczone w osobnym przepisie.

Do przesuwania wagonów na torach warsztatowych, magazynowych, na wyładowniach i tp., upoważnia się możliwie poszczególnych pracowników jak ładowniczych i przodowników zatrudnionych tamże.

Przeprowadzaniem parowozów w obrębie stacji, do pociągów, od pociągów, z parowozowni jednej do drugiej, kierują zwrotniczowie, o ile nie ma do tego specjalnie wyznaczonych tak zwanych pilotów.

Kierownik przetaczania kieruję przetaczaniem w myśl ogólnych wskazuwek danych mu przez jego przełożonych a odnośnie formowania pociągów w myśl odnośnych przepisów wydanych w tym przedmiocie.

Na większych dworcach, gdzie jednocześnie przetacza kilka drużyn, a szczególnie gdy przetaczanie odbywa się równocześnie w obu końcach dworca, muszą się kierownicy między sobą porozumiewać. Zachodzi bowiem niebezpieczeństwo przepchnięcia wagonów poza oznaczone miejsca rozstępu torów, lub wjechanie w bok stojących na sąsiednich tarach wagonów. C. d. n.

PRZETARG.

Dyrekcja Koleji Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg publiczny na dostawę następujących materjałów:

Żwiru naturalnego w ilości	10.000 m.^{3}
Żwiru sianego w ilości	20.000 m.^{3}
Tłucznia w ilości	30.000 ton.

Termin składania ofert upływa z dniem 20 grudnia b. r. do godziny 11-ej.

Bliższych szczegółów udzieli Dział Zakupów Wydziału Zasobów D. K. P. w Gdańsku (pokój Nr. 425) po nadesłaniu 4 zł. w gotówce.

dew
rodzinn
uniezale
granicy.
żywo pa

W da
ślonego
Lotnictwa
tę sprawę
płatowca ko
konstrukcji, k
produkowany
będzie do tego
pie pracy przez
dnego z najlepszy
nicznych z uwzględni
znajdujących się w
to sprawę produkcji ko
aparatów lotniczych w kraju

Pozatem M. K. dąży do stworzenia typu polskiego płatowca komunikacyjnego, ogłaszając konkursy na projekty takiego płatowca. Najlepsze projekty konkursowe nabywane będą przez M. K. i według ich planu wytwórnie krajowe budować będą aparaty próbne dla celów doświadczalnych.

M. K. wysyłać będzie również na swój koszt zagranicę zdolnych konstruktorów, którzy w wielkich zagranicznych wytwórniach samolotów studjować będą sposób produkcji płatowców komunikacyjnych i potrzebnych półfabrykatów.

Plan rozbudowy polskiej cywilnej sieci komunikacji napowietrznej przewiduje w roku przyszłym uruchomienia całego szeregu linji wewnątrz kraju, które będą łączyć ze sobą ważne centra handlowe i przemysłowe. Przedewszystkiem więc Katowice otrzymają komunikację napowietrzną z Łodzią i Gdańskiem, pozatem uruchomiona zostanie bezpośrednia linja napowietrzna Warszawa — Katowice, Poznań—Gdańsk i Poznań—Katowice. Prócz nowych linij wewnątrz kraju Ministerstwo Komunikacji starać się będzie o stworzenie również linji napowietrznej o znaczeniu międzynarodowem, z których najważniejszą by była linja idąca z Berlina przez Poznań, Warszawę i Wilno do M
oraz linja ze Lwowa
Konstantynopol
tego pl

P. K. P.
słownictwa kolejowego. Pozatem Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Dyrektor firmy „Wolski i Wiśniewski" inż. Stanisław Puzyna za zasługi położene przy budowie kolei państw. Kalety—Podzamcze.

P. Minister wręczając ordery wygłosił krótkie przemówienie w którem wskazał na pełną poświęcenia pracę dla kolei wszystkich odznaczonych.

Wywóz z Polski kolejami wzrasta, przywóz maleje. Według danych statystyki kolejowej w III. dekadzie października r. b., wywieziono zagranicę 40.913 wagonów różnych towarów, z czego przeszło 22.000 wagonów węgla i 8.000 wagonów drzewa. W okresie tym wywieziono również zagranicę 1.110 wagonów cukru, co tłumaczy się opróżnianiem magazynów cukrowni polskich i przygotowanie ich do wyników tegorocznej kampanji cukrowej. W ostatniej dekadzie października wwieziono do Polski 841 wagonów towarów, co w porównaniu z cyfrą wywozu wskazuje jak intensywny jest obecnie nasz eksport.

Średni dzienny naładunek węgla na P. K. P. w ostatni
dziernika

...apuściska, Maksymiljanowo, Szewno, Wierzchucin, Łąk, Szlachta, Bąk, Kack i Kościerzyna.

Nowa para pociągów pośpiesznych na linji Warszawa—Poznań. Ministerstwo Komunikacji wprowadza z dniem 15 listopada parę nowych pociągów pośpiesznych na linji Warszawa—Poznań przez Kutno—Strzałków. Dotychczas linja ta obsługiwana była jedynie przez pociągi osobowe. Nowy pociąg pośpieszny ułatwi znakomicie dzienną komunikację między Warszawą a Poznaniem i będzie miał specjalne znaczenie dla kupców, handlowców i przemysłowców, którzy będą mogli obecnie wyjechać z Warszawy do Poznania i vice versa rano i wrócić do domu wieczorem, mając do dyspozycji cały dzień na załatwienie spraw.

Pierwszy pociąg na tej linji odejdzie z Warszawy we wtorek dnia 15 listopada o godz. 17 m. 20 i przybędzie do Poznania o godz. 23 m. 59. Z Poznania wyruszy po raz pierwszy ten pociąg w środę dn. 16 listopada o g. 16 m. 10 i przybędzie do Warszawy o g. 22 m. 24.

...e wydawnictwo M.
...K. wy-

Dyrekcja Kolei Państwowych w K...

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza przetarg na dzierżawę restauracji I—II—III kl. w Stołpcach i Wilejce Powiatowej i bufetów na st. Olkieniki, Marcinkańce, Starosielce, Juchnowicze, Różany-Stok, Drohiczyn, Podswilje, Bastuny, Sienkiewicze i fryzjerni na st. Wilno z terminem objęcia 1-go stycznia 1928 r. oraz restauracji na st. Turmont z terminem objęcia 1-go lutego 1928 r.

Termin składania ofert upływa w dn. 3 grudnia 1927 r. o godz. 12 w południe.

Szczegółowe warunki podane są w ogłoszeniach przetargu, wywieszonych na wymienionych stacjach, w gmachu Dyrekcji oraz w Monitorze Polskim z dnia 12.XI Nr. 259.

Dyrekcja K. P. w Wilnie.

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dz. 7 grudnia r. b. na sprzedaż starzyzny.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 264 z dnia 18 listopada 1927 r.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 9. XII. 1927 r. przetarg publiczny na dostawę 50.000 kg. pokostu czysto lnianego.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 261 z dn. 15 XI. r. b. i w Epoce Nr. 312 z dn. 13.XI. r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 6 grudnia 1927 r. przetarg publiczny na dostawę lakieru czarnego przeciw rdzy, sykatywy, karbolineum, terpentyny zwykłej i mydła smarownego.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 261 z d. 15.XI.27 r. i w Epoce Nr. 312 z d. 13. XI. 27 r.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 16. XII. 27 r. przetarg publiczny na dostawę różnych farb w proszku.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 268 z dn. 23. Xi r. b. i w Epoce Nr. 321 z dn. 22. XI. 27.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

Przedruk ... artykułów i wzmi... dozwolony tylko za wskazaniem źródła: ...wy" Nr...

...ięgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

...OSZE...: 1 cała strona zł. 300, ... zł. 80, 1/8 str. - zł. 45, ...ł. 15. Ogłoszenie ...a drobne

Numer świąteczny.

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy, kiedy będziesz miał czas. (RED.).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena numeru 40 gr.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Rok I. || **Niedziela 18 grudnia 1927 r.** || **Administracja: M. Pohulanka 15 m. 2** | **Nr. 26**

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

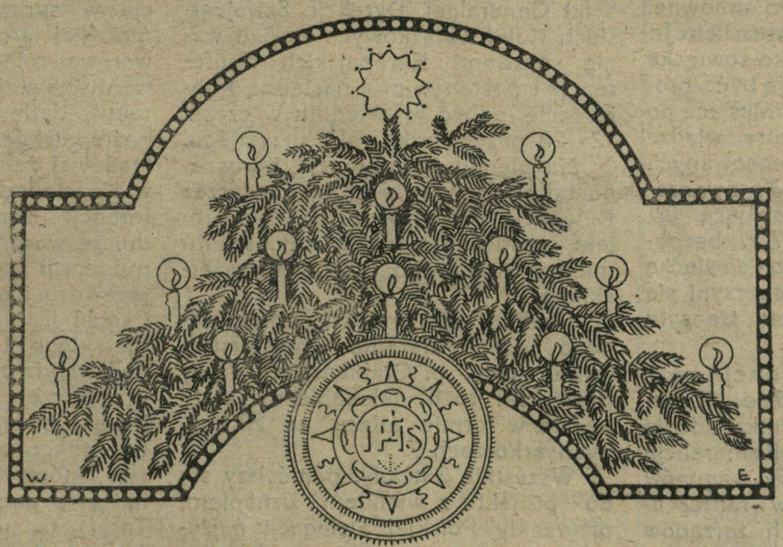
ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTUMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

POPULARYZUJE Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie, **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Cudowne Narodzenie Chrystusa Pana rok rocznie, jak Polska długa i szeroka, uroczyście wśród ludu polskiego obchodzone, stanowi moment wielce radośny, zwiastuje bowiem jakieś lepsze jutro, zapala zorzę nadziei, wiarę w zwycięstwo dobra nad złem, w zgodę, braterstwo i miłość bliźnich.

W dniu tym przełomowym w naturze, kiedy noc się skraca, a dnia zaczyna przybywać, co jest zapowiedzią budzenia się natury do życia, niechaj wszyscy obywatele - rodacy, zwłaszcza zaś kolejarze polscy, własną mocą swej woli zapomną o swoich troskach, niedoli i potrzebach i dzieląc się opłatkiem, złączą radośnie bratnie dłonie w serdecznym uścisku, niechaj zjednoczą swe rodziny i zwiążą swe cele w jeden łańcuch wspólny pracy dla potęgi i dobrobytu Ojczyzny—Rzeczypospolitej Polskiej.



BÓG SIĘ RODZI, MOC TRUCHLEJE...

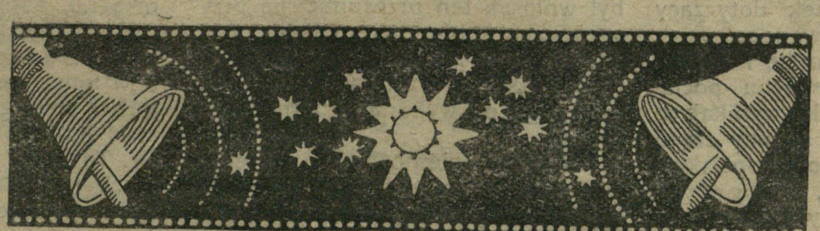
Pamiętajmy, że w jedności, zgodzie i spoistości naszej tkwi Siła, Wolność i Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej i Jej Obywateli, że jesteśmy zdolni do czynów większych niż powszednie, miejmy tylko określony cel i życzmy sobie mocno osiągnięcia tego celu.

Najbliższym w chwili obecnej celem naszym być powinno: spełnić należycie swój obowiązek obywatelski podczas wyborów do Sejmu i Senatu.

Stańmy wszyscy, kolejarze polscy, jak jeden mąż w szeregi własnego stronnictwa Zjednoczonych Kolejarzy polskich dążących do naprawy gospodarki, kolejnictwa i poprawy swego bytu pod sztandarami współpracy z rządem Marszałka Piłsudskiego niezależnie od żadnych grup i partyj politycznych.

Swoje sprawy weźmy w swoje ręce!

JERZY KAMIŃSKI.



ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27202

Rezultaty międzynarodowych Konferencji i zjazdów komunikacyjnych.

Konferencje komunikacyjne w Moskwie. W okresie czasu od dnia 12 do 22 października r. b. odbyły się w Moskwie konferencje w sprawie wprowadzenia bezpośrednich komunikacji towarowych: czeskosłowacko-sowieckiej, tranzytem przez Polskę lub też przez Niemcy i Polskę, oraz austrjacko-sowieckiej, tranzytem przez Czechosłowację i Polskę. Na konferencjach tych opracowano projekty odnośnych umów pomiędzy kolejami państwowemi krajów interesowanych, regulaminów przewozowych (taryf) oraz przepisów służbowych. Aczkolwiek koleje Z. S. R. R. nie należą do Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, to konwencja ta z nieznacznemi odchyleniami znajdzie i w tym wypadku zastosowanie, jednak jako prawo umowne.

Bezpośrednie komunikacje towarowe czeskosłowacko-sowiecka i austrjacko-sowiecka mają być wprowadzone w życie w trzy miesiące po zatwierdzeniu przez właściwe władze kolei interesowanych opracowanych w Moskwie projektów. Wprowadzenie ich wślad za obowiązującą już od dnia 1 stycznia 1927 r. bezpośrednią niemiecko-polsko-sowiecką komunikacją towarową przyczyni się niewątpliwie do ożywienia tranzytu towarów przez Polskę.

Europejska konferencja rozkładów jazdy w Pradze. W czasie od 17 do 22 października odbyła się w Pradze Europejska Konferencja rozkładów jazdy i dostawy wagonów z udziałem 230 delegatów reprezentujących 125 europejskich zarządów komunikacyjnych.

Porządek dzienny zawierał 4 wnioski natury ogólnej, 310 wniosków z dziedziny rozkładów jazdy i 227 wniosków tyczących się dostawy wagonów, w tem wniosków polskich z dziedziny rozkładów jazdy 27 a z dostawy wagonów 10. We wnioskach stawianych przez obce zarządy Polskie Koleje Państwowe zainteresowane były w 50 wypadkach.

Z wniosków natury ogólnej najważniejszym był wniosek dotyczący *„czasu letniego"* stosowanego przez Francję, Anglję, Hollandję i Belgję. Olbrzymie trudności w ruchu pociągów międzynarodowych, wynikające z powodu dwukrotnej zmiany czasu w Państwach zachodnio-europejskich spowodowały wniosek, ażeby przynajmniej termin zmiany czasu w państwach zachodnio-europejskich przełożyć na termin ogólnej zmiany rozkładów jazdy t. j. na 15 maja względnie 1 października. Wniosek ten nie doszedł do skutku, gdyż Państwa zachodnio-europejskie oświadczyły, że związane są pod tym względem terminem ustawowym. Przy tej sposobności wywiązała się dyskusja na temat *„czasu letniego"* z której wynikło, że przeważająca część Państw europejskich jest stanowczo przeciwną stosowaniu u siebie czasu letniego głównie ze względów gospodarczo-rolniczych.

Pozatem załatwiono pomyślnie wniosek dopuszczenia do udziału w konferencjach europejskich delegata Ligi Narodów, jednak bez prawa głosu.

Powierzono ponownie na dalszych 5 lat Generalnej Dyrekcji Szwajcarskich Kolei Związkowych zawiadywanie sprawami Europejskich Konferencji i postanowiono następną konferencję odbyć w Wiedniu w czasie 22—28 października roku przyszłego.

Na plenum Konferencji poruszono także sprawę zainicjowaną przez Delegację Polską, a mianowicie projekt graficznego ujęcia całokształtu międzynarodowego ruchu pasażerskiego.

Według tego projektu, opracowanego przez referenta Ministerstwa Komunikacji, p. Grabiańskiego, cały pasażerski ruch dalekobieżny ujęty będzie w formie atlasu na 20 luźnych arkuszach.

Wszystkie Zarządy, odniósłszy się do projektu z wielkiem uznaniem, przyrzekły Polskiej Delegacji najżyczliwsze poparcie przez nadsyłanie potrzebnych materjałów celem umożliwienia zrealizowania wydawnictwa barczo pożytecznego, a nie istniejącego podręcznika.

W obradach grup Delegacja polska wysunęła na czoło wniosek na skrócenie postoju pociągów pośpiesznych na granicy polsko-czechosłowackiej w Dziedzicach i Piotrowicach. Pomimo uznania potrzeby Zarząd kolei czechosłowackich zmuszony był wniosek ten przesunąć na przyszłoroczną konferencję, t. j. do czasu przystosowania stacji Zebrzydowice i podwyższenia szybkości pociągów, zależnego od wykonania potrzebnych robót.

Wskutek niemożliwości przeprowadzenia wspomnianego wniosku upadł szereg wniosków z tym związanych, a mających na celu stworzenie nowych komunikacji ta wewnętrznych jak i zagranicznych i polepszenie komunikacji istniejących.

Sprawa polepszenia komunikacji z Państwami bałtyckiemu została przekazana na konferencję Azjatycko-europejską, która się rozpocznie 29 października w Rydze.

Zamierzonej komunikacji bezpośredniej między Fiume, Budapesztem i Lwowem przez Ławoczne nie dało się narazie doprowadzić do skutku ze względu na konieczność zaprowadzenia nowej pary pociągów pośpiesznych między Lwowem a Batu, na co w danej chwili względy oszczędnościowe nie pozwalają.

Konferencja taryfowa w Bukareszcie. Dnia 22 października r. b. odbyła się w Bukareszcie konferencja w sprawie utworzenia lądowo-morskiej taryfy dla komunikacji towarowej między Polską a portami lewańtyńskiemi w Konstantynopolu, Piraeus, Jaffa, Haifa i Aleksandrja za pośrednictwem kolei rumuńskich i rządowej żeglugi morskiej przez port w Konstancy. W rezultacie tej konferencji ustalono i uzgodniono zasadnicze warunki regulaminowe tej komunikacji a więc warunki przyjęcia, przewozu i odbioru przesyłek, formę i treść listu przewozowego lądowo-morskiego i t. p. Prace techniczne nad taryfą rozpoczęły się w komisji urzędniczej 1 listopada r. b. i trwać będą z małemi przerwami aż do ostatecznego opracowania projektu taryfy, której wydania spodziewać się należy z początkiem roku przyszłego. Taryfa ta, umożliwiając dokładną i ścisłą kalkulację należności za przewóz towarów kolejami i morzem, stworzy możliwość szerszego zbytu naszych produktów na rynkach bliskiego Wschodu. Z ramienia Ministerstwa Komunikacji uczestniczyli w konferencji P. p. Naczelnik Wydziału Dr. Z. Taszycki i st. ref. J. Bartkiewicz.

Konferencja polsko-niemieckiego związku kolejowego we Lwowie. W dniach 28 i 29 października r.b. odbyła się we Lwowie konferencja polsko-niemieckiego związku kolejowego przy współudziale zarządów kolei czeskosłowackich, niemieckich i polskich. Z ramienia Ministerstwa Komunikacji brali w niej udział Dr. Taszycki i Dr. Zawojski.

W rezultacie konferencji tej osiągnięto zupełne porozumienie pomię-

dzy wszystkiemi zainteresowanemi zarządami kolejowemi w sprawie bezpośrednich taryf dla towarowej komunikacji polsko-niemieckiej z uwzględnieniem tranzytu przez Czechosłowację i Austrję oraz ustalono, jakie towary mają wejść do przyszłej taryfy.

Następnie ustalono sposób zmniejszenia opłat stacyjnych i postanowiono, że każdy z krajów końcowych ma udziały swe, względnie opłaty stacyjne zmniejszyć o jednakową kwotę przy taryfach normalnych a po 2 fenigi przy taryfach wyjątkowych w tym wypadku, jeżeli przy tworzeniu taryfy po obu stronach wejdą w zastosowanie taryfy wyjątkowe.

Równocześnie konferencja załatwiła sprawę statutu dla polsko-niemieckiego związku kolejowego.

Kolejnictwo i lotnictwo polskie na wystawie Turystycznej w Ameryce. Ministerstwo Komunikacji przyjmuje po raz pierwszy na terenie amerykańskim udział w Wystawie Turystycznej w Chicago, która odbyła się w drugiej połowie listopada r. b.

Przy dostarczeniu eksponatów i organizacji Wystawy pośredniczyła Amerykańsko-Polska Izba Handlowo-Przemysłowa w Polsce.

Wobec nader szczupłego miejsca przeznaczonego dla Polski wypadło ograniczyć ilość eksponatów. Tem niemniej ilustrują one w miarę możności stan polskiego kolejnictwa i ich znaczenie w kraju oraz udział w komunikacji bezpośredniej osobowej tak z innych Państw Europy i z Ameryki do Polski, jak i w komunikacji tranzytem przez Polskę z ważniejszych portów i miast Europy Zachodniej do Północno-Wschodniej, Środkowej i Południowej części Z. S. R. R. oraz do Azji, Syberji, Dalekiego Wschodu, Chin, Japonji, Turkiestanu, Turcji. Persji i Indji.

Odpowiednie wykresy graficzne i mapy ilustrują w sposób obrazowy dogodne połączenia kolejowe i lotnicze, ich rozwój za ostatnie lata oraz wykazują, że taryfy kolejowe P. K. P. są najtańsze, nie zważając na to, że koleje polskie dają nie mniejsze wygody dla podróżnych od innych kolei państw Europejskich i że prędkość pociągów ruchu osobowego, kursujących z wielką dokładnością, dochodzi na P. K. P. do 90 klm. na godzinę.

Na Wystawie rozdawano bezpłatnie ilustrowany Przewodnik kolejowy wydany przez Ministerstwo Komunikacji w językach angielskim i polskim, który przedstawia się z zewnątrz niebardzo dodatnio.

W ogólnej sali przeznaczonej na odczyty i wyświetlanie filmów wyświetlano również i film kolejowo-krajoznawczy, który został nakręcony z polecenia Ministerstwa Komunikacji i zaopatrzony w napisy w języku angielskim.

W wystawie tej uczestniczą i inne państwa Europejskie, wobec czego udział kolei polskich ze względu na geograficzne położenie i znaczenie Polski dla tranzytu i turystyki wogóle posiada ogromną wagę propagandowo-turystyczną i ogólną.

Polska bierze udział w Międzynarodowym Kongresie Transportu Samochodowego w Londynie. W połowie listopada odbył się w Londynie Międzynarodowy Kongres Transportu Samochodowego. Kongres miał na celu ustalenie warunków współpracy ruchu samochodowego z kolejami, organizację międzynarodowycy podróży drogami bitemi, przystosowanie stanu dróg do potrzeb autpmobilizmu, ustalenie typu samochodów dla dróg wiejskich i wyboru najodpowiedniejszych materjałów pędnych.

Z ramienia M. K. uczestniczyli na Kongresie Naczelnik W-łu p. J. Gieysztor, z ramienia Min. Rob. Publ. — inż. Okęcki, ze strony Rady Miejskiej m st. Warszawy—inż. K. Tyszka i inż. Dąbrowski.

Zjazd Dyrektorów Eksploatacji P. K. P. w Warszawie. Dnia 14 listopada odbył się w Warszawie Zjazd Dyrektorów eksploatacyjnych wszystkich Dyrekcyj kolejowych. Zjazd zastanawiał się nad sprawą przyszłorocznego rozkładu jazdy, który wchodzi w życie dnia 15 maja roku przyszłego. Na konferencji poruszono również cały szereg spraw związanych z Międzynarodową Konferencją Rozkładów jazdy, która miała miejsce niedawno w Pradze.

Konferencja węglowa w M. K. w Warszawie. Dnia 16 listopada b. r. odbyła się w Ministerstwie Komunikacji konferencja z przedstawicielami Polskiego Przemysłu Węglowego. Na konferencji tej przedstawiciele Min. Kom. zapoznali przemysłowców węglowych z możliwościami eksportowemi drogą lądowo - morską na najbliższą przyszłość.

Obecnie przez porty polskie przy dużym wysiłku ze strony kolei intensywnej pracy przeładunkowej wywieść można 500 tysięcy tonn węgla. W połowie przyszłego roku, dzięki nowym urządzeniom przeładunkowym i dodatkowym portowym linjom kolejowym przeładować będzie można od 600 do 650 tysięcy tonn węgla.

Zdolność przeładunkowa portów polskich i zdolność przepustowa linji kolejowych wzrośnie znacznie z chwilą uruchomienia dużej magistrali węglowej Górny-Śląsk—morze.

Konferencja Naczelników Wydziałów Handlowo-Taryfowych D.K.P. w sprawie rewizji taryf kolejowych. Dn. 9 grudnia odbyła się w K. Z. konferencja, na którą przybyli Naczelnicy Wydz. Handlowo-Taryfowych wszystkich Dyrekcji Kolei Państw. W konferencji przewodniczył Prezes Biura Rewizji Taryf przy M. K. Dr. Chodkiewicz. Konferencja odbyła się w związku z pracami, prowadzonemi przez Biuro Rewizji Taryf Kolejowych.

PRZETARG.

Dyrekcja Koleji Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg publiczny na dostawę następujących materjałów:

Żwiru naturalnego w ilości	10.000 m.³
Żwiru sianego w ilości	20.000 m.³
Tłucznia w ilości	30.000 ton.

Termin składania ofert upływa z dniem 20 grudnia b. r. do godziny 11-ej.

Bliższych szczegółów udzieli Dział Zakupów Wydziału Zasobów D. K. P. w Gdańsku (pokój Nr. 425) po nadesłaniu 4 zł. w gotówce.

№ 4942.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg publiczny na zakup:

Podrozjezdnic sosnowych i dębowych około	3600 m³
Mostownic dębowych i sosnowych około	235 „
Słupów telegraficznych około	4500 szt.
Desek sosnowych warsztatowych	3000 m³
Desek dębowych	600 „

Termin składania ofert upływa dnia 20. XII. o godz. 10 ej.

Szczegółową specyfikację oraz warunki techniczne można otrzymać w Wydziale zasobów D.K.P. Gdańsk pok. 425 piśmiennie lub osobiście za opłatą kwoty 3 złotych.

№ 5075.

Koleje żelazne zagranicą i u nas w cyfrach statystycznych.

Pod powyższym tytułem Gazeta Handlowa Agencji Wschodniej podaje szereg bardzo ciekawych statystycznych danych dotyczących kolejnictwa u nas i zagranicą, oto one:

Polska sieć kolejowa, nierównomierna i niesprzężona, jest przedewszystkiem bardzo rzadka. Koleje polskie o gęstości 4.34 km. na 100^2 ustępują oczywista kolejom belgijskim (16.5 na km^2), niemieckim (11.7), angielskim (10.6), duńskim (11.4), czechosłowackim (9.69), francuskim (7.89), holenderskim (10,59) i t. d. Wśród 20 państw europejskich stoi polska sieć kolejowa pod względem gęstości na 14 miejscu i przewyższa zaledwie kraje o tak słabem tętnie życia gospodarczego, jak Jugosławja, Rosja Sowiecka i t. d.

Jeszcze gorzej przedstawia się stosunek linji kolejowych, przypadających na 1 miljon mieszkańców. Wśród 20 państw europejskich st i Polska pod tym względem na 17 miejscu, ustępując nawet krajom bardzo słabo gospodarczo rozwiniętym, jak to wykazuje poniższa t belka, pomijająca rozmyślnie kraje o wysokiej kulturze gospodarczej.

I tak na 1 miljon mieszkańców, kilometrów linji kolejowych przypada: w Polsce 569, Rumunji 618, Czechosłowacji 956, Austrji 991, Estonji 016, na Węgrzech 1024, w Norwegji 1294, Finlandji 1514, Danji 1480, na Łotwie 1547 i t. d.

Gdy pod względem gęstości linji kolejowej Polska stoi wśród państw europejskich na 14-tem wzgl. 17-em miejscu — pod względem gęstości ruchu pasażerskiego zajmuje miejsce 8-me, ruchu zaś towarowego miejsce 10. Już dzisiaj ruch na kolejach polskich wykazuje większe zgęszczenie, aniżeli na kolejach, dużo silniej rozbudowanych. Stanowi to najbardziej wymowny argument, stwierdzający nieproporcjonalność polskiej sieci kolejowej do zagranicy.

Podkreślić również wypada bardzo poważne różnice w gęstości sieci kolejowej w granicach poszczególnych dzielnic Rzplitej. I tak, gdy Pozn. wykazuje gęstość 12.3 km na 100 km^2, to Małopolska 5.3 km. a dawna Kongresówka jedynie 2.7 km. Z powodu nienależytego sprzęgnięcia poszczególnych fragmentów sieci komunikacyjnej, należałoby odrębnie jeszcze traktować sieci kolejowe poszczególnych dzielnic i tu stajemy wobec faktu, iż np. Kongresówka posiada prawie najrzadszą sieć kolejową na kontynencie (po Rosji Sowieckiej).

Przy zestawieniu cyfr, dotyczących rozmaitych krajów, uprzytomnić sobie należy, iż rozmieszczenie bogactw naturalnych i warsztatów pracy na terytorjum Polski wymaga już samo przez się niezwykle dobrze rozwiniętej i sprawnie działającej sieci kolejowej. Trzeba sobie bowiem zdać sprawę faktu, iż np. Zagłębie węglowe polskie jest jedynem w Europie — tak odległem od portu morskiego, przy równoczesnym braku naturalnych dróg wodnych. Cały okręg przemysłowy zachodni leży na samym skraju Rzeczypospolitej i bez sprężystej komunikacji nie może lokować swych wyrobów we wschodniej części Polski.

Słowem, specyficzne warunki w Polsce wymagają niezwykle gęstej sieci kolejowej i nie dadzą się porównać np. z warunkami transportowemi Francji, gdzie dzięki równomiernemu rozłożeniu bogactw naturalnych i ośrodków przemysłowych, przewozy nie mają tego dalekobieżnego i tranzytowego charakteru. Nie wiele lepiej przedstawiają się stosunki na P. K. P. pod względem ilostanu taboru kolejowego.

I tak, miała Polska wedle Rocznika Statystycznego Rzpl Polskiej za r. 1926 ogółem 5.123 parowozów, 11·781 wagonów osobowych i 130.93[illegible] wagonów towarowych. Z tych czynnych było w r. 1926 efekt. 2.797 parowozów, 9.325 wagonów osobowych i 86.075 wagonów towarowych. Ta wielka różnica pomiędzy ilostanem taboru posiadanego, a taboru czynnego (na 147 836 jednostek taboru 98 196 czynnych) tłómaczy się przedewszystkiem olbrzymią ilością słabych, starych jednostek i bardzo poważnym odsetkiem jednostek w naprawie (22% parowozów, 16.6% wagonów osobowych i 10.4% wagonów towarowych).

Tak więc przypada w Polsce na 1 km. linji posiadanych parowozów 0.30, czynnych 0.17; — wagonów osobowych 0.60 czynnych 0.55; — wagonów towarowych 7.77 czynnych 5.11.

O ileż wyższe są cyfry porównawcze innych krajów. I tak parowozów posiada na 1 km. linji: Belgja 0.98, Anglja 0.70, Niemcy 0 55, Francja 049, Holandja 0.38, Włochy 0 34, Polska 0.30, wzgl. 0.17.

Wagonów osobowych i towarowych razem na 1 km: Belgja 28.31, Anglja 25.09, Niemcy 14.32, Francja 14.06, Holandja 10.07, Czechosłowacja 9 90, Polska 8,36, względnie 5.66.

Podaliśmy powyższych kilka cyfr dla stwierdzenia faktu, że polskie koleje żelazne tak co do sieci jako też co do samego taboru zajmują w świecie kulturalnym bardzo poślednie miejsce. Braki te odczuwa przedewszystkiem życie gospodarcze, nic więc dziwnego, że to życie gospodarcze musi się domagać gruntownej naprawy dzisiejszego opłakanego stanu rzeczy.

Uchwały zjazdu prawników kolejowych.

Odbyły w dniach 6-7 listopada r. b. w Gdańsku Zjazd delegatów związku, prawników kolei państwowych zgromadził około 200 osób z całej Rzeczypospolitej. Piękne inauguracyjne przemówienie wygłosił Prezes Głównego Zarządu Związku prawników P. K. P. Wiceprezes Dyrekcji K. P. w Gdańsku p. Stanisław Okołowicz, który witając serdecznie wszystkich obecnych i dziękując przybyłym na Zjazd przedstawicielom władz, prasy i stowarzyszeń wskazał na cele i dążenia związku prawników P. K. P. które określa Statut jako ochronę i popieranie interesów stanu i zawodu prawników kolejowych, jako podniesienie poziomu ich fachowego wykształcenia, jako nawiązywanie i rozszerzanie wzajemnych stosunków koleżeńskich, a wreszcie jako szerzenie i podtrzymywanie ducha bezwzględnej sprawiedliwości i porządku prawnego w administracji polskich kolei państwowych. W ten sposób ujęte cele i dążenia związku są wynikiem naszego głębokiego przekonania, podkreślił p. Okołowicz, że prawidłowy rozwój kolejnictwa polskiego wymaga bezwzględnie stałej współpracy żywiołu prawniczego, że od wyników pracy tego żywiołu, zależeć będzie rozwój i prawidłowe działanie kolejnictwa polskiego przez długie jeszcze lata. Następnie stwierdził p. Okołowicz, że znika coraz bardziej uprzedzenie do prawników, zwłaszcza u czynników miarodajnych, co daje możność związkowi rozwinięcia bardziej wytężonej działalności w kierunku zrealizowania powyższych wytycznych związku. Precyzując dalej program związku prawników kolejowych P.K.P. p. Okołowicz wysunął na pierwszy plan pracy podniesienie poziomu fachowego przez wykształcenie odpowiednie członków związku, który stać musi na straży praworządności w zarządzie P.K.P. Po wysłuchaniu przemówień powitalnych i wysłuchaniu depesz hołdowniczych do Pana Prezydenta Rzeczplitej, Prezesa Rady Ministrów Marszałka Piłsudskiego, Wiceprezesa Rady Ministrów prof. Dr. K. Bartla, Ministra Komunikacji inż. Romockiego, którego na zjeździe godnie reprezentował zastępczo Radca M. K. Józef Siekierski, zjazd prawników rozpoczął obrady pod wytrawnem przewodnictwem p. Przybylskiego (z Gdańska). Obrady toczyły się w sposób systematyczny i rzeczowy.

Szczególnie ożywioną dyskusję wywołał bardzo dobrze opracowany referat p. Mitkiewicza, (z Wilna) o „komercjalizacji kolei pod względem prawnym". Zjazd roztrząsał również kwestje porządku prawnego na kolejach polskich, sposobu przygotowania prawników do służby w kolejnictwie, zastępstwa prawnego zarządu kolejowego przed sądami i władzami administracyjnemi i t. d.

Uchwalone przez zjazd rezolucje brzmią jak następuje:

„Drugi zjazd polskich prawników kolejowych obradujący w Gdańsku w dniach 6 i 7 listopada 1927 roku, powziął na podstawie wysłuchanych referatów i przeprowadzonej dyskusji następujące uchwały:

1. *Zjazd uznaje bezwzględną potrzebę komercjalizacji kolei państwowych* przez jaknajrychlejsze wprowadzenie w życie zasad ustalonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 września 1926 r. z tem, że przyjętą w tem rozporządzeniu zasadę samodzielności przedsiębiorstwa P. K. P. należy odpowiednio rozszerzyć, a wpływ czynników rządowych ograniczyć do zakresu uzasadnionego rzeczywistymi względami na dobro Państwa.

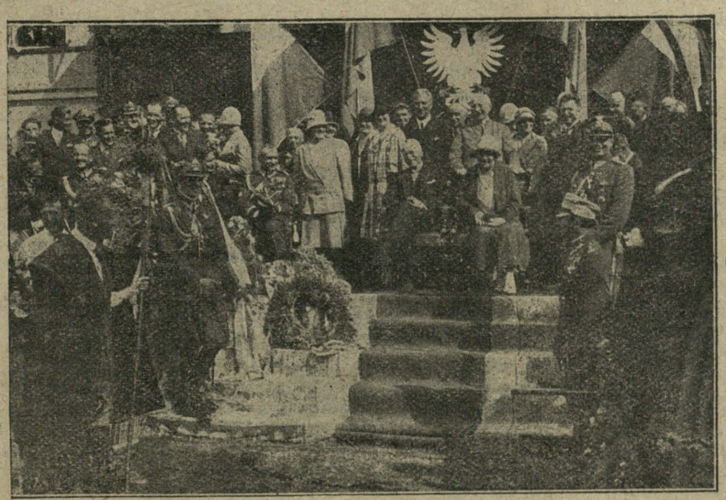
2. Zjazd wyraża przekonanie, że *faktyczna komercjalizacja polskich kolei państwowych zależy przedewszystkiem od wydania odpowiednich rozporządzeń wykonawczych, tudzież szczegółowych przepisów organizacyjnych i administracyjnych* które usunęłyby dotychczasowy biurokratyzm i dały by przedsiębiorstwu P. K. P. możność rzeczywistego stosowania zasad handlowych. Zjazd zaznacza, że *przy opracowywaniu odnośnych przepisów, należałoby zwrócić szczególną uwagę na ustalenie zasad odpowiedniego uposażenia pracowników przedsiębiorstwa P. K. P.*, gdyż w myśl zasad handlowych odpowiednie uposażenie pracowników, daje gwarancję ich wydajnej i celowej pracy.

3. Zjazd uważa, że *rozwój kolejnictwa zależy w pierwszej linji od ujednostajnienia wszystkich norm prawnych i administracyjnych*, i dlatego wzywa Zarząd Główny Związku do poczynienia u miarodajnych czynników państwowych usilnych starań w kierunku przyśpieszenia unifikacji wszystkich przepisów prawnych i administracyjnych w dziedzinie kolejnictwa z uwzględnieniem nowych warunków życia gospodarczego i potrzeb Państwa, w szczególności zaś *o przyśpieszenie wydania ogólnej ustawy kolejowej.*

4. Zjazd wyraża przekonanie, że w interesie zarządu polskich kolei państwowych *należy prawników odpowiednio przygotować do służby w kolejnictwie*, a to:

a) przez uzupełnienie studjów prawno - ekonomicznych wykładami z dziedziny prawa kolejowego i stworzenie w tym celu przy wydziałach prawnych uniwersytetów katedry prawa kolejowego.

i b) przez umożliwienie prawnikom kolejowym odbycia odpowiedniej praktyki sądowej, której czas liczyłby się do ogólnego czasu służby kolejowej.



Prezydent Rzeczypospolitej przypatruje się pochodowi rolników podczas dożynek w Spale.

5. Zjazd wyraża przekonanie, że wobec poczynionych doświadczeń w interesie zarządu kolejowego, *należałoby obronę praw i interesów przedsiębiorstwa P. K. P. przed sądami i władzami administracyjnemi powierzyć wyłącznie prawnikom kolejowym.* Zjazd wzywa Zarząd Główny Związku do poczynienia u miarodajnych czynników państwowych odpowiednich starań o jaknajrychlejsze przeprowadzenie tej sprawy w drodze ustawodawczej.

6. Zjazd uważa za konieczne, ażeby do służby w centralnym zarządzie kolejowym byli powoływani jedynie prawnicy, którzy odbyli conajmniej 5-letnią służbę w dyrekcjach i przeszli wszystkie działy służby kolejowej, a w szczególności działy służby administracyjnej, finansowej, handlowo-taryfowej i eksploatacyjnej.

Wreszcie zjazd wyraził podziękowanie dotychczasowemu Zarządowi Głównemu z p. Okołowiczem Stanisławem na czele, za jego dotychczasową owocną działalność i upoważnił Zarząd Główny Związku do poczynienia odpowiednich kroków w kierunku wydawnictwa własnego organu.

Nakoniec delegaci przeprowadzili wybór nowego Zarządu Głównego Związku. Przewodniczącym został przez aklamację nadal p. Okołowicz Stanisław, wiceprezes D. K. P. Gdańsk zastępcą przewodniczącego p. Malski Kazimierz, radca min. komunikacji, a sekretarzem p. Dr. Lewicki Wacław, referendarz min. komunikacji.

Zjazd ten świetnie zorganizowany został staraniem Koła Gdańskiego, którego przewodniczącym jest cieszący się niezwykłą sympatją i popularnością wśród społeczeństwa polskiego na terenie W. M. Gdańska p. dr. Juljan Haraschin.

Następny Zjazd odbędzie się wr. 1928 we Lwowie.

Jerzy Kamiński.

Radjo—„Audjon"

NOWA PLACÓWKA RADJOWA

w Wilnie

posiada zawsze duży wybór aparatów detektorowych i selektywnych aparatów lampowych. Kieruje się zasadą zbywania aparatów zmontowanych wyłącznie z najlepszego materjału, a nie bezwartościowej tandety po cenach niskich, dla dania możności każdemu posiadania w domu miłej i kulturalnej rozrywki.

Dla P. P. kolejarzy ustępstwo!

WILNO, ULICA WILEŃSKA Nr. 14.

MATERJAŁY

wełniane i bawełniane

w dużym asortymencie

SPRZEDAŻ NA RATY

SKŁAD TOWAROWY

ANTONI GŁOWIŃSKI

sp. z ogr. odp.

Wilno, Wileńska 27

Zasady racjonalnej organizacji polskiego stronnictwa politycznego.

W związku ze zbliżającemi się wyborami do Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej uważamy za wskazane zaznajomić ogół pracowników kolejowych i pocztowych z zagadnieniem polityki i idealną strukturą partji czy stronnictwa politycznego. Pragniemy bardzo aby w Polsce odrodzonej nareszcie nastąpiło połączenie wszystkich stronnictw politycznych w jedne stronnictwo, w jedną partję obywateli polaków oddanych szczerze i całkowicie służbie dla dobra Ojczyzny i Państwa. Pragnęlibyśmy bardzo, aby ogół pracowników kolejowych zjednoczył się solidarnie w jedno własne stronnictwo wiernie oddane rządowi pomajowemu Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego i niezależnie od wszelkich klik i partyj, zdążające do wzmocnienia polityki Rządu i rozwoju komunikacji oraz życia przemysłowego, bandlowego przez zjednoczenie wszystkich sił i środków komunikacji w legjonach Armji Komunikacyjnej Polskiej. REDAKCJA.

(Ciąg dalszy).

Agitacja.

Wychodząc z założenia, że agitacja winna opierać się na rozumowaniu i uczuciach i że największy efekt osiąga się wówczas, gdy jednocześnie oddziaływanie opiera się i na jedno i na drugie, rozróżniamy rodzaje agitacji:

1) słowem.
2) drukiem
3) przy pomocy wrażeń wzrokowych i literacko muzyczno-artystycznych.

W agitacji słowem osiąga się cel za pomocą szkół agitacyjnych t zw. kursów społeczno-politycznych nauk socjalnych. Szczególnie baczną uwagę zwrócić należy na ćwiczenia praktyczne w agitacji. Kursy po 3 - 4 tygodniach wypuszczać winny przyszłych agitatorów, przyjmowanych do pracy w Wydziale agitacyjnym.

Po ukończeniu kursu rozdziela się słuchaczy na grupy po 3 — 5 ludzi w każdej, któremi operować ma Wydział Agitacyjny, wysyłając ich dla pogadanek z ludem na linjach kolejowych, na targach, po wsiach na wiecach i t p ew. dla towarzyszenia prelegentom.

Na czele każdej grupy stać powinien kierownik, a prace grup kontrolowane być winne przez specjalnych kontrolerów. Każda grupa o swej pracy prowadzić powinna dziennik, rozpatrzenie których dawać powinno materjał dla informacji, oraz podstawę dla regulowania pracy agitacyjnej. Wydział Agitacyjny winien mieć także stały etat prelegentów składający się z nauczycieli, profesorów i działaczy społecznych, uskuteczniających objazdy określonych rejonów, i prowadzących przy pomocy ludzi z miejscowych oddziałów stronnictwa, odczyty, wykłady na tematy aktualne i pogadanki z ludnością.

Odczyty owe winny być połączone z produkcjami muzykalno-wokalnemi, co znacznie powiększa zainteresowanie się niemi oraz zmniejsza wydatki organizacyjne.

Oddziały stronnictwa winny kompletować bibljotekę własnych wydawnictw w szczególności wydawnictw obcej agitacji, broszurek, ulotek, gazet, plakatów i t. p. oraz prowadzić systematycznie pracę w kierunku rozpatrzenia tego marerjału — dla różnych wywiadów, dla zestawienia wyczerpujących referatów i opisów stanu agitacji i organizacji u przeciwników politycznych.

Konstrukcja aparatu agitacyjnego.

W pracy agitacyjnej zasadniczym warunkiem jest *terminowość, szybka reakcja* mechanizmu pracującego, *masowa produkcja wiadomości informacyjnych i materjału agitacyjnego, harmonja* w pracy filji i oddziałów partji z Centralą stronnictwa.

Wydział agitacji winien składać się z następujących działów pracy a mianowicie:

1) informacyjny,
2) agitacyjny,
3) rejonowo konstrukcyjny (sieć filji),
4) organizacyjny,
5) techniczny,
6) ogólno-administracyjny.

Dział informacyjny do czynności którego należeć powinno: uświadomienie posłów, senatorów i członków Rządu stronnictwa o stanie rzeczy na miejscu i nastrojach ludności, o wypadkach i środkach zaradczych rządu; składać się winien z referatów:

1) *zestawień i prasy*, przygotowywującego codzień a) polityczne zestawienia dla posłów i senatorów, b) notatki dla gazet, c) przegląd pracy i d) notatki dla redaktor, gazety stronnictwa;

2) *terminowej informacji* wydającego codziennie: biuletyn telegraficzny dla filji informacyjne plakaty dla rozklejania w miejscach publicznych urządzającego wystawy i przygotowującego diapozytywy dla obrazów świetlnych;

3) *czytelni ludowych, składów druków i ekspedycji* który urządza: bezpłatne czytelnie ludowe, zarządza składami druków i ekspedycją dla filji gazet i druków informacyjno-agitacyjnych.

Dział Agitacyjny, zadaniem którego jest prowadzić energicznie agitację, winien posiadać referaty: 1) *agitacji ogólnej* do którego należy: a) wydawnictwo ulotek broszurek i t p., b) *opracowywanie planu agitacji i dyrektyw stronnictwa*, c) organizacja *bibljotek i czytelni ludowych*; d) wydawnictwo podręczników agitacyjnych. 2) *Kursów nauk socjalno-politycznych*, dla przygotowania doświadczonych agitatorów 3) *Biura agitacji* — agitacja słowem przy pomocy sformowanych grup agitacyjnych. 4) *Odczytów* — urządzanie wykładów i odczytów na całej przestrzeni Rzeczypospolitej na aktualne tematy polityczne przy pomocy jak stałych, tak i okolicznościowych wykładów. 5) *Popisów muzykalno-artystycznych* — urządzanie: a) części koncertowej podczas odczytów, b) zabaw ludowych, c) wieczorów literackich i t p. 6) *Artystyczny* — wydawanie: a) plakatów z ludowemi obrazkami, podobizn działaczy partyjnych i t p, b) tygodnika artystycznego. 7) *Fotograficzny* — przygotowanie potrzebnych fotografji i diapozytywów. 8) *Filmowy* — urządzanie demonstracji filmów agitacyjnych.

Jerzy Kamiński.

c. d. n.

A. B. PIASKOWSKI.

W ambulansie kolejowym nocnej służby pocztowej. *)

(Ciąg dalszy)

A czas biegł i ani się spostrzegliśmy gdy zbliżała się godzina 23. Siła pociągowa, wagony osobowe i sypialne oraz nasze dwa przyczepne wagony pocztowe, tworzyły jedną nierozdzielną całość. Dotychczasowy parowóz zastąpiono lokomotywą elektryczną. Jeszcze jedno badawcze spojrzenie zawiadowcy stacji i rozlega się donośny głos: „wysiadać"! Na wezwanie to, wagony wypróżniają się, co nie jest przeznaczone do dalszej podróży, znika z widowni, a nas zredukowanych do liczcy czterech, przejmuje przeraźliwy gwizd lokomotywy. W ślad za tem rozlega się monotonny dźwięk peronowych dzwonków alarmowych i pociąg niespostrzeżenie, najpierw wolno, następnie coraz prędzej, przechodzi w pęd wyznaczony, mijając błyskawicznie daleko wysunięte światła ostrzegawcze. Tempo pociągu przechodzi powoli w bieg „expressu" łoskotliwie przebiegając po skrzyżowaniach zwrotnic, bez troski o ich prawidłowe nastawienie i sunąc z całym spokojem w kierunku południowym. Ani się spostrzegliśmy, gdy na spotkanie nasze wychyliły się rzęsiście oświetlone brzegi jeziora. Dochodziła godzina 23, a że światło do nas zalotnie przemawiało, było to nie jego zasługą. lecz skutkiem przyzwyczajenia mieszkańców wielkomiejskich, którzy uważają, że to jeszcze dość wczesna godzina, a późną jest ta, którą my uważamy za ranną. Nie zważając na łoskot biegnącego pociągu, praca w oddziale naszym wre. Coraz więcej zaznacza się nierównomierność zapełnianych przegródek przeznaczonych dla różnych krajów, szczególnie pęcznieje przegródka Włoch z okazji że pociąg przebiega Gotterdo. Po nadmiernych ilościach korespondencji wyczuwamy, że nasz pociąg ma połączenia z linjami transatlanckiemi. Ponieważ cała zamorska korespondencja oddaną być musi pociągowi N. 70 w Goldau, pracy i zabiegów jest co niemiara, lecz dzięki okoliczności, że wszystek ten materjał wrzuca się do jednego ogólnego worka, praca ta jest łatwiejszą. Nastaje chwila spoczynku i wreszcie w zgrzytliwym biegu wjeżdżamy do Goldau rozległego i nieproporcjonalnie do miejscowości wielkiego węzła kolejuwego. Upływa dziesięć minut i dwa zestawy pociągowe połączone są w jeden. Nasz pisarz opuszcza dotychczasowe towarzystwo i przechodzi do bazylejskiego wagonu pocztowego, którego komfort, wygody i umeblowanie powinny być znane naszym czytelnikom.

(D. c. n.)

*) Początek ob. № 25 „Expr. Kol."

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Departament Administracyjny
Nr 1/8784/2/27

ODPIS.

Warszawa, dnia 28 lipca 1927 r.

Do
Wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

Wydawany w Wilnie tygodnik ilustrowany „Express Kolejowy", poświęcony popularyzacji wiedzy o Polsce i kolejnictwie, rozchodzi się w nakładzie 10.000 egz. po całej Polsce wśród ogółu pracowników kolejowych i przemysłowców, współpracujących w robotach kolejowych.

Wobec powyższego **zaleca się Dyrekcjom Kolei Państwowych aby w ramach przydzielonych na ten cel kredytów,** *za pośrednictwem wydziału ogłoszeń „Polskiej Agencji Telegraficznej (P. A. T.) w Warszawie, ul. Mokotowska Nr 14*) lub oddziałów prowincjonalnych, zamieszczano w „Expressie Kolejowym" płatne ogłoszenia Dyr. Kol., dotyczące dostaw wszelkiego rodzaju na potrzeby Kolei, skrócone zawiadomienia o przetargach oraz o zagubionych przez pracowników kolejowych legitymacjach służbowych.*

Dyrektor Departamentu
(—) Gałecki

*) Ob. Krakowskie Przedmieście 50. (Red.)

RADJO
„AUDJON"
WILNO UL. WILEŃSKA 14
(vis-a vis Ludwisarskiej).

Aparaty Lampowe od 1—8 według najnowszych schematów.

Aparaty Detektorowe w dużym wyborze.

Wszelki Radjosprzęt odpowiadający wymaganiom nowoczesnej techniki.

Materjał izolacyjny „Gummold".

Kto pragnie posiadać dobry odbiornik i sprzęt niech nabywa w firmie **„AUDJON".** 244 or

BACZNOŚĆ OBYWATELE!

Począwszy od dnia 20 marca 1927 roku wychodzi w Wilnie, w ziemi czarów i cudów, jak pięknie mówi o ziemi Wileńskiej, dostojny ks. biskup Władysław Bandurski, Tygodnik Ilustrowany

EXRRESS KOLEJOWY.

Czasopismo informacyjne dla wszystkich obywateli pracowników komunikacyjnych w Polsce, polityczne, gospodarcze i zawodowe,

POŚWIĘCONE

zagadnieniom życia państwowego, społecznego i kulturalnego, odbudowy ekonomicznej Kraju, popularyzacji wiedzy o Polsce i o komunikacjach, oraz zagadnieniom wzmocnienia państwowości polskiej, w zakresie następującym:

Popularyzacja Wiedzy o Polsce i jej komunikacjach;
Administracja państwowa. Prawo i Sądy;
Sprawy samorządów, Instytucji Publicznych i Stowarzyszeń;
Życie ekonomiczne. Przemysł i Handel;
Giełda pieniężna i towarowa;
Religja i Oświata. Wychowanie Obywatelskie i Samokształcenie;
Naukowa organizacja Pracy;
Sprawy zawodowe pracowników komunikacji;
Życie organizacyjne pracowników Ministerstwa Komunikacji, Poczt i Telegrafów;
Sprawy społeczne ogólne;
Informacje o przejawach twórczych życia państwowego, społecznego i Komunikacji;
Życie towarzyskie. Kronika. Wypadki i zdarzenia nadzwyczajne;
Sztuki Piękne. Zabawa. Sport.
Przysposobienie Wojskowei obywatelskie do wyścigu pracy;
Porady Obywatelskie, zawodowe i administracyjno - prawne;
Przegląd polityczny;
Ankiety i wywiady;
Krytyka literacka i teatralna;
Powieść i nowele;
Feljeton, Poezja;
Humor i Satyra;
Ogłoszenia;
Ilustracje.

ILUSTROWANE SPECJALNE DODATKI MIESIĘCZNE.

Do pisma dołączany będzie co tydzień jeden specjalny dodatek ilustrowany z następujących:

1. Wieczory w rodzinie kolejarza

(Powszechny Uniwersytet Praktyczny Obywatelski)

Dodatek ten zawiera zbiór informacji, rad i wskazówek praktycznych z różnorodnych dziedzin życia jednostki i społeczeństw w kraju i ze świata. Wykłady popularne, odczyty i pogadanki z nauk społecznych i prawnych, językoznawstwa, nauk stosowanych jakoto: medycyna, hygjena, inżynierja, rolnictwo, agronomja, gospodarstwo domowe, handel i przemysł, sztuki piękne, literatura, historja i geografja. Samokształcenie i Naukowa Organizacja Pracy. Humor i Satyra. Powieści. Nowele.

2. Jak być oszczędnie piękną i elegancką

(Encyklopedja praktyczna wiedzy kobiecej)

Podaje informacje, rady I wskazówki praktyczne z dziedziny Hygjeny i Kosmetyki. Mody. Wzorowa Gospodyni. Rękodzielnictwo. Powieści. Nowele.

3. Dla dzieci,

zawiera: Wychowanie i kształcenie dzieci. Gry i rozrywki umysłowe. Zabawy. Łamigłówki. Zagadki. Powiastki. Bajki.

4. Kolejarz sportowiec

Zawiera przegląd życia sportowego kraju i zagranicy. Wychowanie fizyczne wśród kolejarzy. Harcerstwo. Sokół. Przysposobienie Wojskowe. Strzelec.

5. Encyklopedja wiedzy kolejowej

(vademecum Kolejarza)

podaje wszelkie naukowe i służbowe informacje i wskazówki praktyczne, fachowe z różnorodnych dziedzin Kolejnictwa i gospodarki kolejowej.

6. Radjo EXPRESS KOLEJOWY.

7. Ukochajmy morze.

8. Jak zdobyć powodzenie w życiu.

9. Express Filmowy. Kino - Teatr.

PPi27202
1927/26.

NA ARENIE ŻYCIA I POLITYKI Z KRAJU I ŚWIATA.

Kronika krajowa.

— Wszystkie stronnictwa polityczne radzą nad przygotowaniami wyborów do Sejmu. Do konkretnych umów narazie nie dochodzi, Wogóle wynik wyborów jest jeszcze niemożliwy do przewidzenia.

— Mniejszości narodowe, t. j. część Żydów, Niemcy, część Ukraińców, część Białorusinów i Rosjanie zawarli blok wyborczy na wzór dawnej 16-tki.

— Kilku posłów sejmowych poszukiwanych przez sąd, a korzystających z przywilejów nietykalności poselskiej, zostało obecnie aresztowanych.

— W Wielkopolsce umarł nagle jeden z największych współczesnych pisarzy polskich Przybyszewski.

— Zmarł syn P. Prezydenta, Inż. Franciszek Mościcki. Uroczysty pogrzeb jego w Warszawie odbył się 28-go listopada.

— W dzielnicach wewnętrznych państwa zaczęła się już intensywna praca przedwyborcza.

— Wszystkie większe kluby zwołały swe władze naczelne, by zająć ostatecznie skrystalizowane stanowisko przy nadchodzących wyborach.

— 8-go grudnia odbyło się otwarcie Radjo stacji nadawczej w Wilnie

— W okresie nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia wstrzymany zostanie ruch pociągów towarowych od godz. 18 dnia 24 grudnia do godz. 6 dnia 26 grudnia z wyjątkiem pociągów przewożących pilne transporty wojskowe z ludźmi, ładunki szybko się psujące i żywy inwentarz Zarządzenie to wydane zostało w celu zapewnienie personelowi kolejowemu spędznia wigilji w domu.

Wszystkie Dyrekcje przedsięwzięły odpowiednie środki w celu zabezpiecenia od kradzieży zatrzymanych w drodze pociągów towarowych.

Kronika zagraniczna.

— Fala mrozów grudniowych zapanowała w całej Europie. Ze wszystkich stron nadchodzą wieści o niezwykle nizkich temperaturach. Na linji kolejowej Gergheli-Demirkapu 17 żołnierzy pełniących straż zamarzło na posterunku. Odwrót mrozu już następuje, tak, że odwilż przyjść może na Boże Narodzenie.

— W Genewie odbyła się grudniowa sesja, Rady Ligi Narodów. Wziął w niej udział osobiście marszałek Pilsudski który ostatecznie rozwiązał problem polsko-litewski i podniósł autorytet Polski.

— Na Kremlu w Moskwie odbył się Zjazd Partji Komunistycznej. Opozycja nie dopuszczona prawie wcale na Zjad. Zwyciężył kierunek Stalina. — Opozycja Trockiego i Zinowjewa odniosła porażkę.

— Doniosły wynalazek w dziedzinie awjacji. Prasa niemiecka rozwodzi się szeroko nad próbami, dokonanemi na lotnisku w Bremie z nowym typem aeroplanu, którego skrzydła oraz motory znajdują się na tyłach aparatu, zaś przyrządy do kierowania i utrzymania równowagi na przodzie. Samolot ten posiada wyjątkowe zalety, nie może bowiem spaść przy największej nawet nieostrożności awjatora; wykluczone są również katastrofy tak częste przy lądowaniu i wznoszeniu się w górę. Loty próbne wykonane przed kilku dniami, sprawiły podobno na licznem gronie widzów-fachowców bardzo głębokie wrażenie, zwłaszcza gdy pilot — by wykazać stabilizacyjną wartości aparatu — przeslał na wysokości 250 metrów, nim kierować i wzniósł ręce do góry.

PODRĘCZNIK WYD. III
„Wino domowego wyrobu" R. Pradla
Cena 80 groszy (w znaczkach pocztowych)
podaje dokładne przepisy na wyrób win ze wszystkich jagód, owoców, nawet zboża.
Do nabycia w Wilnie u firmy **W. Narbut Ś-to Jańska Nr. 1,** skład apt. **Kudrewicz Mickiewicza 26,** lub wprost od firmy
M. PRADEL, Kraków, Lubicz 10.
Cennik i krótki opis przesyłam darmo.

BANDAŻE
na największe i przestarzałe przepukliny: brzucha, pępka, uda i pachwiny dla dzieci, kobiet i mężczyzn. **Opaski:** przeciw obwisłości brzusznej, przeciw obniżeniu żołądka po przebytym połogu i t. d. **Pończochy gumowe** przeciw żylakom i dla zreformowanych zgrubiałych nóg. **Prostotrzymacze i gorsety** przeciw tworzącym się garbom i przeciw skrzywieniu kręgosłupa — **Moczniki gumowe** na dzień dla osłabionych na pęcherz. **Protezy** sztucznych nóg dla amputowanych i t. p. poleca:
BANDARZYSTA POLACZEK w SAMBORZE Nr. 105
Cenniki darmo. Cenniki darmo.

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dz. 19 grudnia r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 274 z dnia 3 grudnia 1927 r.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 22. XII. 27 roku przetarg publiczny na dostawę 9900 m³ desek i bali sosnowych.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 272 i w Epoce Nr. 324.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 27 grudnia 1927 r. przetarg publiczny na dostawę poduszek maźniczych—nici siodlarskich—drelichu—płótna żaglowego, oponowego, workowego i innych; szpagatu, siatki bagażowej, pilśniu prasowanego i miękiego knota bawełnianego, odpadków bawełnianych i ścierek. Do oferty należy dołączyć wzory.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 280 7 grudnia i w Epoce Nr. 335 6. XII. r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie Kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str. – zł. 80, 1/8 str. – zł. 45, 1/16 str. – zł. 25, 1/32 str. – zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenia drobne do wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 5 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

BIBLIOTEKA AN UPCP № 111

1—25 Br. nr. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24,

ROK II. **NUMER ŚWIĄTECZNY** **Nr. I—(27)**

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. *3 kwietnia 1928 r.* **CENA NUMERU 40 GR.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Twórzmy silne podstawy dobrobytu i potęgi Narodu.

Wstępujemy w rok nowy budżetowy z dobrą otuchą pod znakiem silnego Rządu i lepszego Trzeciego Sejmu i Senatu Odrodzonej Polski.

Zadaniem obecnego Sejmu i Senatu być winno dokonanie wielkiego dzieła: utrwalenie mocarstwowego bytu i rozwoju Polski przez naprawę Konstytucji w duchu rozumnej demokracji, wzmocnienie władzy Prezydenta i ustalenie silnych, trwałych i rozumnych rządów w Państwie, rządów ładu i porządku w Rzeczypospolitej.

Aby Polska stała się naprawdę wielkiem, kulturalnem mocarstwem świata, siedliskiem ogólnego postępu i dobrobytu obywateli, należy każdemu obywatelowi, a zwłaszcza pracownikowi państwowemu zakładać podwaliny i budować wespół z innymi obywatelami i Rządem Rzeczypospolitej własną, cierpliwą, ciągłą pracą wydajną, potężny gmach państwowości polskiej w każdej dziedzinie bogatego i przemożnego życia społecznego i państwowego. Wznieśmy więc hasła: Niech żyje solidarność i kooperacja pracy!

Wszystko dla społeczności i Państwa!

Niechaj odtąd interes Państwa, interes społeczności polskiej przyświeca każdemu obywatelowi w jego pracy, która wówczas naprawdę będzie twórczą i pożyteczną.



PAN JEZUS W OGRÓJCU

...A ukląkłszy padł twarzą Swoją na ziemię i modlił się, aby — jeśli to możliwem, minęła Go ta godzina. I mówił, Ablu! Ojcze Mój, wszystko dla Ciebie możliwem! Jeśli chcesz, jeśli możliwem jest, oddal odemnie ten kielich! Lecz nie Moja, ale Twoja wola niech się stanie.

Miast jątrzyć i wzbudzać niechęć do Sejmu i Senatu, do Rządu, do Władzy, miast pogłębiać istniejące różnice i nieporozumienia klasowe, zawodowe i polityczne śród obywateli, współpracujmy zgodnie w imię wyższych ideałów zdrowego, potężnego Państwa Polskiego.

Aby osiągnąć powodzenie w życiu i interesach oraz niezbędny każdemu dobrobyt, bądźmy w przyjaźni każdy względem drugiego i innych, wspomagajmy się razem, oszczędzajmy, kształćmy się, zdobywajmy wiedzę i umiejętność w pracy wydajnej, a cel nasz wyższy i dążenia osobiste niewątpliwie osiągniemy rychło.

Pamiętajmy, że tylko w jedności, zgodzie i spoistości Narodu, tkwi jego siła, wolność i niepodległość, oraz dobrobyt obywateli. W momencie rozegrywających się doniosłych wydarzeń w życiu naszego państwa, w okresie rozpoczęcia nowego 1928 roku budżetowego i pracy nowych ciał ustawodawczych bądźmy czynni: rolna biernego widza nikogo nie przekona, — potrzeba

27203

czynu, to znak czasu. Dajmy światu całemu świadectwo dojrzałości naszego społeczeństwa i zrozumienia najistotniejszych i najważniejszych potrzeb kraju i Państwa. Czynem dążmy do zwycięstwa dobra nad złem, potępmy demagogję klasowo-partyjną i agitację wywrotową, skompromitowanych i zbankrutowanych w poprzednich Sejmach stronnictw i partyj politycznych których grzeszne dusze w nowym Sejmie jeszcze pokutują.

Stańmy wszyscy do pracy wzmożonej pod sztandarem współpracy z Rządem niezłomnego bojownika o wolność wielkiego budowniczego i wskrzesiciela Polski odrodzonej Pierwszego Jej Marszałka Józefa Piłsudskiego. Pod Jego przewodem zbudujemy silną, potężną, mocarną Polskę!

„Do roboty więc Obywatele! Do czynu!—jak mówił Syrokomla—bo hańba, kto uśnie, kto swej, nie spełni ofiary!"

Stańmy więc do „wyścigu pracy" obywatele!

Jerzy Kamiński.

NA ARENIE POLITYCZNEJ.

Pierwszy kwartał r. b. w Polsce minął pod znakiem wyborów do Sejmu i Senatu. Wybory do Sejmu odbyły się zgodnie z zapowiedzią dnia 4 marca, do Senatu zaś 11 marca. Mimo naprężonej atmosfery Naród w obu wypadkach wypowiedział swą wolę bez żadnych ograniczeń i przeszkód, jakie przepowiadali na chybił trafił wróżbici partyjni z stronnictw opozycyjnych do rządu Marszałka Piłsudskiego.

Frekwencja głosujących sięgała przeciętnie 70 proc. upoważnionych do głosowania. Na plus Państwa zapisać należy — iż wybory nie spotkały się tym razem z sabotażem najliczniejszej mniejszości narodowej: ukraińców i, że prowokacyjna tu i owdzie akcja wszelkiego gatunku wywrotowców w zarodku była tłumiona, spotykając się z oburzeniem mas.

Jak było do przewidzenia lista № 1 Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem Marszałka Piłsudskiego popierana przez wszystkich państwowo uświadomionych obywateli wśród których b. czynny udział wzięli kolejarze, członkowie związków: urzędników kolejowych, drużyn konduktorskich i Redakcji Expressu Kolejowego, odniosła walne zwycięstwo, zdobywając ogółem w okręgach i z listy państwowej 124 mandatów do Sejmu i 48 do Senatu. Do tego należy doliczyć 8 mandatów z pokrewnych list № 21 i 30, występujących na widownię w niektórych okręgach zachodnich. Drugim, co do liczebności klubem parlamentarnym jest poza blokiem prorządowym klub Polskiej Partji Socjalistycznej liczącej 65 posłów i 10 senatorów; dalej zblokowane: endecja, chadecja i „piast" występujące na poszczególnych terenach bądź pod znakiem 24 bądź 25 osiągnęły łącznie zaledwie 73 mandaty, co wpłynęło na zasadniczą zmianę oblicza nowego Sejmu. Godzi się wspomnieć iż jedna tylko endecja w poprzednim Sejmie posiadała 119 mandatów, a klub jej łącznie z posłami chadecji wynosił 165 osób, łącznie zaś z „Piastem" stanowili połowę całego Sejmu.

W Senacie ilość posłów endeckich zamykają cyfry 8, „Piasta" i chadecji 3. Z innych stronnictw godzi sie wspomnieć, iż stronnictwo nieprzegrane wyszło z wyborów „Wyzwolenie" zdobywając 40 mandatów sejmowych i 7 senatorskich oraz Stronnictwo Chłopskie zdobywając 26 mandatów poselskich i 3 senatorskich.

Blok mniejszości narodowych mimo tłumnego udziału w wyborach ukraińców wybory przegrał—osiągając liczbę zaledwie 55 mandatów poselskich i 21 senatorskich.

Reszta mandatów w ilościach od 1 do 4 dostała się różnym drobnym grupkom politycznym. Sejm zatem stanowi 444 posłów, Senat 111 senatorów—łączących się w wyjątkowych okolicznościach w zgromadzenie narodowe.

Klub jedynki, składający się z szeregu grup popierających rząd Marszałka stanowi zwartą jednomyślną całość, reprezentując w Sejmie i Senacie czynnik naprawdę twórczej pracy i godności narodowej.

*

Dnia 27 marca Sejm i Senat otwarte zostały w zastępstwie Prezydenta Rzeczypospolitej przez Marszałka Piłsudskiego, który odczytał odpowiednie orędzie.

W Sejmie wywołali burdę posłowie komunistyczni, rozzuchwaleni wrogim stanowiskiem endeków i grup lewicowych do rządu. Marszałek Piłsudski kazał krzykaczy którzy nie złożyli jeszcze ślubowania poselskiego wyrzucić z sali, co też niezwłocznie uczynione zostało.

Marszałkiem Sejmu dnia tegoż wybrany został zasłużony działacz polityczny poseł z listy № 2 Ignacy Daszyński.

Marszałkiem Senatu prof. Juljan Szymański senator z listy B. B. W. z Rz. № 1. Ze względu na awanturnicze zachowanie się opozycji klub Jedynki nie wziął udziału w wyborze vice-marszałków i sekretarzy Sejmu, natomiast ujął w swe ręce najwięcej pożyteczną pracę w komisjach.

*

Dzień 19 marca r. b. w którym przypadają imieniny Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego przeistoczył się tym razem w polskie święto narodowe.

W całym kraju, jak długi i szeroki oraz wszędzie zagranicą, gdzie znajdują się kolonje polskie odbyły się żywiołowe manifestacje i akademje na cześć Twórcy i Odnowiciela Rzeczypospolitej.

*

W dniach od 30 marca do 2 kwietnia odbywała się konferencja polsko-litewska w Królewcu, Litwę reprezentował osobiście jako prezes delegacji „czupurny" jej premjer Waldemaras, na czele delegacji naszej stał minister spraw zagranicznych p. August Zaleski. Mimo rozmaitych sztuczek małego dyktatora litewskiego konferencja ta stała się podstawą do dalszych rokowań których wyników przesądzać nie można. Na plenarnem posiedzeniu wyłonione zostały trzy komisje, z których 1) ekonomiczno-komunikacyjna (z radcą Szumlakowskim i Zauniusem na czele) obradować ma w Kownie; 2) dla spraw bezpieczeństwa z naczelnikiem Hołówką i dyr. Balutisem obradować ma w Warszawie i 3) dla spraw ruchu lokalnego z radcą Tarnowskim i posłem litewskim, ministrem Stresemanem obradować ma w Berlinie.

Dalsze obrady plenarne delegacji państ obu odbędą się najwcześniej 18 b. m.

Wynik tej pierwszej konferencji polsko-litewskiej, traktującej o porozumieniu jest poważnym krokiem naprzód. To też zwrócone są znowu na Polskę, jako czynnik pokoju i sprawiedliwości na wschodzie Europy, oczy całego świata. *J.*

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

ogólno-administracyjne i prawne

w styczniu (Dz. U. M. K. Nr. 1).

— Agendy działu biletowego wydzielone zostały z Departamentu Administracyjnego i przydzielone wydziałowi prezydjalnemu celem skupienia wszystkich spraw biletowych w jednym organie M. K.

— W repertorjum wykazów i sprawozdań składanych Ministerstwu przez Dyrekcje K. P. wprowadzono dalsze zmiany i uzupełnienia.

— Przy zaszeregowaniu rzemieślników do poszczególn. kategoryj płac obowiązują nadal rozp. M. K. z dn. 10. II. 1921 r. Nr. 1779, 1780, 1781/2, wlg których kowale (bez pomocników) samodzielnie pracujący mogą być zaliczeni do 2 kateg. (d. stopnia) płac o ile są fachowo wybitnie uzdolnieni.

— Sposób obliczenia 2 letniej nieprzerwalnej służby kolejowej dla pracowników czasowych, dziennie płatnych wzgl. sezonowych dla przyznania im ulg przejazdowych jak wyjaśnia M. K. polega na tem, że za służbę poczytuje się tylko te miesiące, w których pracownik był zatrudniony ponad 20 dni w miesiącu, że miesiące o mniejszej ilości dniówek, niż 21, nie przerywają rozpoczętego 2 letniego okresu czasu, jak to interpretowały niektóre Dyrekcje, lecz jedynie wypadają z rachuby, przedłużając osiągnięcie tego okresu o tyle miesięcy, ile ich było niezaliczalnych.

w lutym (Dz. U. M. K. Nr. 2.)

— W razie nieopróżnienia mieszkania służbowego przez pracownika kolejowego (funkc. państw. *) władna jest właściwa władza przełożona zarządzić eksmisję z tego mieszkania w drodze administracyjnej za pośrednictwem organów bezpieczeństwa, które poza stwierdzeniem czy żądanie interwencji pochodzi od właściwej władzy nie są powołane do badania stosunku służbowego funkcjonarjuszów, co do których właściwa władza zarządza eksmisję.



POCAŁUNEK JUDASZA

...Judasz zaś, jeden z dwunastu, szedł na ich czele. Zdrajca ten dał im znak, mówiąc: „Kogo pocałuję, ten ci jest; pojmajcie Go, a prowadźcie ostrożnie". A nadchodząc szybko, zbliżył się do Jezusa i rzekł: „Witaj Mistrzu!" — pocałował Go... Żołnierze zbliżyli się, zarzucili na Jezusa swe ręce i pojmali Go. Uczniowie zaś Jego widząc na co się zanosi, spytali: „Panie, czy mamy uderzyć mieczem?" A Szymon Piotr, jeden z tych, którzy otaczali Jezusa, podniósł rękę dobył swego miecza, uderzył sługę arcykapłana i odciął mu prawe ucho. Słudze zaś było na imię Malchus...

— Wydział Elektryczny w Dyrekcjach K. P. przemianowano na Elektro-techniczny.

— Wszelką korespondencję z Radą Portu w Gdańsku wysyłać należy pod adresem „Polska Delegacja przy Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku".

*) W terminach ustalonych rozp. Prezyd. Rzplitej z dn. 3 września 1926 r. (Dz. U. K. P. Nr. 93 p. 402 1926.

(Dz. U. M. K. Nr. 3))

— Komisarjaty i posterunki „kolejowe Policji Państwowej zwolnione są nadal z opłaty czynszu najmu za zajmowane lokale. Za mieszkania suterenowe i pokoje o skośnych ścianach zezwolono w wyjątkowych wypadkach pobierać najniższą stawkę komornego. Polski Komitet walki z handlem kobietami i dziećmi powinien od dn. 1.IV, 1928 r. opłacać czynsz za zajmowane lokale wlg norm przewidzianych dla prac. kol. Kościoły, kaplice i t. p. mieszczące się w budynkach kolejowych mogą być indywid. zwolnione od czynszu wzgl. otrzymać zniżkę od M. K. na wniosek Dyrekcji.

— Umowy o najem mieszkania w budynku kolejowym na czas nieokreślony pociągają za sobą wlg. art. 10 U. o opł. st. konieczność uiszczenia przez prac. kol. opłaty stemplowej od rocznej wartości świadczenia za 5 lat zgóry, co jest dla prac. kol. b. uciążliwe, wobec tego M. K. poleciło D. K. P. zawierać umowy dzierżawne mieszkaniowe, na okres 3 lub 6 miesięcy i automatycznie dalej na tenże okres przedłużać co wymaga uiszczenia opłat stemplowych przez pracownika tylko za ten okres dzierżawy.

— Celem zrehabilitowania tych urzędników, przeciwko którym zastanowiono wdrożone śledztwo karnosądowe ogłaszane będą komunikaty urzędowe od V grupy upos. w górę przez M. K. od VI w dół przez D. K. P.

LOKUJCIE OSZCZĘDNOŚCI W P. K. O.

Rozwój naszego życia gospodarczego z dniem każdym się wzmaga. Poprawa stosunków gospodarczych jest dla wszystkich widoczna. Jednakże daleko nam jeszcze do osiągnięcia tego poziomu, jaki powinniśmy osiągnąć ze względu na naszą energję narodową i nasze bogactwa naturalne.

Jednym z zasadniczych warunków należytego rozwoju życia gospodarczego jest pieniądz. Polska uzyskawszy niepodległość — nie uzyskała, niestety, razem z nią swego własnego pieniądza, którego na poczekaniu stworzyć nie można.

Pierwszy pieniądz polski, nie mając niewzruszonego oparcia w odpowiednich zapasach złota szybko się zdeprecjonował, narażając większą część społeczeństwa na niepowetowane straty materjalne oraz wyrządzając wielką ogólną krzywdę moralną, która polegała na tem, że ludzie straciwszy zaufanie do pieniądza — wydawali więcej, niż mogli. W takiej atmosferze nie mogło być mowy zupełnie o tem, by mogły powstawać oszczędności, które stwarzają płynny kapitał obrotowy, będący zasadniczym warunkiem rozwoju życia gospodarczego.

Rząd obecny pieniądzowi polskiemu dał niewzruszone podstawy i w ten sposób przyczynił się do odrodzenia naszego życia gospodarczego. Poprawa naszych stosunków gospodarczych jest widoczna dla wszystkich i w każdej dziedzinie, a najlepiej daje się ona zaobserwować na działalności takich instytucji gospodarczych, których zakres działania jest najbardziej wszechstronny, a mianowicie na działalności Pocztowej Kasy Oszczędności.

Z ogłoszonego niedawno przez P. K. O. bilansu na rok 1927 widać, że instytucja ta oddała olbrzymie usługi rozwojowi naszego życia gospodarczego, aczkolwiek rozporządza nieznacznym własnym kapitałem obrotowym.

Ponieważ działalność P. K. O. ma niezmiernie ważne znaczenie dla całokształtu naszego życia gospodarczego — chcemy się tu bliżej zastanowić nad tem, co umożliwiło P. K. O. spełnienie tak wielkiego zadania.

Pocztowa Kasa Oszczędności rozwija swoją działalność w trzech głównych kierunkach, a mianowicie: w obrocie czekowym, kredycie długoterminowym i w dziedzinie oszczędności.

Wkłady oszczędnościowe powiększyły się w ubiegłym roku znacznie i dzięki nim mogła P. K. O. rozwinąć swoją tak dobroczynną dla naszego życia gospodarczego akcję kredytową.

Aczkolwiek społeczeństwo nabrało już całkowitego zaufania do P. K. O. — to przecież oszczędności te nie są tak wielkie, jak być powinny.

W P. K O. niema jeszcze tyle oszczędności, ileby być powinno — a tłomaczy się tem, że społeczeństwo wiejskie, że ludność wiejska jeszcze dotychczas w bardzo małym stopniu w sferę wpływów P. K. O. została wciągnięta.

Wiemy, że specjalnie na wsi nadmiaru pieniędzy nie ma, ale z drugiej strony wiemy również dobrze o tem, że już dzięki Bogu ten i ów ma trochę zbędnego grosza, ale na razie trzyma go jeszcze u siebie w domu.

Ponieważ pieniądz leżący martwo w domu — nie przynosi żadnego pożytku jego posiadaczowi, a natomiast naraża go na niebezpieczeństwo straty przez kradzież, pożar lub t. p. trzeba dołożyć wszelkich starań by ten pieniądz, leżący martwo na wsi — został złożony do Pocztowej Kasy Oszczędności.

Ludziom na wsi trzebaby tłomaczyć dzień i noc, że leży w interesie dobra ogólnego, iżby ani jeden grosz nie spoczywał bezczynnie i że każda złotówka musi przyczyniać się do pomnażania obrotu pieniężnego, bo w ten tylko sposób własną zasługą przyczynimy się do rozwoju naszego życia gospodarczego.

Niedawno np. rząd polski musiał zaciągnąć pożyczkę amerykańską, wynoszącą kilkaset miljonów złotych. Było przy tem bardzo wiele zachodu, rząd musiał płacić różne prowizje, a następnie od samej pożyczki musi płacić rok rocznie procenty. Ponieważ ostatnio rząd polski pożyczył coś około 600 miljonów złotych, a procenty od sta rocznie wynoszą 10, a więc ogólnie musi rząd polski zapłacić rocznie 60 miljonów złotych samego procentu. Gdyby każdy obywatel, zwłaszcza drobny rolnik, uważał za swój obowiązek nie trzymać pieniędzy u siebie w domu, ale składać je w P. K. O. — to rząd nasz nie potrzebowałby szukać pożyczek zagranicą, a procenty w sumie 60 miljonów złotych zostawałyby w kraju i wzbogacałyby nas samych, bo zamiast obcym się kłaniać i jeszcze im procenty płacić — możnaby swój kraj o taką sumę procentów rok rocznie wzbogacić.

Niejeden z rolników myśli sobie tak: ano, mam te 200 czy 300 złotych dzisiaj, nie potrzebne mi one będą prędzej, jak za jakieś parę tygodni, ale ich przecież nie popuszczę nikomu, bo do kasy takich drobiazgów nie warto nosić, a znowu potrzebującemu sąsiadowi nie pożyczę, bo nie wiem i nie mam pewności czy mi w porę odda, bo chociaż się na jakiś termin zobowiąże, to akurat może pieniędzy nie mieć.

Tak sobie niejeden myśli i właśnie nie ma absolutnie racji, bowiem P. K. O. przyjmuje nawet najmniejsze sumy na lokatę i zobowiązuje się wypłacić na każdy termin. A jeżeli pomyśleć sobie, że przecież w Polsce takich ludzi, co to dzisiaj coś sprzedali po to, by za parę tygodni zrobić jakiś sprawunek — jest dobrych parę miljonów — to ileby to na rynku znalazło się pieniędzy, gdyby tak każdy z nich powiedział sobie: po co mam trzymać te pieniądze u siebie, narażać się na stratę od pożaru lub złodziei, kiedy mogę je złożyć do P. K. O., będę miał zysk z tego, bo dostanę procent i spełnię swój obywatelski obowiązek, bo przyczynię się do pomnożenia pieniądza w Polsce, przez co również i inni obywatele korzyść odnieść mogą.

Szerzej się tutaj nad sprawą lokowania w P. K. O. nawet na czas krótki sum niedużych rozwodzimy, żeby właśnie przekonać niewiernych Tomków, że zarówno w ich interesie leży, jak i jest ich to obowiązkiem obywatelskim każdy grosz zbywający nieść do P. K. O. Ani wzgląd na termin, ani wzgląd na sumę nie może nikogo od spełnienia tego obowiązku odwieść, bo P. K. O. rozporządzając temi oszczędnościami będzie mogła jeszcze w większym stopniu rozwijać swoją akcję kredytową, przyczyniając się tem skuteczniej do ogólnego pomnożenia dobrobytu w kraju, na czem każdy z nas zyska.

Dzisiaj pieniądz polski jest trwały, Pocztowa Kasa Oszczędności pracuje bardzo sprawnie, każdy złożony grosz wypłaci każdemu w terminie z zegarkiem w ręku, przyjmuje na przechowanie nawet najdrobniejsze oszczędności — to też musimy wszyscy wzajemnie się pouczać, że nie należy pieniędzy trzymać u siebie w domu, ale składać je do **Pocztowej Kasy Oszczędności.**

WIECZORY W RODZINIE KOLEJARZA.

Triumf miłości i prawdy.

Odwiecznym zwyczajem obchodzone uroczyście w całym chrześcjańskim świecie święto Zmartwychwstania Syna Bożego Jezusa Chrystusa rzuca jasny snop słońca na życie wartko płynące. Jest to bowiem dzień zwycięstwa *Dobrego* nad *Złem* — dzień pełni życia czynnika *Miłości*, która wypełnia duszę najdoskonalszego tworu boskiego: *Człowieka*. W dniu tym czujemy się lepsi i Prawda, która w nas zwyciężyła staje się skarbcem otwartem z którego możemy czerpać niespożytą energję na dalsze życie. Radość ukryta w głębiach duszy naszej wybucha przedziwnie naturalną siłą. Cieszymy się z zwycięstwa Boga. Mimowoli po tych ogólnikowo wypowiedzianych myślach nawracamy do tematu naszego bieżącego życia, które Wielka Rocznica Zmartwychwstania Chrystusa blaskami Boskiej Miłości rozjaśnia.

Jest to temat zawiły, czarnemi plamami w większej swej części upstrzony. Zdobyć się trzeba na odwagę i wniknąć w treść tego tematu.

Przy „święconem" rozprawiać będziemy o różnych kwestjach, a więc i o polityce, inaczej mówiąc o tych wszystkich doniosłych wydarzeniach w kraju, które złożyły się na temat naszej egzystencji państwowej i narodowej. A przyznać trzeba, iż od zeszłorocznej uroczystości Zmartwychwstania wiele wydarzeń wpisane zostało do historji Polski.

Czas minął pod znakami konsolidacji wszystkich twórczych elementów obywatelskich w pracy *dla Państwa i Jego Przyszłości.*

Konsolidacja ta, przez nas od lat gorąco propagowana, wytyczona najistotniejszemi pobudkami miłości braterskiej ludów bez różnicy narodowości i stanów Rzeczypospolitą zamieszkujących, prowadzonych ku lepszemu Jutru przez Opatrznościowego Wodza Narodu Józefa Piłsudskiego, objawia się najlepiej przy wyborach do Sejmu i Senatu.



Z OBRAZU RUBENSA

Zawitaj przybywający,
Boże Synu Wszechmogący!
Wybaw nas z piekielnej mocy,
Alleluja! Alleluja!

Objęła ona 1/3 wszystkich, własną wolą kierujących się obywateli Państwa.

Bezpartyjny Blok Wyborczy, stworzony przy wydatnym udziale uświadomionych kolejarzy i obywateli jako przeciwważnik wyuzdanego partyjnictwa dla Współpracy z Rządem Marszałka Piłsudskiego odniósł wspaniałe zwycięstwo, z nim razem *odniosła zwycięstwo polska racja stanu.* Innemi słowy zwyciężyła prawda nad fałszem i obłudą, uczciwość nad szalbierstwem i korupcją.

Wybory aczkolwiek nie dały w parlamencie zdecydowanej przeciwwagi blokowi prorządowemu za otwarły jednak okres nowego, lepszego życia dla Państwa.

Nic z tego, że życiu temu towarzyszą jeszcze zgrzyty w postaci awantur rozbitych partyjników i zawiedzionych w dążeniach ambitów politycznych, gdyż nikogo już one nie przerażają, w nikim, kto sumienie ma czyste, wiary w przyszłość Państwa nie zabijają.

Z tych więc względów tegoroczny dzień Zmartwychwstania starajmy się spędzić w nastroju uroczystej duchowej radości.

Wspomnijmy na naukę Chrystusa, który nakazał nam żyć w jedności, miłości i zgodzie i wynieśmy postanowienie niezboczenia z drogi konsolidacji narodowej, która wiedzie do Mocarstwowej Polski, Polski Dnia Jutrzejszego, tej Polski, która zgodnie z tradycją swą musi być przedmurzem ideologji Syna Bożego na Wschodzie Europy.

Z okazji Świąt Zmartwychwstania Pańskiego wszystkim czytelnikom i sympatykom naszym składamy staropolskim zwyczajem życzenia:

WESOŁEGO ALLEJUJA!

REDAKCJA „EXPRESSU KOLEJOWEGO".

OD REDAKCJI.

—

Niezrażeni napotykanemi zewsząd trudnościami wydawniczemi, spowodowanemi brakiem należytego zrozumienia dla pionerskiej pracy naszej, poświęconej poza popularyzacją wiedzy o Polsce i Kolejnictwie, szerzeniu ideowej pracy dla dobra Rzeczypospolitej i Jej mocy w myśl wskazań i dążeń nieskazitelnego bojownika o wolność, Budowniczego i Pierwszego Marszałka Polski Odrodzonej Józefa Piłsudskiego, — wstępujemy w drugi rok pracy naszej z wiarą niezłomną w zwycięstwo dobra na złem i powstanie do życia czynnego uśpionych sił twórczych w Narodzie pod hasłem współpracy zgodnej wszystkich obywateli z Rządem dla dobra państwa i utrwalenia mocarstwowego bytu Polski Jutra.

Wierzymy, że wszyscy uświadomieni obywatele, którym sprawa ta istotnie leży na sercu nie odmówią nam i nadal swej na tym polu współpracy i poparcia czynnego naszych skromnych poczynań, zasilając nas artykułami i informacjami i powiększając wielokrotnie dość liczne już szeregi czytelników, prenumeratorów-przyjaciół i sympatyków naszego pisma, by w ten sposób ułatwić nam pracę i dopomóc do wywiązania się należytego z ogromu zadań na nas ciążących, a podjętych bezinteresownie z najlepszą wolą i wiarą w imię dobra społecznego.

—

Czytajcie, rozpowszechniajcie, prenumerujcie „EXPRESS KOLEJOWY" zachęcajcie do tego innych.

Każde ogłoszenie w „EXPRESSIE KOLEJOWYM", który obsługuje 200 tysięczną armję pracowników kolejowych Rzeczypospolitej, przynosi ogłaszającemu się korzyść niewątpliwą.

ELEKTROLUX

Wyrzućcie szczotki, trzepaczki i t.p. narzędzia tortur waszych płuc i narzędzia zniszczenia waszych ubrań i mebli

gdyż jedynym przyjacielem czystości jest tylko i naprawdę tylko ODKURZACZ

ELEKTROLUX

Warszawa, Krak. Przedm. 4.

Telefony: 25-34, 25-54, 25-74, 25-84.

ODDZIAŁY:

Warszawa, Marszałk. 153. Tel. 78-97	Katowice, Dyrekcyjna 10. Tel. 10-69
Łódź, Piotrkowska 53. Tel. 44-66. 49-49	Kraków, Rynek Główny 25. T. 425-427, 9
Poznań, Fr. Ratajczaka 39. Tel. 28-93	Lwów, 3 Maja 19. Tel. 13-12
Bydgoszcz, Jagiellońska 12. Tel. 12-33	Wilno, Wielka 30. Tel. 3-35

Podajemy do wiadomości Szanownej Klijenteli, iż w magazynie naszym w Wilnie przy **ul. Zamkowej 2** (róg Królewskiej **tel. 3-35**) przeprowadzamy demonstracje wszechświatowej sławy

ODKURZACZY i FROTEREK

ELEKTROLUX

Pokazy aparatów dokonujemy również bezinteresownie w mieszkaniach, na żądanie zainteresowanych.

Demonstracje prosimy zamawiać osobiście lub telefonicznie.

Żądajcie piśmiennie lub telefonicznie bezpłatnego pokazu.

PRZETARG

na dostawę i ustawienie 3-ch żelaznych zbiorników cylindrycznych.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg publiczny na dostawę i ustawienie 3-ch żelaznych zbiorników cylindrycznych o pojemności 40 metr.^{3} z blachy płaszcza o grubości 5 mm. i dna o grubości 8 mm. każdy z całem urządzeniem w nasycalni na st. Kiwerce.

Bliższe warunki przetargu podane w „Monitorze Polskim" Nr. 62 z dnia 15 marca r. b.

Szczegółowe warunki oraz rysunek zbiorników można otrzymać w Wydziale Drogowym w Radomiu za opłatą 5 zł.

PRZETARG

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 24.4.28 r. przetarg publiczny na dostawę 50.000 kilo **pokostu lnianego.**

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 70 z dn. 24-III r. b. i w Epoce Nr. 83 z dn. 23-III r. b.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień **5 kwietnia r. b.** na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 65 z dnia 19 marca 1928 r.

BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE

Inż. Kiersnowski i Krużołek i S-ka

poleca artykuły techniczne, materjały budowlane, lampy naftowo-żarowe, słuchawki radjowe „Polmet" po cenach fabrycznych. Biuro mieści się w lokalu byłego biura Techniczno-Handlowego **J. Krużołek i A. Antonowicz** przy ul. Orzeszkowej Nr. 3, m. 15.

Tel. 5—60. Adres telegr.: Krukier Wilno

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 16 kwietnia r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 73 z dnia 28-III r. b.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć

w dniu 6. IV. 1928 r.

przetarg publiczny na dostawę tłucznia porfirowego, żwiru rzecznego, szlaki wysokopiecowej, dolomitu, wysiewek porfirowych i piasku ostroziarnistego.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim“ Nr. 64 z dnia 17 marca b. r. i w „Epoce“ Nr. 76 z dnia 16 marca 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

ЛНБ им. В. Стефаника
ПРОВЕРЕНО 19
92 005
РПі 27202
1928/1

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na ogłoszony w „Monitorze Polskim“ Nr. 69 z dnia 23 marca i w „Epoce“ Nr. 83 z dnia 23 marca 1928 roku przetarg publiczny na dostawę

19.000 sztuk

podkładów wąskotorowych.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy” Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH” na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX”, Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
АН УРСР
№ 1П

DO SZANOWNYCH ZAŁOŻYCIELI, PRENUMERATORÓW I CZYTELNIKÓW TYGODNIKA ILUSTROWANEGO „EXPRESS KOLEJOWY"

Niesłychany wzrost cen papieru, druku i klisz zmieniły do niepoznania warunki wydawnicze. Dziś pracujemy już czas dłuższy z niedoborem i nie podołamy podjętym wobec społeczeństwa obowiązkom bez zasadniczej w tej mierze zmiany. Zmuszeni jesteśmy usilnie prosić wszystkich czytelników i prenumeratorów, aby zechcieli zaległe opłaty uzupełnić oraz wpłacić prenumeratę za okres bieżący.

Ufamy, że w naszej ciężkiej walce z ciągle rosnącą drożyzną, znajdziemy pomoc u tych kół, dla których pracujemy i zdołamy byt czasopisma utrzymać.

Miejsce na znaczek pocztowy 10 groszy.

DO WYDAWNICTWA
TYGODNIKA ILUSTROWANEGO „EXPRESS KOLEJOWY"
w Wilnie Mała Pohulanka 15 m. 2.

Lista prenumeratorów tyg. ilustr. „Express Kolejowy" na r. 1928

Cena w prenumeracie miesięcznej zł. 1 gr. 50.

Nr.	Imię i nazwisko zamawiającego	Dokładny adres	Ilość egz.	NA SUMĘ zł.	NA SUMĘ gr.	Czas prenumeraty
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						

Podpis wysyłającego zamówienie:

UWAGA: Przy zamówieniu ponad 5 egzemplarzy wysyłamy 1 egz. gratis dla zamawiającego na czas trwania prenumeraty.

(Prosimy wypełnić czytelnie, wyciąć i odesłać do administracji).

Do wszystkich pracowników kolejowych i przedstawicieli przemysłu i handlu, współpracujących z kolejnictwem w robotach i dostawach kolejowych.

Upraszamy o wznowienie prenumeraty na **miesiąc,** względnie kwartał następny roku 1928. Należność za miesiąc zł. 1 gr. 50, za kwartał zł. 4 gr. 50, za półrocze zł. 9, a za rok 18 złotych, prosimy przesyłać nam przekazem pocztowym Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2 *Jerzy Kamiński.*

Prosimy o zwrócenie uwagi, że „Express Kolejowy", nie otrzymując żadnych subsydjów może rozwijać się i istnieć dalej jedynie przy pomocy ze strony czytelników kolejarzy i przedstawicieli rodzimego przemysłu i handlu tak ściśle związanych z kolejnictwem, którzy bądź abonując pismo lub zamieszczając stale ogłoszenia w „Expressie Kolejowym" przyczynią się znakomice do utrzymania pisma na należytym poziomie.

Dając swą bezinteresowną pracę liczymy na dalszy życzliwy stosunek do naszego pisma wszystkich tych, dla których rozwój polskiego kolejnictwa nie jest obojętnym.

Redakcja i Administracja tyg. il. „EXPRESS KOLEJOWY".

Do Wydawnictwa „EXPRESS KOLEJOWY"
w Wilnie, Mała Pohulanka 15 m. 2.

DEKLARACJA.

Proszę o wydrukowanie w najbliższym numerze tygodnika W. W. P. P. ogłoszenia firmy niżej podpisanej w rozmiarze..... str. w tekście, poza tekstem, przed tekstem (zbyteczne prosimy skreślić) z rabatem.....

Należność w kwocie Zł. .....

zobowiązuję się wypłacić natychmiast po przestawieniu mi rachunku z numerem dowodowym.

Tekst ogłoszenia załączam, potwierdzając, że niniejsze ogłoszenie odwołane nie będzie.

..... *dn.* ..... *1928 r.* *Stempel firmy* *Podpis*

Druk. „LUX", Wilno, Portowa 7.

MIEJSKI KINEMATOGRAF W WILNIE (Kulturalno-Oświatowy) SALA MIEJSKA (ul. Ostrobramska 5).

od dnia 8 do 15 kwietnia 1928 r. włącznie **CHATA WUJA TOMA** będzie wyświetlać

dramat w 12 aktach według ogólnie znanej powieści Beecher Stowe pod tym samym tytułem. Najwznioślejszy hymn na cześć miłości i wolności. Najpotężniejsze arcydzieło filmowe świata. Wykonanie tego filmu kosztowało przeszło 2.000.000 dol. Realizacja wielkiego Harry A. Pollarda. Ceny biletów zwykłe: Parter 80 gr., Balkon 40 groszy.

ROK II. 22 kwietnia 1928 r. Nr. 2—(28)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

CENA NUMERU 40 GR.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIADLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJO.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Komunikacja—podstawą współżycia narodów.

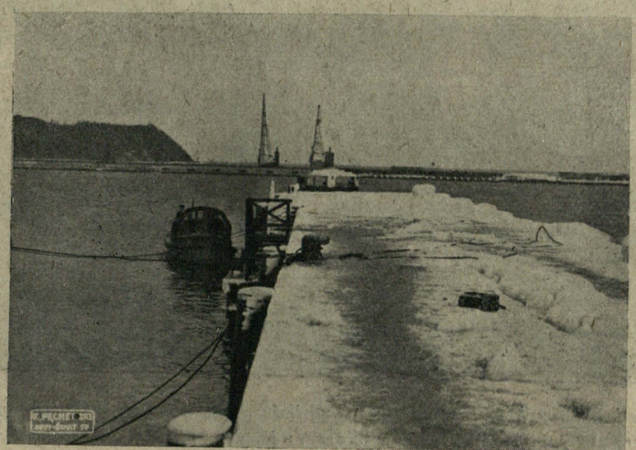
Wilno, jako stolica ziem Północno-Wschodnich odrodzonej Rzeczypospolitej, od czasu incorporacji tych ziem, t. j. od czasu pamiętnej uchwały Sejmu Wileńskiego z r. 1922 stało się tym ośrodkiem kulturalnym i gospodarczym, który z natury rzeczy odgrywa dominującą rolę w kształtowaniu się współczesnych warunków życia na Wschodzie Europy.

Wilno jednakowoż zatrzymane zostało w swem naturalnem rozwoju. Główna tego przyczyna tkwi w odcięciu Wilna od Mińska i Kowna.

Zarówno traktat ryski, który na kilka miesięcy jeszcze przed incorporacją ustalił granice z Rosją Sowiecką, jak i późniejsza uchwała Rady Ambasadorów w sprawie granicy polsko-litewskiej, aczkolwiek dały efektywny sukces polityce polskiej, na Wilnie i ziemiach, których jest stolicą, odbiły się ujemnie. Niezależnie od dróg i kierunków politycznych należy zatem ujmować t. zw. kwestję wileńską.

Na Wileńszczyznę trzeba patrzeć, jako na kraj o odrębnej strukturze gospodarczej, dość luźnie związany z tych względów z całością Państwa Polskiego, tradycją zaś jaknajściślej z całym krajem rozdartym granicą sowiecką i litewską.

Z WIDOKÓW POLSKIEGO MORZA.



FLOTA POLSKA W PORCIE GDYŃSKIM.



W czysto więc życiowym interesie Wilna i Ziemi Wileńskiej leży jaknajszybsze takie ustalenie stosunków Polski pomiędzy Sowietami z jednej, a Litwą Kowieńską z drugiej strony, aby istnienie kordonów granicznych jaknajmniej było odczuwane.

Przedewszystkiem otwartą być musi po przez granice komunikacja kolejowa i wodna. Zatem powinny iść traktaty handlowe.

Dzisiejsza Wileńszczyzna, a ściślej się wyrażając, Ziemie Północno-Wschodnie, to kraj rolniczy. Rolnictwo jednakowoż, ze względu na niski poziom oświaty fachowej i gospodarki, nie gwarantują mu spokojnej egzystencji.

Podstawą egzystencji tego kraju jest las.

Las, który ma przytem wszelkie dane, aby stać się terenem uprzywilejowanym dla rozgałęzienia różnorodnego przemysłu, który, jakdotąd, pracuje wyłącznie gwoli zaspokojenia rynku wewnętrznego.

Z chwilą otwarcia granic, uruchomiony zostanie tranzyt drzewa po Niemnie i Wilji na Kłajpedę i Bałtyk z Rosji Sowieckiej. Na nowych zgoła warunkach pójdzie tamże ek-

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

sport lasu surowego z Ziem Północno-Wschodnich Polski.

Drogą kolejową do portów Kłajpedzkiego i Libawskiego (Łotwa) pójdą w pewnej części gatunki rzadkiego drzewa w stanie obrobionym, a przedewszystkiem gotowe wyroby drzewne, z których dość wspomnieć takie tkaniny osikowe, produkowane w Wileńszczyźnie od roku 1922, które dorównując jakością tkaninom czeskim i niemieckim, staną się jednym z najgłówniejszych artykułów zbytu na rynkach zagranicznych ze względu na cenę, wytrzymującą zresztą już dziś wszelką konkurencję.

Otwarte drogi kolejowe po przez teren Litwy Kowieńskiej do Bałtyku stworzą zgoła nowe warunki dla handlu i przemysłu Ziem Północno-Wschodnich Polski, dając przytem wielkie korzyści ubogiej Litwie z tranzytu.

Ożywi się u nas przemysł garbarski i olejarski, sprowadzający surowce z Ameryki Południowej, przyczem znów zyska wiele port Kłajpedzki. Tąże drogą na Kłajpedę, w czasach urodzaju, pójdzie zagranicę zboże ze wschodu Polski.

Litwa—zdobędzie pozatem w Polsce najbliższe i stałe rynki dla niektórych zbywających jej produktów rolniczych jak masło i jaja i stanie się odbiorcą polskich wyrobów tekstylnych i metalurgicznych.

Z chwilą otwarcia komunikacji podniesie się, jednym słowem, dobrobyt mieszkańców jednego ongiś kraju co unicestwi wszelkie mrzonki o wojnie i waśniach międzynarodowych na Północno-Wschodnie Europy różnych polityków z pod ciemnej gwiazdy, żerujących na niedoli ludzkiej.

W myśl tej wielkiej zasady koniecznego współżycia narodów, winny się rozwijać nasze stosunki zarówno z Rosją jak i powojenną Litwą.

Jak dotąd zasada ta przyświeca tylko rządowi polskiemu. Władcy sowieccy niechcą jej zrozumieć, odsuwając stale moment zawarcia z nami traktatu handlowego, Litwa zaś żadnych wogóle stosunków z nami nie posiada.

Życzyć należy, aby pierwsze oficjalnie odbyte niedawno rokowania z Litwą w Królewcu dały jaknajpomyślniejsze rezultaty w wynikach pracy utworzonych komisji, mających za zadanie omówienie przedewszystkiem możliwości współżycia gospodarczego.

Ze swej strony największą przypisujemy rolę komisji ekonomiczno-komunikacyjnej.

Z niecierpliwością oczekiwać będziemy wyników obrad tej komisji.



Z otwarcia Zjazdu delegatów Zjednoczonych Kolejarzy i pracowników państwowych, odbytego pod hasłem współpracy z Rządem w sali Konserwatorjum Muzycznego w Warszawie, w obecności p. Ministra Komunikacji.

SŁUCHAJ POLSKO!

Polsko słyszysz?...

Przez Twoje pola orne, wzgórza i rzeki idzie szum jakiś nieznany, podobny do tętentu dalekich tabunów, harcujących po stepie, kłębi się pod chmurami, rozsypanemi po niebie, jak stado piór strusich, unoszonych wiatrem w powietrzu, zawija się po wąwozach, uderza w ściany krzesanic tatrzańskich i rozpływa się po nizinach.

Oracz, zgięty nad pługiem zatrzymał swój zaprząg i, przesłoniwszy oczy sękatą dłonią, wpatruje się w niebo;żórawież to lęcą, tak niesamowicie furkając skrzydłami?czy na burzę pogoda chce się odmienić?

Stado kawek, pozierając trwożliwie paciorkami szafirowych swych oczu, zmieniło nagle kierunek lotu i dało nura ku ziemi. Ułański koń, uwiązany do słupa na kresowej wedecie, obrócił chrapy w stronę wiatru i niespokojnie strzyże uszami...

Czy łany zielone, czy bory nad brzegami Wisły, Niemna i Dźwiny rozszumiały się tak gwarem głosów miljonowym? Czy tabuny koni, powstawszy z grobów, pędzą skośnoocy ordyńcy? Czy żubry to z Białowieży ruszyły i racicami krzywemi tratują zboża na chłopskich zagonach? Czy burza piorunami zabrzmiała sunie nad ziemią Polanów, by pokłon oddać turniom tatrzańskim? Hej! nie, kłosy szumią pieśń swoją o kraju mlekiem i miodem płynącym, nie burza daleka piorunami ziemię zamiata....

To morze mówi!

Idzie głos jego z tytanicznej piersi rzucony w przestworze.

Słuchaj Polsko!

Hen, gdzieś w krajach hyperborejskich za tajemniczą Atlantydą zaczerpnięte westchnienie oddał wał

wodny, rozsypany w kurzawę diamentów na brzegu Bałtyku....

Rozwichrzyło się morze. Poczerniało do głębi, jak dusza człowieka, któremu niezasłużona krzywda przepaliła ją na węgiel, że głuchy stał się na głosy miłości i przebaczenia; skłębiło toń swoją od zacisznych mrocznych czeluści, gdzie leżą muszle opalami żywych pereł płaczące, a krab ociężałe cielsko przesuwa wśród wodorostów do szmaragdowej powierzchni wód swoich, które patrzą wprost w oczy Boga.

Dźwignęło z wnętrza potworne brzemię oceanicznego bezwładu i rzuciło je w niebo...

Ruszyły z miejsca szkliste, zielonawe góry, pokryte siecią żył srebrnych i, jak rozjuszone centaury, pognały na oślep przed siebie. Jak nawisy śnieżne w Tatrach, na grzbietach ich bielą się wodne grzebienie, zawinięte w tę stronę, gdzie leży cel ich wędrówki; bez końca, bez końca, zawsze przed siebie! Błyskawicą mkną góry wodne, wszakże dla grzebieni to pęd zapowolny; z wierzchołków gór porywają się naprzód, rzucają się w przepaści, które przyjmują je z łudnym warkotem radości i co rychlej przykrywają welonami pian swoich.

W zapamiętałym, aż do szaleństwa wyścigu, góry-centaury tłoczą się w kupy bezładne, popychają się wzajem, walczą jak wojownicy. Co chwila jeden wał niknie w bezdennych otchłaniach, obalony cielskiem drugiego, który po jego trupie wzbił się wyżej, ponad całą czeredą i choć przez chwilę spojrzał wokół okiem zwycięzcy — okiem króla, który przewodzi wiernemu ludowi...

Hej! rozwichrzyło się sine morze, rozpętała się burza mocarna nad tajemniczemi jego głębiami! Już nie poznasz, gdzie morze się kończy, a niebo zaczyna; w jeden splot gigantyczny złączyły się niebo i woda, wchłonęły, wgryzły się wzajem i w szale zapamiętania przewalają się po przerażonych przestworzach. Chmury co chwila zanużają się w wodę, co chwila wały wodne rozbijają chmury na niebie, Stada wichrów obłędnych, wyrwawszy się z wulkanicznych gardzieli, smagają olbrzymiemi biczami rozpętane żywioły. Jednem cięciem cyklopa odwalają skiby potężne na wodzie, jednym rzutem wężowym roztrącają je chmury...

Niema już kształtów, niema barw ani głosów, jeden chaos bezbrzeżny wszechogarniający i szary; jeden ryk bez początku i końca, śmierć i życie w Arimanowym uścisku...

Rozbrzmiały donośne echa zamętu, szeroko rozeszły się kręgi po oceanach; wzburzone wały uderzyły o brzegi.

Słyszysz Polsko?

Tak samo w pył djamentowy rozbijał się wał wodny, rzucony od Atlantydy ku brzegu Bałtyku, tak samo przez polską ziemię w morzu skąpaną szły tajemnicze poszumy, budząc w sercach ludzi nieznane przeczucia, kiedy Bolesław Krzywousty „pobrawszy skarby w Danji, jechał do Polski", kiedy z niewoli szwedzkiej w roku 1635 okręt polski „Czarny Orzeł" powracał; gdy Stefan Batory szlachetne swe pismo w sprawie „kaduków" pisał do miasta Lubeki...

Tak samo, tak samo, jak dzisiaj.

I miałyżby tak samo, jak ongi, przez Twoją Polsko, obojętność i niezrozumienie tych górnych głosów, po raz drugi „zniknąć polskie Kapry zupełnie"?

Na Boga żywego, zbudź się i wsłuchaj się całą duszą w one głosy podniebne.

Żali nie rozumiesz, nie czujesz tętna życia, idącego od morza? Że ono prosi cię o własne okręty, na których w świat szeroki wypłyniesz, by zarzucić kotwicę w Szanhaju albo na ziemi ognistej? w ruchliwym kraju wschodzącego słońca, albo u smętnych wybrzeży Islandji?

Ze śladem Kurowskich i Morsztynów przywieziesz stamtąd na „ładownych okrętach" wszystko to, czego ci przyroda poskąpiła w bogatej twej ziemi: wraz z cynamonem i drzewem korkowem przywieziesz z za morza szeroki wiew monsunu zwrotnikowego i ducha inicjatywy, hartowanego w zmaganiu się z tajfunami...

Rzuć hasło potężne w oświetlone okna pałaców i zakopcone chaty chłopskie, hasło jak grom:

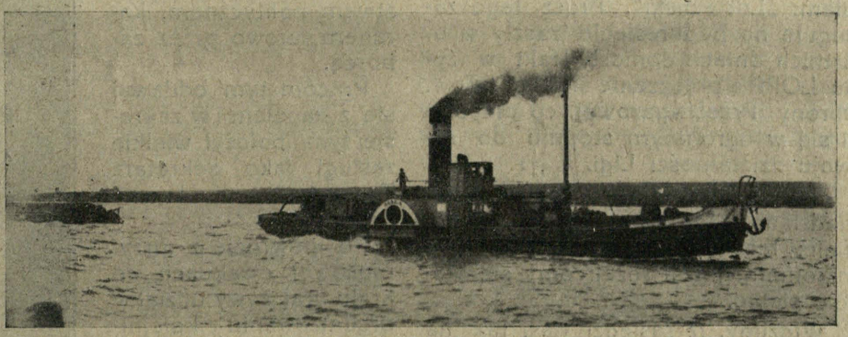
Na morze!

Niech zabrzęczą banknoty, wyrzucane z atłasowego wnętrza portfelów i „grosz wdowi" brzęknie na tacy dla celu Jednego: na morze! budować porty, budować okręty!

Przez twoje pola, wzgórza i rzeki idzie szum jakiś nieznany... od morza zew idzie...

Słuchaj Polsko!

Gen. Marjusz Zaruski.



Z WIDOKÓW POLSKIEGO MORZA.

Silne lotnictwo, to silna Polska.

Od Zarządu Komitetu Kolejowego LOPP w Wilnie otrzymujemy następującą odezwę wydaną do Pracowników Kolejowych Dyrekcji Wileńskiej, Odezwę tę ze względu na jej doniosłe znaczenie propagandowe, poniżej zamieszczamy (Red.)

Pod hasłem „Silne lotnictwo — to silna Polska", w początkach 1924 r., grono światłych obywateli Rzeczypospolitej podjęło akcję zorganizowania społeczeństwa dla współdziałania z armją na wypadek wojny, celem obrony, z takim trudem i krwią zdobytej wolności Ojczyzny.

Akcja ta znalazła swój wyraz w stowarzyszeniu pod nad nazwą: „Liga Obrony Powietrznej Państwa" czyli LOPP — jak popularnie w skróceniu brzmi nazwa tego stowarzyszenia.

Na zew LOPP pierwsze stanęły do pracy masowo instytucje — a zatem i szeroki ogół społeczeństwa.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej, oceniając należycie rolę Ligi, przyjął Ją pod swój Wysoki Protektorat.

Jedni z pierwszych do współpracy stanęli znani z patrjotyzmu i ofiarności społecznej Kolejarze z całej Polski.

Pracownicy kolejowi Dyrekcji Wileńskiej nie pozostali w tyle za innemi Dyrekcjami i już w kwietniu 1924 roku przystąpili do utworzenia Komitetu Kolejowego LOPP, celem wciągnięcia Kolejarzy do współpracy z całem społeczeństwem.

Praca tego Komitetu została uwieńczona pomyślnym skutkiem, da-

jąc do chwili obecnej zgórą 5000 członków, opłacających 50 groszowe składki miesięczne.

Składki te z wpisowym (wpisowe wynosi jednorazowo 1 złoty od osoby przy zapisywaniu się do Ligi) oraz z ofiarami wpływającemi do Komitetu pod różnemi postaciami,—od rozpoczęcia działalności Komitetu w 2924 roku do chwili obecnej dały sumę około 200.000 złotych.

Zebrane pieniądze z całej Polski są przekazywane do Komitetu Głównego LOPP w Warszawie, który sumami temi dysponuje, współdziałając z odnośnemi czynnikami rządowymi.

Jako na jeden z większych widomych czynów Ligi można wskazać na niedawno ukończony gmach Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice Warszawskiej, koszty budowy którego sięgają 1 i pół miljona złotych.

Prócz tego LOPP prowadzi szkoły pilotów, modelarnie, rozmaite kursy z dziedziny lotnictwa, subsydjuje kształcącą się w lotnictwie młodzież w Kraju i zagranicą i wykonuje cały szereg prac, o których wydawane są specjalne biuletyny, oraz ogłaszane sprawozdania w organie Ligi pod tytułem: „Lot Polski". Prócz tego zasługuje na podkreślenie zaszły w ostatnich dniach doniosły fakt w życiu LOPP a połączenie się Ligi z Tow. Obrony Przeciwgazowej, co przyczyni się w ogromnym stopniu do rozwoju działalności Ligi.

Jak widzimy z tego, co wyżej powiedziano, Liga zrobiła już naogół wiele; lecz jakże to wszystko jest znikomem, jeżeli rozejrzemy się wokoło siebie.

Widzimy, iż sąsiedzi nasi tak na wschodzie jak i na zachodzie o wielokroć razy więcej zdziałali i z każdym dniem działają pod względem rozwoju lotnictwa i obrony przeciwgazowej- Tam wszyscy bez wyjątku obywatele zmuszeni są poprostu do znacznych opłat na cele powyższe. My u siebie przymusu tego nie znamy i ufamy, iż nasze społeczeństwo wogóle, a kolejarze w szczególności, w zrozumieniu ważności sprawy, wszyscy bez wyjątku zapiszą się do LOPP wciągając także i członków swoich rodzin.

Kolejarze — wzywamy Was wszystkich do niezwłocznego zapisania się do Ligi Obrony Powietrznej Państwa-

Nie zwlekajcie, — Niech z dniem 1 Maja r. b. nie będzie na terenie kolejowej Dyrekcji Wileńskiej ani jednego pracownika, który nie opłacałby składek członkowskich na LOPP.

Zwierzchnicy niech dadzą przykład podwładnym, koleżanki i koledzy swoim kolegom, tak aby nikt nie śmiał nam zarzucić, iż są między nami jednostki nieuświadomione, niepatrjotyczne, gdyż należenie do Ligi musimy uważać za obowiązek obywatelski pierwszej wagi.

A więc do czynu!

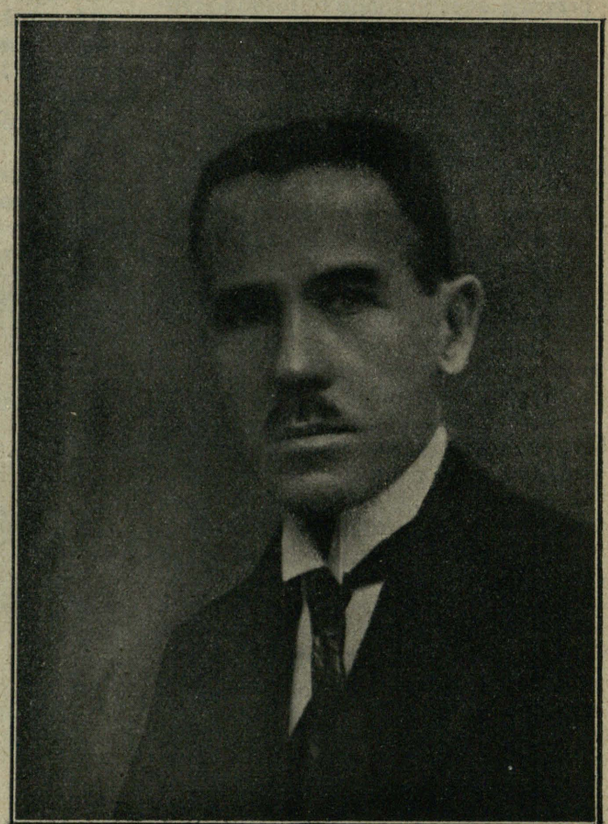
Zapisy na członków przyjmują się we wszystkich Kołach kolejowych LOPP w Wilnie, Białymstoku, Wołkowysku, Brześciu, Łapach, Lidzie, Grodnie, Królewszczyźnie i Baranowiczach, oraz w sekretarjacie Komitetu Kolejowego LOPP w Wilnie — gmach Dyrekcji I piętro pokój Nr. 10. Tamże udziela się wszelkich informacyj dotyczących LOPP.

Zarząd Komitetu Kolejowego LOPP w Wilnie.

Wilno, dnia 23 marca 1928 r.

Jedyny senator kolejarz Leon Lempke.

Prezes Zarządu Głównego Związku Urzędników Kolejowych w Warszawie.



O, wybranym na Senatora prezesie Z. U. K. pisze „Kurjer Czerwony" co następuje:

„Postać nowa w Senacie: p. senator Leon Lempke, ale jakże dobrze znana wszystkim, którzy brali udział przed wojną w pracach konspiracyjnych polskich towarzystw oświatowych w tych czasach, kiedy krzewienie oświaty w „Prywiślanji" było przestępstwem politycznem, karanem surowo przez zaborcę.

Pracom tym oddawał się z zapałem i w zakresie tym położył wielkie zasługi jako sekretarz Towarzystwa Kultury Polskiej.

Po powrocie z przymusowej ewakuacji do kraju brał żywy udział w organizowaniu kolejnictwa oraz w ruchu zawodowym, jako jeden z głównych organizatorów zrzeszenia pracowników biurowych.

Wielką zasługą senatora Lempkego na tem polu jest skonsolidowanie ruchu zawodowego urzędników kolejowych przez utworzenie jednego związku na całą Rzeczpospolitą, skupiającego w swych szeregach przeszło 15 tysięcy urzędników.

W uznaniu zasług senatora Lempkego pierwszy walny zjazd członków tej organizacji powołał go na jej prezesa, którą to godność piastuje po dziś dzień.

Wybór p. Lempkego do Izby Wyższej świat pracowniczy powitał z radością. Senat zaś pozyskał członka, który umie na sprawy ogólno-państwowe patrzeć ze stanowiska interesów Państwa i Narodu".

Ze swej strony, znając dobrze działalność związkową p. Lempkego dodać musimy, że jest to cichy serdeczny, wybitnie pracowity bojownik sprawy interesów warstw urzędniczych kolejowych, który wielkie zasługi położył na polu rozwoju organizacji urzędników kolejowych w Polsce. Cała dotychczasowa działalność prezesa Lempkego daje nam możność mniemać, że i nadal na nowym terenie pracy w Senacie reprezentant kolejarzy godnie spełni swe zadanie z pożytkiem dla interesów państwa i kolejarzy.

Na nowem stanowisku życzymy p. senatorowi Leonowi Lempkemu powodzenia w Jego zamierzeniach i wytrwania w pracy, prowadzonej z niewątpliwą korzyścią dla kolejnictwa i ogółu pracowników kolejowych.

Redakcja.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Ogólno-administracyjne i prawne.

w lutym r. b. (Dz U. M. K. Nr. 3).

— Pracownicy zawieszeni w czynnościach oraz ich rodziny zasadniczo korzystają z ulg przejazdowych, jednak zawieszeni ze względu na śledztwo nie mogą opuszczać swego miejsca zamieszkania bez wiedzy swej władzy, przeto od tego zależne jest wydawanie im biletów bezpł. jazdy jednorazowych. Okresowe bilety wolnej jazdy, posiadane przez zawieszonych, winny być niezwłocznie po zawieszeniu odebrane, wzgl. unieważnione.

— Dzieci prac. kol., kształcące się w korpusach kadetów i seminarjach duchownych, wzgl na wydz. teologicznych uniwersytetów korzystają z ulg przejazdowych.

w marcu r. b. (Dz. U. M. K. Nr. 4)

— Rozporządz. Prezyd. Rzplitej z dn. 6.II r. b. zmieniony został statut Państw. Rady Kolejowej w p. 3 i 5 ust. 1 art. 3 w ten sposób, że do składu Rady wchodzi 30 przedstawicieli organizacyj gospodarczo-społecznych i 10 fachowców wybitnie znanych na polu kolejnictwa, mianowanych przez Ministra Komunikacji.

— Przy określaniu współczynników pracy monterów sygnalizacji i nadzorców przewodów M. K. poleca D. K. P. stosować art. 6 p. 6 rozporz. o czasie pracy na kolejach Dz. U. M. K. Nr. 7/20. O ile monter sygnalizacji pracuje w warsztatach sygnałowych, należy wtedy do niego zastosować postanowienie p. a. art. 6 tych przepisów. Dotyczy to także starszych monterów sygnalizacji i starszych nadzorców przewodów. Starsi zaś zawiadowcy i zawiadowcy odcinków sygnałowych oraz pomocnicy tych ostatnich podpadają pod postanowienia art. 2 pow. rozporządzenia.

— Okólnikowe rozróżnienie prac. niestałych na prac. biurowych, rzemieślników; kwalif. i rob. niekwalif. nie oznacza, że wynagrodzenie ujętych w jedną kategorję ma być utrzymane w jednakowej wysokości.

— Kandyd. kol., pobierającym uposażenie w wysok. 75% do 90—VIII grupy wzgl. IX, przysł. bil. II klasy.

Sprawy finansowe.

w styczniu b. r. (Dz. U. M. K. Nr. 1).

— Przy sprzedaży węgla deputatowego prac. kol. i osobom postronnym, należy pobierać opłaty stemplowe, w wysokości 0,2% od sumy należności wymienionej w przekazie wydania.

— Od Związków Samorządowych, stających do przetargu, należy żądać wadjów i kaucyj na zabezpieczenie wszelkich umów i zaliczek, jak również przy udzielaniu kredytów przewozowych.

Sprawy Eksploatacyjne.

w styczniu b. r. (Dz. U. M. K. Nr. 1).

— Uzupełniono rozporządz. M. K. z dn. 26.II. 1926 r. Nr. III-727-26 Dz. U. M. K. Nr. 3 1926 w sprawie wprowadzenia nowych przepisów co do zawierania umów bocznicowych.

— Według wyjaśnienia M. K. udzielonego D. K. P. odmawianie przez niektóre stacje przyjmowania pojedyńczych koni jako przesyłek drobnicowych sprzeczne jest z postanowieniami taryfowemi, w art. 48—52 i załącz. A. do cz. I Tow. og., oraz gr. 22 części III-ej tejże taryfy, które zezwalają na przewóz pojedyńczych przesyłek żywych zwierząt i ustalają oddzielne stawki przewozowe od sztuki i kilometra.

— Od dnia 1 lutego 1928 r. czynsz za wydzierżawione cysterny do 10 tonn nośności podwyższono z 2 zł. 50 gr. do 3 zł. dziennie (gr. V tab.) zarówno pod przewozy krajowe jak i zagraniczne.

— Z dniem 15 stycznia 1928 r. Min. Kom. przywróciło dla wagonów krytych i niekrytych normalne terminy ulgowego postoju, przewidziane w cz. II Tar. Tow.

— Zmieniono przepis wykonawczy do § 3 pktu 4 R. I. V. w następujący sposób: skreśla się słowa „ Górnośląskie wagony okartkowuje się tylko wówczas, gdy przechodzą przez P. K. P. tranzytem (np. do Rumunji, Węgier i t d.), a w ich miejsce wpisać należy: „Również nie należy okartkowywać wagonów D. K , przechodzących linje P.K.P. w t. zw. ruchu tranzytowym t. j. z Niemiec lub z niemieckiej części G. Śląska (Dyr. O polskiej) do Prus Wschodnich i odwrotnie".

w lutym b. r. (Dz. U. M. K. Nr 2.

— Odnośnie warunków dzierżawy materjałów żelaznych nawierzchni kolejowej, przewidzianych w przepisach co do zawierania umów bocznicowych, M. K. wyjaśniło D.KP., że jako zabezpieczenie własności materjałów nawierzchni wąskotorowych wydzierżawianych przez Dyrekcje K. P. służyć może, wedle uznania Dyrekcji, zamiast zapisu hipotecznego — zabezpieczenie pieniężne.

— M. K. ustaliło podział pociągów mieszanych na pociągi mieszane osobowe i mieszane towarowe.

— W sprawie stosowania p. 19 cz. II tar. tow. og. M. K. wyjaśniło, że korzystanie z p. 19 nie jest wyłącznem prawem jednej jakiejkolwiek firmy, lecz może być przyznawane przez Dyrekcję tym z pośród zgłaszających się do Dyrekcji firmom, które będą czyniły zadość pewnym warunkom, z których najważniejsze są:

1. Dyrekcja może przyjmować do rozpatrzenia zgłoszenia.

a) od firm, których zakres działania obejmują czynności ekspedycyjne, transportowe i które są prawnie legalizowane;

b) od zalegalizowanych związków lub zrzeszeń producentów, wysyłających swoje towary;

c) od firm ew. fabryk, wysyłających towary własnej wytwórczości.

2. Zgłoszenia powyższe powinny być uzupełnione szczegółowym planem zamierzonego przewozu drobnicy, ze wskazaniem marszrut i stacji docelowych oraz tych danych dodatkowych, jakie Dyrekcja uzna za potrzebne zażądać.

— W celu uniknięcia strat dla skarbu z tytułu pożarów i okradania wagonów meblowych M. K. zarządziło:

1. Wagony z wozami meblowymi należy uważać jako łatwopalne, ustawiać jaknajdalej od parowozu pociągowego, niebliżej jednak jak na 9 miejscu i możliwie blisko od obsłużonego wagonu hamulcowego dla lepszego nadzoru za wozem.

2. Stan wozów tych przed ich przyjęciem do przewozu oraz w drodze należy dokładnie badać, zwracając specjalną uwagę na szczelność zamknięć drzwi i okienek.

3. Uważać, aby słoma, siano, wzgl. inne opakowanie łatwozapalne z wozu nie wystawało i nie było porozrzucane na podłodze wagonu otwartego, na którym wóz załadowano

4. Wozów meblowych uszkodzonych, z dziurami, szparami, zniszczonem pokryciem dachów oraz innemi defektami, sprzyjającemi wznieceniu pożaru nie należy przyjmować do przewozu.

5. Żądać, aby wozy meblowe w celu zabezpieczenia ich od okradzenia w drodze były należycie zamknięte (na kłódki lub zamki).

Do walki z przemytnictwem tytoniu.

Nie potrzeba chyba wyjaśniać, czem dla interesów państwowych jest skuteczne zwalczanie przemytnictwa. Nietylko bezpieczeństwo kraju i jego ludności, ale i polityka *gospodarcza* Państwa zależy od tego, czy granice są tak strzeżone, by mógł je przekraczać tylko ten, kto ma do tego prawo i by przez te granice przenoszono i przewożono tylko to, na co Rząd pozwala. Jeżeli granice Państwa są źle strzeżone, przestaje ono być zamkniętem terytorjum, a staje się terenem przechodnim, napół bezpańskim.

Walka z przemytnictwem jest jedną z najważniejszych funkcji organów bezpieczeństwa, stanowiących straż granic. Przemytnictwo nietylko niesłychanie utrudnia prowadzenie przez Rząd jednolitej polityki gospodarczej, ale obala wszelkie obliczenia co do tego, jakie towary za wiedzą i wolą władz państwowych wchodzą w granice Państwa i z nich wychodzą. Wszelkie zakazy wywozu i przywozu stają się iluzoryczne z chwilą, gdy drogą „szmuglu" dostarcza się tego, czego przywóz jest zakazany i wywozi się to, czego, ze względu na potrzeby ludności, czy obronności Państwa, wywozić nie wolno.

Aż do objęcia straży na granicy wschodniej i północno-wschodniej przez Korpus Ochrony Pogranicza, granice te były jakby rozwalonym parkanem, przez który mógł przechodzić kto chciał i wnosić i wynosić co chciał. Państwo nie było gospodarzem na swoim podwórzu. „Zielona granica" przestała istnieć, granica jednak nasza wschodnia i wschodnio-północna jest tak długa, tak geograficznie trudna do ochronienia, nie mówiąc już o sąsiadach poza nią mieszkających, że i dziś jeszcze przemytnictwo jest możliwe. Nie wszędzie i ludność naszego Państwa umie zrozumieć, że chcemy i musimy być gospodarzami na własnem terytorjum bez względu na to, czy to komuś z sąsiadów podoba się, lub nie. Wytępienie przemytnictwa jest jednym z warunków gospodarczej pomyślności Polski.

Powodzenie akcji zwalczania przemytnictwa i wytępienie tych wrogów, co czyhają na dobro i skarby Państwa —a więc na ogólne dobro wszystkich obywateli, w bardzo wielkim stopniu zależy od współdziałania kolejarzy i zwłaszcza tych, których służba odbywa się na granicy względnie w pasie pogranicznym.

Świadomi zatem kolejarze, miłujący szczerze swój kraj i jego dobrobyt winni czynnie w miarę sił swoich dopomagać organom państwowym do zwalczania tego społecznego zła, tego wroga nas wszystkich.

Wiemy dobrze, że będą nieraz na tym polu narażeni na pokusę wszechpotężnego pieniądza. Kolejarze jednak niejednokrotnie dali przykład swej obywatelskiej bezinteresownej pracy dla dobra Rzeczypospolitej. Wierzymy więc, że i teraz spełnią swe zadania chlubnie. To też pomoc kolejarzy w zwalczaniu przemytników będzie tembardziej owocną i tembardziej wartościową.

Państwo opiera swe dochody nietylko na podatkach i opłatach, płaconych przez ludność ale w bardzo znacznej mierze i na dochodach z Monopoli Państwowych, które wynoszą z górą pół miljarda zł, a mogłyby być jeszcze większe, gdyby położono przemytnictwu zupełną tamę.

Monopol Tytoniowy od 1 stycznia do 31 grudnia 1927 r. przyniósł Skarbowi 343 miljony zł., a więc więcej, niż *szóstą* część całego budżetu państwowego. Dochód z tytoniu wystarcza z znaczną nadwyżką na wyżywienie całej siły zbrojnej Państwa. Wynika z tego jasno, jak ogromnie ważną dla interesów państwowych jest walka z przemytnictwem i jaki ciężki, ale zarazem zaszczytny obowiązek ciąży na organach straży granicznej. Skutkiem tego, że wciąż jeszcze istnieje przemytnictwo tytoniu i wyrobów tytonionych, że wciąż jeszcze sprzedaje się potajemnie tytonie, papierosy i cygara obcego, nielegalnego pochodzenia, że z przemycanego tytoniu potajemnie fabrykuje się i fałszuje papierosy, Państwo Polskie ponosi *kilkadziesiąt miljonów* zł. straty.

Jak taka kwota mogłaby zaważyć na szali gospodarki państwowej? Ileż dobrego mógłby zrobić Rząd za te pieniądze?

Ze wschodu i zachodu, z północy i z południa przemyca się tytonie i papierosy, które mają być takie, jak przedwojenne rosyjskie, austrjackie czy niemieckie. Jest to zwyczajne oszustwo. Tylko wygląd zewnętrzny i napisy przypominają przedwojenne wyroby, a zawartość wewnętrzna zupełnie inna. Oszukiwane i okradane jest Państwo, oszukiwani są palacze, którzy potajemnie, nielegalnie za drogie pieniądze dostają złe wyroby i stają się przestępcami, umniejszającymi dochody własnego Państwa.

Rola Kolejarzy, Wojska, rola K.O.P. i całego społeczeństwa w walce z przemytnictwem tytoniowym jest bardzo ważna i doniosła. Jeżeli ludzie, których całem zadaniem jest obrona i ochrona całości i bezpieczeństwa granic Państwa, którzy mają najzaszczytniejszy obowiązek każdej chwili poświęcić życie i zdrowie dla tego wielkiego celu, zwalczanie przemytnictwa postawią na równi z dbałością o dokładne spełnianie swych służbowych obowiązków, jeżeli dopomogą im w tem obywatele i kolejarze, przemytnictwo, stanie się niezawodnie bardzo prędko niemożliwe. Ścisła kontrola jest konieczna i o każdym dostrzeżonym wypadku przemycania przez granicę jakichkolwiek wyrobów tytoniowych, lub też handlowania wewnątrz kraju takimi wyrobami należy zawiadamiać odnośne organy skarbowe, a w śród szeregów kolejarzy szerzyć zrozumienie, że nietępienie przemytnictwa, pozwalanie na nie i przypatrywanie się temu bezczynne jest umniejszaniem dochodów Skarbu Państwa, jest działaniem występnem wobec najżywotniejszych interesów Polski.

Wychowanie fizyczne—wychowanie publiczne.

Na otwarciu I Kobiecego Kongresu dla spraw wychowania fizycznego i sportów w dniu 14 kwietnia 1928 r. w Warszawie, Dyrektor Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i prezes Związku Polskich Związków Sportowych ppułk. J. Ulrych, wygłosił doskonałe przemówienie, w którem świetnie zobrazował ideę i znaczenie wychowania fizycznego i sportu w Polsce oraz rolę doniosłą w tej akcji kobiety polskiej — matki i obywatelki. Ze względu na aktualność i oryginalność ujęcia tematu przemówienie to podajemy za PAT'em w całości:

„W imieniu Związku Polskich Związków Sportowych mam zaszczyt, jako przewodniczący Związku, otworzyć Pierwszy Polski Kongres dla spraw sportu i wychowania fizycznego kobiet. Pragnę na wstępie dać wyraz głębokiemu przekonaniu, że szczytna idea odrodzenia fizycznego narodu, która wśród kobiet w Polsce znajdowała dotąd tylko nieliczne przedstawicielki, obejmie pod swoje wpływy szersze rzesze Pań, świadome tej wielkiej prawdy, że wychowanie fizyczne jest częścią istotną wychowania publicznego. Trzeba naprawdę pod sztandarem idei wychowania fizycznego skupić potężny zastęp działaczek i działaczy, aby postulaty wychowania fizycznego zyskały nietylko pełne ustawowe prawa obywatelskie, ale również pełne zrozumienie w najszerszych kołach społeczeństwa.

W dziale propagandy idei wycho-

wania fizycznego mają panie szerokie pole pracy. Chciałbym zwrócić uwagę na dwa kierunki pracy t. j. nietylko na prace wśród kobiet, lecz również na pracę wśród dzieci. Nikt więcej, niż matka w obronie swoich dzieci nie jest zainteresowany rozwojem akcji wychowania fizycznego. Czy doceniają kobiety w Polsce wagę tego zagadnienia? Trzeba wyznać szczerze, że nawet bez protestu odbywa się w Polsce proces wywłaszczania dzieci z terenów sportowych dla nich przeznaczonych.

Teren przeznaczony na rzecz ruchu fizycznego nie zyskał jeszcze w Polsce wieczystego prawa obywatelstwa, lecz jest tylko kopciuszkiem, który w ostatniej chwili podlega wywłaszczeniu. A przecież żyjemy w epoce, w której ze względu na ruch budowlany każdy hektar ziemi zdobyty na rzecz akcji wychowania fizycznego i sportu, to zdobyta placówka, na której wyrastać będzie młode pokolenie w szlachetnem współdziałaniu i współzawodnictwie, w kulcie zdrowia i tężyzny fizycznej. Akcja wychowania fizycznego wśród młodego pokolenia, to akcja o przyszłość i potęgę narodu. Mam prawo i obowiązek w imieniu polskiego świata sportowego, który pragnie reprezentować dążenia zawsze do dzielności i zdrowia, tężyzny fizycznej i moralnej podnieść prawo dziecka do ośmiogodzinnego dnia pracy łącznie w nauce szkolnej i pozaszkolnej, tembardziej skoro prawo o 8-mio godzinnym dniu roboczym jest zawarowane w naszem ustawodawstwie socjalnem.

Trzeba, aby panie podniosły ideę skróconego dnia pracy szkolnej dla dziewcząt i przekonały właściwe sfery, że organizm dziewczyny w wieku szkolnym, a niewątpliwie i organizm chłopca — w szczególności w miejskich niehigjenicznych warunkach życia, wymaga dla siebie wielokroć więcej ruchu, słońca i powietrza, niż otrzymać może dziecko przy dotychczasowem nadmiernie długim dniu roboczym.

Trzeba jasno i otwarcie postawić tę sprawę, gdyż tu leży źródło cherlactwa i niedorozwoju u naszej współczesnej młodzieży.

Jest rzeczą pań, — jest obowiązkiem pań, które przybyłyście tutaj, aby służyć idei wychowania fizycznego, przez położenie podwalin pod samodzielny twórczy ruch kobiecy dla spraw sportu i wychowania fizycznego. Macie przystąpić Panie nie do pracy naśladowania mężczyzn, nie do udawania chłopców, lecz do wypracowania własnych metod i programów, które za punkt wyjścia wezmą odrębność płci i możliwości fizyczne. W myśl tej zasady należy dalej propagować ideę referatów kobiecych w Związkach Sportowych, oraz podkreślić potrzebę usamodzielnienia i wyodrębnienia kobiecego ruchu sportowego.

Spotkacie panie niewątpliwie na drodze swych dążeń wiele przeszkód i wiele trudności.

Trzeba je łamać i iść naprzód. Dewizą sportsmena jest wysiłek. Tylko walką osiąga się zamierzone cele. Życzę paniom pożytecznych i owocnych obrad, oraz życzę, abyście w wielkiem dziele odrodzenia fizycznego narodu, odegrały należną kobietom polskim rolę".

Wszystkich Sz. prenumeratorów i nabywców Kalendarza Poradnika Kol. Polsk. za 1926—27 r. prosimy o łaskawe poparcie naszego pisma przez rozpowszechnianie wśród znajomych.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę dostawców i wytwórców materjałów dla użytku kolejowego na ogłoszony w „Monitorze Polskim" Nr. 80 z dn. 5.IV.28 r. przetarg publiczny, wyznaczony na dzień 1-go maja r. b. na dostawę śrub, nitów, naśrubków, wkrętek, rur żelaznych, drutu, szczotek i mydła. 2

PRZETARG

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, o przetargu ofertowym, który odbędzie się dnia 15 maja 1928 r., o g. 11-ej na sprzedaż złomu żelaznego, starych szyn i starego żelaza kształtowego.

Szczegółowe zgłoszenia zamieszczone są w Monitorze Polskim Nr. 88 i 89 z dnia 15 i 16.IV.1928 r.

PRZETARG

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć przetarg publiczny na dostawę odpadków bawełnianych, poduszek maźniczych w dniu 1.5.28, kamieni szamotowych w dniu 4.5.28 i pasów skórzanych pojedyńczych w dniu 8.5.28.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 81 z dn. 6.IV.28 i w Epoce Nr. 96 z d. 5.IV.28.

Prezes Dyrekcji
Kolei Państwowych.

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 26 kwietnia r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 79 z dnia 4.IV r. b.

Zapisujcie się na członków
KOMITETU FLOTY NARODOWEJ
1 ZŁOTY ROCZNIE.
Warszawa, ul. Elektoralna 2, Tel. 30-34.
Konto czekowe P. K. O. 30.
Szczegóły i komunikaty Komitetu Floty Narodowej będziemy podawać w następnych numerach.

PTi 27202
1928/2.

ELEKTROLUX

Wyrzućcie szczotki, trzepaczki i t.p. narzędzia tortur waszych płuc i narzędzia zniszczenia waszych ubrań i mebli

gdyż jedynym przyjacielem czystości jest tylko i naprawdę tylko ODKURZACZ

ELEKTROLUX

Warszawa, Krak. Przedm. 4.

Telefony: 25-34, 25-54, 25-74, 25-84.

ODDZIAŁY:

Warszawa, Marszałk. 153. Tel. 78-97	Katowice, Dyrekcyjna 10. Tel. 10-69
Łódź, Piotrkowska 53. Tel. 44-66. 49-49	Kraków, Rynek Główny 25. T. 425-427, 9
Poznań, Fr. Ratajczaka 39. Tel. 28-93	Lwów, 3 Maja 19. Tel. 13-12
Bydgoszcz, Jagiellońska 12. Tel. 12-33	Wilno, Wielka 30. Tel. 3-35

Podajemy do wiadomości Szanownej Klijenteli, iż w magazynie naszym w Wilnie przy **ul. Zamkowej 2** (róg Królewskiej **tel. 3-35**) przeprowadzamy demonstracje wszechświatowej sławy

ODKURZACZY i FROTEREK

ELEKTROLUX

Pokazy aparatów dokonujemy również bezinteresownie w mieszkaniach, na żądanie zainteresowanych.

Demonstracje prosimy zamawiać osobiście lub telefonicznie.

Żądajcie piśmiennie lub telefonicznie bezpłatnego pokazu.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach ogłosiła w „Monitorze Polskim“ Nr. 78 z dnia 3 kwietnia b. r. i w „Epoce” Nr. 92 z dnia 1 kwietnia b. r. przetarg publiczny na dzień 23.IV.1928 r. na dostawę:

Grupa I—172 m³ kantówki sosnowej,

Grupa II—250 m³ bali dębowych obrzynanych,

Grupa III—na dostawę drągów, stylisk i t. d.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kol. Państw. w Wilnie ogłasza przetarg na dzierżawę restauracji I/II i III kl. na st. Mołodeczno z terminem objęcia 1 czerwca 1928 r. oraz bufetów na st. Janów, Wołkowysk — miasto, Zahacie, Lachowicze, Lubiaż, Kiena i fryzjerni na st. Grajewo z terminem objęcia 15 maja 1928 r.

Termin składania ofert upływa 1 maja r. b. o godz. 12-ej w południe.

Szczegółowe warunki podane są w ogłoszeniach przetargu, wyszczególnionych na wymienionych stacjach oraz w Gmachu Dyrekcji i Monitorze Polskim Nr. 87 z dnia 14 kwietnia 1928 r.

Dyrekcja K. P. w Wilnie.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg publiczny na dostawę kamienia łamanego gatunków twardych 15.000 tonn grubości od 15 do 40 c/m i 8.000 tonn grubości od 15 do 25 c/m w terminie od 20 maja do 15 lipca 1928 r.

Termin składania ofert upływa dnia 9 maja 1928 r. o godzinie 12-ej, otwarcie ofert tegoż dnia o godzinie 12 m. 30.

Szczegółowe warunki ogłoszone w Monitorze Polskim Nr. 87 z dnia 14/IV.1828 r.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy” Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH” na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej. Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX”, Portowa 7.

BIBLIOTEKA AN УРСР

ROK II. 29 kwietnia 1928 r. Nr. 3—(29)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **CENA NUMERU 40 GR.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

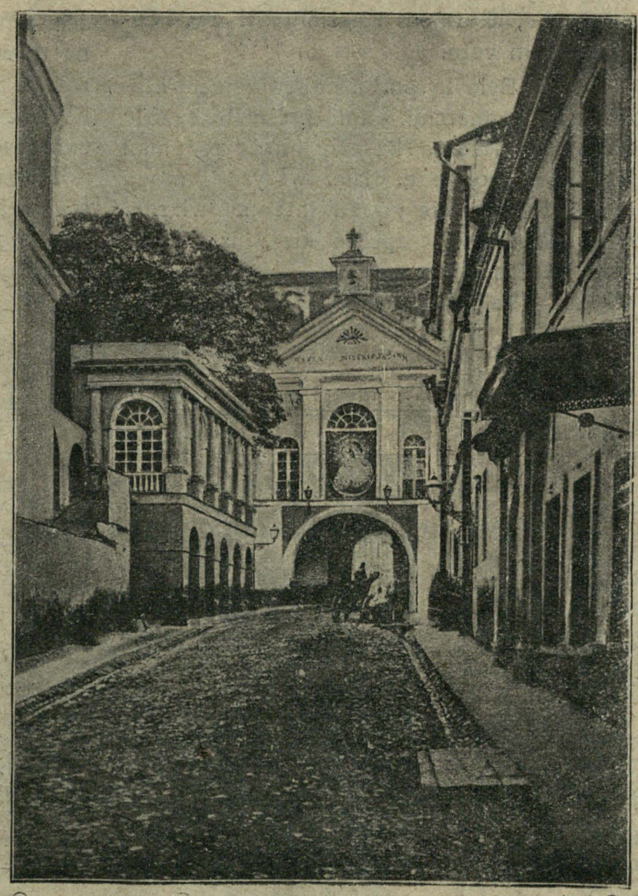
Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu

ODNOWIENIE.

Nareszcie wiosna... Przyszła do nas cudna, kochana w blasku i lśnieniach. Przyszła wytęskniona, oczekiwana. Długo zmagała się z nieustępliwą i surową zimą. Długo stała u progu naszego kraju nieśmiała, zalękniona. Oczekiwała cierpliwie, że nie jeden już zaklął siarczyście na dokuczliwość upszykrzonej zimy, aż wreszcie miarka cierpliwości się przebrała. Znikł na chwilę łagodny wyraz twarzy. Jak rozgniewana bogini, powstała groźna, uzbrojona w burze i wichury. Stoczyła zwycięską walkę ze skuwającą przyrodę martwotą i weszła w nasze progi radosna, uśmiechnięta, szczęśliwa. Weszła umajona pierwszemi listeczkami przedziwnie subtelnemi, ukwieciona przylaszczkami i pierwiosnkami, taka słodka, niewinna, pachnąca jak młode, jasnowłose dziewczę modrookie. Weszła i rozradowała serca nasze swoją młodością i weselem. Rozbudziła w nas odwieczne tęsknoty do nowych dróg, nowego życia...

Tak bywa i w życiu narodów. Łamią się skorupy strupieszałości. Wartkie prądy i wiry porywają nagromadzoną wiekami zgniliznę i zaśniedziałość bytowania. Przychodzi odrodzenie. Wyłaniają się z mroku nowe prawdy. Wszechpotężna fala życia urasta i pędzi ku niezmierzonym dalom wiecznej szczęśliwości. Łamią się zapory i przeszkody, a niezwyciężona wiara w nowe życie święci swój tryumf.



Ostra Brama w Wilnie z cudownym obrazem Królowej Korony Polskiej, Królowej Życia i Wiosny, przed słodkim uśmiechniętym obliczem której szukają pocieszenia pielgrzymi całego kraju.

W jednej z takich chwil odnowienia zmartwychwstała nasza ojczyzna. W jednej z takich chwil powstał wielki Mąż i Wódz przeciwko nagromadzonym w kraju nieprawościom i życie nasze skierował na nowe tory. Weszliśmy na drogę mocarstwowej potęgi. Fala niezwyciężona młodego życia wiosnianego niech nas ogarnie wszystkich! Razem: ramię przy ramieniu stańmy do pracy. Olbrzymim strumieniem w niepokonanym pędzie zwyciężmy wszelkie przeszkody. Obudźmy w sobie dumę potęgi. A wtenczas nasze młode państwo będzie naprawdę mocarstwem.

Wit. K.

[illegible] BIBLIOTEKA AN URSR № 27203

ŚWIĘTO NARODOWE.

Rok rocznie obchodzimy w dniu 3 go Maja rocznicę Konstytucji, uchwalonej w 1791 r. przez t. zw. Sejm Wielki. Z tej okazji tak wiele się pisało i mówiło na najrozmaitszych akademjach i specjalnych zebraniach, że powtarzać tu o zaletach czy wadach tej konstytucji nie będziemy.

Pragniemy tu poruszyć nie treść samej konstytucji lecz powody, które przyczyniły się do jej uchwalenia i przeprowadzić porównanie między stanem ówczesnym, a dzisiejszym.

Jakiż był stan ówczesny, który zmieniała konstytucja 3-go Maja, tak dzisiaj wychwalana?

Otóż jak wiemy z historji, Polska nigdy nie była monarchją absolutną, sui generis parlamentarną, przyczem pierwiastek parlamentu względnie rady w państwie w najdawniejszych czasach był tak silny, że w razie zatargu pomiędzy nim, a monarchą zawsze kończył się niepowodzeniem tego ostatniego, że wspomnimy tu jako przykład Mieszka III-go, zmuszonego do czterokrotnego ustąpienia z tronu z racji zatargu z magnatami możnowładcami.

Gdy w ruchu parlamentarnym Polski stali ludzie wielcy i mądrzy (epoka Jagiellonów) przewaga parlamentu nad monarchą szkodliwą dla Państwa nie była.

Atoli na schyłku XVII wieku wolność parlamentarna, graniczącą ze swawolą, zdecydowała o losach państwa. Czasy Sobieskiego, czasy królów Saskich, to w dziejach parlamentaryzmu polskiego najsmutniejsze. Partyjnictwo rozuzdane, samowola, warcholstwo, przekupstwo charakteryzują ten okres. Sejmy nietylko nie zdolne były rządzić, lecz wprost nie dochodziły do skutku.

Było to oczywiście na rękę mocarstwom ościennym: Prusom, Rosji i Austrji. Czyhały one już na łup, to też waśnie i nieład w Państwie podsycały jeszcze bardziej, mieszając się za Sasów i Stanisława Augusta do rządów wewnętrznych, a następnie przeprowadzając w 1772 r. pierwszy rozbiór Polski.

W takich czasach chaosu, widząc państwo na skraju przepaści zdrowa część społeczeństwa polskiego, rekrutująca się przeważnie z młodszej generacji, postanowiła przeprowadzić reformę w kraju. Dzięki usilnej agitacji i wybiegom, jak ten, że uchwalenie konstytucji odbywało się w nieobecności posłów opozycji, (w czasie wyjazdu ich na ferje wielkanocne), konstytucja ta mogła być w dniu 3-go Maja 1791 r. uchwaloną. Był to tryumf nowego życia nad starem, zaśniedziałem. Była to próba wejścia na nowe drogi — próba ratowania ojczyzny, kosztem uszczuplenia interesów jednostek, kosztem pohamowania samowoli. Najważniejszem bowiem postanowieniem w tej konstytucji było wzmocnienie władzy wykonawczej—władzy króla przez ustanowienie dziedziczności tronu i przez ograniczenie samowoli w parlamencie, skutkiem zniesienia t. zw. liberum veto.

Była to próba podzwignięcia kraju z anarchji. Atoli próba ta spełzła na niczem. Nie cały naród rozumiał tę potrzebę. Nie wszyscy mogli wznieść się ponad interesy własne. Woleli więc zgubić kraj, niż uszczuplić swoje przywileje.

Tak więc już w 1792 r. przychodzi konfederacja (Zjednoczenie zbrojne) Targowicka, która z wojskiem moskiewskiem obala Konstytucję 3 go Maja. Nareszcie nieuwieńczona powodzeniem próba orężna w 1794 r. podzwignięcia kraju z upadku przez Kościuszkę i przyszedł ostatni rozbiór. Sejmowładztwo ówczesne zatryumfowało nad myślą zdrową—mocarstwową, atoli zwycięstwo swe okupiło utratą niepodległości Polski. Gmach państwa został zburzony, a w gruzach zostali pogrzebani zwycięzcy i zwyciężeni.

Parlamentaryzm Polski odrodzonej chciał iść po złej utartej w wieku XVIII-ym drodze. Przewrót majowy, skierował jednak życie na drogę, wiodącą do odbudowy wielkiego i silnego państwa. Tak samo jak 3-go Maja 1791 r tak i obecnie myśl mocarstwowa zatryumfowała. Na szczęście tym razem nie na krótko lecz na trwałe. Przeciwnicy obecnego porządku rzeczy w Polsce topnieją stale. Byc może, że porównując wysiłki twórców konstytucji 3-go Maja 1791 r. z wysiłkami budowniczych mocarstwowej Polski w chwili obecnej, dojdą wogóle do opamiętania, czego życzymy im w dniu święta narodowego.



Pod tchnieniem uroczej wiosny, ustąpiły okowy lodowe rzekę i rozpoczął się wodny ruch sportowy.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Nowy system ściennych rozkładów jazdy.

Ważne udogodnienie dla podróżującej publiczności.

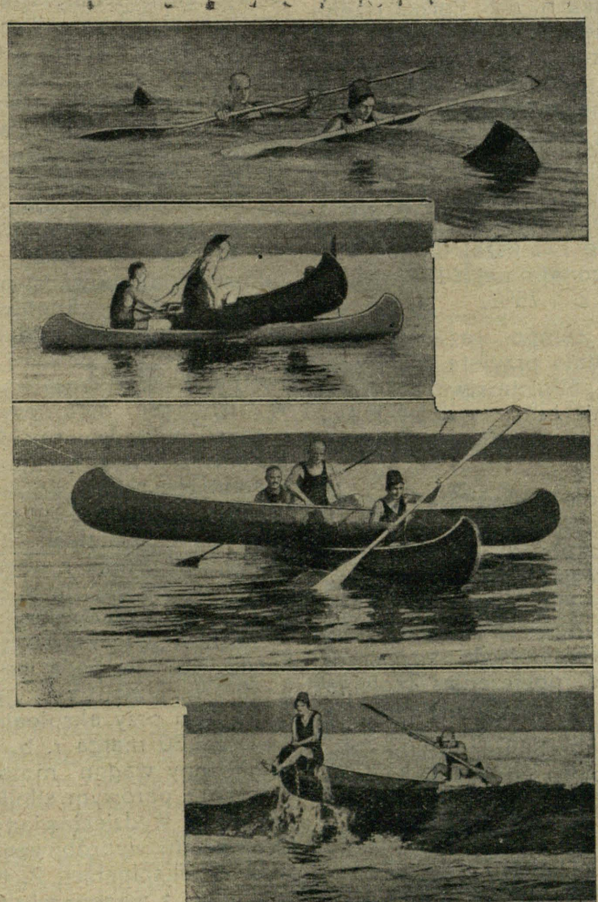
Zbliża się już szybkiemi krokami sezon letni, a wraz z nim wzmożony ruch letniskowy na kolejach. Tysiące rodzin wyjedzie z miast do uzdrowisk, w które Polska tak obfituje. M-stwo Komun. poza całym szeregiem udogodnień czysto komunikacyjnych, a więc poza specjalnymi pociągami letniskowymi, i stworzeniem jaknajszybszej i jaknajbardziej dogodnej komunikacji z miejscami uzdrowiskowymi wprowadza obecnie inowację, która niewątpliwie ucieszy podróżującą publiczność.

Inowacja ta, zresztą należy podkreślić, pomysłu czysto polskiego nieznanego dotychczas na żadnych europejskich linjach kolejowych, polega na stworzeniu specjalnego systemu ściennych rozkładów jazdy rozwieszonych na dworcach kolejowych. Dotychczasowy system posiadał cały szereg usterek, utrudniając pasażerom szybką orjętację, przy wyszukiwaniu potrzebnej komunikacji nawet o ile chodzi o linje najgłówniejsze i najbardziej uczęszczane, gdyż wymagał niejednokrotnie studjowania kilku różnorodnych tablic, wskutek czego pasażer gubił się często w labiryncie linij i w ostatecznym efekcie obarczał zapytaniami kolejowe Biuro Informacyjne, a w braku jego korzystał z przypadkowych, często nieścisłych informacyj, co mogło snadnie narazić go poza stratą czasu, również i na straty materjalne. Nowy system ściennych rozkładów jazdy dzieli polską sieć kolejową nie jak dotychczas, na 9 nie związanych ze sobą okręgów dyrekcyjnych, lecz na 5 okręgów komunikacyjnych z Warszawą — jako punktem centralnym. Dokładna mapa całej sieci kolejowej, stanowiąca integralną część kompletu ściennych rozkładów jazdy, daje wyraźny obraz tego podziału i zawiera poza wszystkiemi krajowemi połączeniami, również i połączenia międzynarodowe, przyczem każda trasa jest pod odpowiednim numerem, dzięki któremu łatwo ją już można znaleźć całą na ściennym rozkładzie.

Nowy system unika błądzenia pasażera po kilku mapach dyrekcyjnych okręgów, pozwalając mu każdą jakąkolwiek komunikację znaleźć na jednej jedynej mapie. Przykład uwypukli najwyraźniej walory nowego systemu. I tak: przy dawnym systemie rozkładów ściennych jednej z głównych linij komunikacyjnych tak bardzo uczęszczanej w okresie letniskowym, jaką jest przestrzeń Warszawa —Hel, musielibyśmy szukać aż na 6-ciu różnych tablicach dwóch okręgów dyrekcyjnych, podczas gdy przy nowym systemie tę samą komunikację znajdziemy na jednej tablicy.

Ścienne rozkłady jazdy nowego systemu są już wydrukowane i ukażą się na wszystkich dworcach tuż przed wprowadzeniem letniego rozkładu jazdy, co nastąpi 15-go maja r. b.

Najbliższa przyszłość wykaże z jakiem przyjęciem spotkają się u podróżującej publiczności nowe rozkłady jazdy, a nadesłane nam, celem zamieszczenia na łamach naszego pisma, głosy pasażerów będą w tym wypadku najbardziej miarodajne.



Sport wioślarski w Wilnie rozwija się z dniem każdym niemal coraz piękniej. (Fragmenty z ćwiczeń).

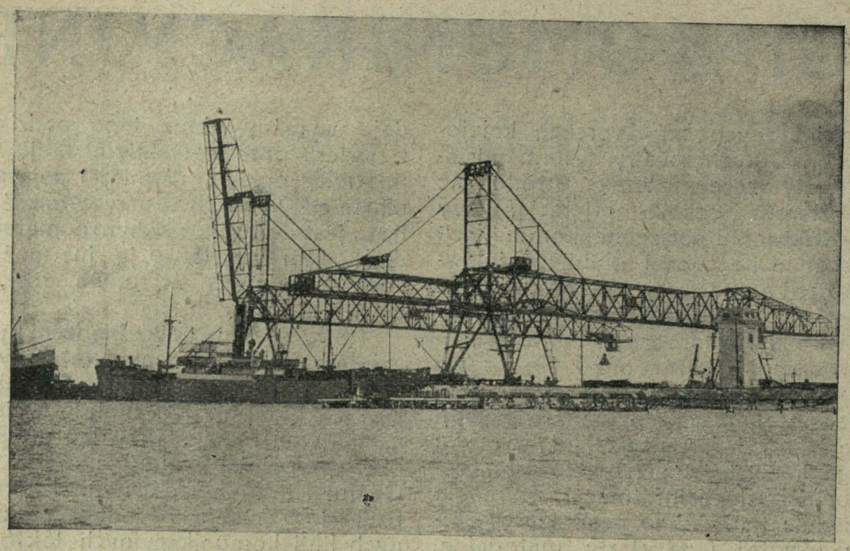
Budowa nowych kolei żelaznych.

Linje kolejowe powstałe w ciągu ostatnich 9 lat.

Do budowy najniezbędniejszych linji kolejowych Rząd Polski przystąpił już w pierwszych latach istnienia Państwa Polskiego.

W r. 1921 została wybudowana linja kolejowa Kokoszki — Gdynia (28 km.), łącząca z ogólną siecią kolejową budujący się port w Gdyni. W r. 1922 wybudowano na półwyspie Helskim (na Bałtyku) linję Puck —Hel (43.7 km.) W latach 1924—1925 oddano do prawidłowej eksploatacji linje Nasielsk — Sierpc (87.8 km.), Kutno — Płock (45.8 km.), Zgierz — Kutno (57.3 km.) oraz linję Kutno — Strzałków (110 km.), skracając dotychczasową drogę pomiędzy Warszawą a Poznaniem o 73 km.

W r. 1926 ukończono linję kolejową Kalety—Podzamcze (114.7 km.), łączącą bezpośrednio Górny Śląsk z



Nowobudujący się port w Gdyni rośnie i potężnieje w oczach, świadcząc o wytężonej pracy Polski i na tem polu.

Wielkopolską, skutkiem czego odpadła konieczność korzystania z t. zw. kurytarza Kluczborskiego (na terytorjum niemieckiem). Wreszcie w początku 1928 r. ukończono budowę linji Łuck—Stojanów o długości 80.2 km.

Prócz tego w latach 1924 — 1928 wybudowano, przeważnie w obrębie G. Śląska, szereg połączeń kolejowych oraz kolei lokalnych.

Ogólna ilość linji kolejowych normalno-torowych, wybudowanych przez Rząd Polski do chwili obecnej, wynosi okrągło 650 km.

Niezależnie od budowy nowych linji, Rząd Polski doprowadził do należytego stanu, a po części przebudował szereg kolei, wybudowanych prowizorycznie przez okupantów podczas wojny, a mianowicie: Ostrołęka—Raszujka (51 km.), Borki Wielkie—Grzymałów (33 km.), Ostrowiec—Sobów (59 km.), Lublin — Rozwadów (109 km.), Rejowiec — Bełżec (123 km.), Zawada—Włodzimierz Wołyński—Sokal (149 km.), Kowel—Kamień-Koszyrski (54 km.), Sapieżanka—Krystonopol (40 km.), Łanowice—Zbaraż (40 km.), ogółem razem z innemi mniej znacznemi linjami około 750 km.

Projektowana w najbliższych latach rozbudowa sieci kol.

Aczkolwiek od czasu powstania Państwa Polskiego został wybudowany szereg najniezbędniejszych linji kolejowych, to jednak obecna sieć kolejowa, wynosząca 17227 km., nie odpowiada jeszcze wszystkim potrzebom gospodarczym kraju.

Polska, szczególnie jej część, będąca pod zaborem rosyjskim, pozostała w tyle poza Francją, Niemcami i Czechosłowacją.

Jeżeli zaś przyjąć pod uwagę, że Rumunja pod względem komunikcji wodnej znajduje się w znacznie lepszych warunkach niż Polska (rzeka Dunaj i o wiele większa w stosunku do obszaru kraju linja wybrzeża morskiego), to porównanie z Rumunją wyjdzie też na nie korzyść Polski.

Jeżeli więc chodzi o lepsze zaopatrzenie ludności w środki komunikacyjne, to, uwzględniając przeciętny roczny przyrost ludności około 1.5%, należy rocznie zwiększak długość sieci kolejowej conajmniej o 1.5%—2%, a przeciętnie o 1.75%.

Takie też tempo rozwoju sieci kolejowej zostało przyjęte w opracowanym przez Ministerstwo Komunikacji programie budowy nowych kolei żelaznych w okresie najbliższych lat 8-miu.

Program ten obejmuje 17 najniezbędniejszych linji kolejowych, o ogólnej długości około 2500 km., a w ich liczbie dwie rozpoczęte już budową koleje: Herby — Nowe — Inowrocław (255 km.) i Bydgoszcz—Gdynia (185 km.), które tworzyć będą bezpośrednie najkrótsze połączenia Zagłębia Śląskiego z Gdynią i Gdańskiem.

Całkowity koszt budowy (bez taboru) projektowanych 17 linji kolejowych wynosi 975 miljonów złotych, koszt zaś taboru 380 miljonów złotych.

Po urzeczywistnieniu tego programu długość polskiej sieci kolejowej będzie doprowadzona do niespełna 20.000 km. (19.810 km.).

Zagadnienie podmiejskiej komunikacji w Polsce.

Omawiając udogodnienia komunikacyjne nie można nie wspomnieć o usiłowaniach Ministerstwa Komunikacji, zdążających do stworzenia jaknajbardziej dogodnej i szybkiej komunikacji w ruchu podmiejskim. Zagadnienie to otaczane jest pieczołowitą opieką przez Zarządy kolejowe całego świata, które starają się rozwiązać je w sposób jaknajdogodniejszy dla szerokich mas i mieszkańców wielkich miast. Kwestja ta staje się tembardziej aktualną i palącą, że współczesne wielkie miasta rozbudowując się pozostawiają centrum całą część handlową i przemysłową, więc różnego rodzaju banki, magazyny, składy i t. p. podczas gdy ludność miejska grawituje ku przedmieściom i peryferjom miasta.

Tak się przedstawia sprawa w największych ośrodkach miejskich na czele których stoją New-York i Londyn. Aby jednakże mieszkaniec wielkiego miasta mógł szybko i wygodnie dostać się do swego domu położonego na peryferjach miasta, musi być odpowiednio zbudowana podmiejska sieć komunikacyjna. O ile chodzi o Warszawę, to kwestja ta posunęła się w ostatnich czasach poważnie naprzód, a wobec panującego jeszcze ciągle w Warszawie głodu mieszkaniowego, rozwiązanie jej jest tembardziej palące.

Ministerstwo Komunikacji rozumiejąc znaczenie sprawnie i dobrze zorganizowanej sieci komunikacji podmiejskiej, prowadzi obecnie próby obsługiwania tej komunikacji motorowymi wagonami różnych systemów. W tym celu w połowie marca przybył na P. K. P. z wytwórni Maybach w Niemczech motorowy wagon systemu Diesla, służący do przewożenia pasażerów w ruchu podmiejskim. Wagon ten został dostarczony bezpłatnie na okres dwutygodniowy dla dokonania próbnych kursów podmiejskich. Próby z wagonem motorowym firmy Maybach odbywają się w Dyrekcji Krakowskiej z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji. Komisja bada wagon tak pod względem konstrukcji, jak i rentowności jego przy eksploatacji.

Dnia 30 marca r. b. nadszedł z Anglji inny wagon motorowy firmy Clayton z parowym silnikiem; wagon ten został wydzierżawiony na 6 miesięcy celem wypróbowania go w warunkach eksploatacji P. K. P.

Próby z wagonami motorowymi mają na celu możność wybrania z pośród istniejących typów najbardziej odpowiedniego dla P. K. P., poczem

Min. Kom. ma zamiar zlecić budowę wagonów tego typu wytwórniom krajowym. Wprowadzenie do eksploatacji wagonów motorowych ma na celu ułatwienie publiczności komunikacji podmiejskiej, która przy użyciu wagonów motorowych odbywa się o wiele sprawniej i szybciej.

Inwestycje w cywilnem lotnictwie komunikacyjnem.

Kwestja cywilnego lotnictwa komunikacyjnego jest otaczana troskliwą opieką przez wszystkie zachodnio-europejskie państwa, a nawet i Rosję sowiecką, które zdają sobie sprawę z wagi dla rozwoju życia gospodarczego tego doskonałego i nawskroś nowoczesnego środka komunikacji szybkiego transportu.

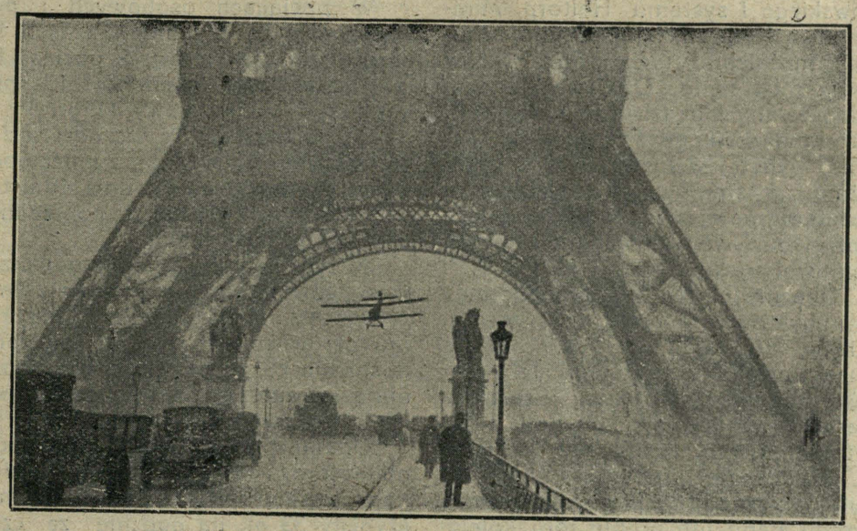
Polskie cywilne lotnictwo komunikacyjne wzrasta na sile z roku na rok i coraz to nowe centra kraju są łączone linjami napowietznemi ze stolicą.

Tak, jak każde przedsięwzięcie, zamierzone na wielką skalę, tak też i lotnictwo komunikacyjne potrzebuje stałych i koniecznych inwestycyj, któreby uwzględniały ciągły jego rozwój i potrzeby, przyczyniając się równocześnie do większego usprawnienia napowietrznej cywilnej sieci komunikacji lotniczej.

Ministerstwo Komunikacji łącznie z Ministerstwem Spraw Wojskowych i Ligą Obrony Powietrznej Państwa ustaliło wspólny, rozłożony na szereg lat plan rozbudowy przyziemi lotniczych.

Obecnie istnieje już szereg urządzeń do celowych i pośrednich portów lotniczych otwartych dla komunikacji lotniczej, a mianowicie: w Warszawie (Mokotów), Krakowie (Rakowice), Lwowie (Janów), Poznaniu, Katowicach i Łodzi.

W porcie warszawskim dla użytku komunikacji cywilnej znajdują się 4 hangary, stocznia, warsztaty reparacyjne, i w budowie budynek administracyjny 1 hangar tymczasowy; w porcie krakowskim—budynek administracyjny i 1 hangar tymczasowy; w porcie lwowskim (Janów) — ze względu na budowane nowe lotnisko (w Skniłowie) tymczasowy hangar i i budynek administracyjny; w porcie poznańskim 1 hangar, drugi w budowie; w Katowicach — Komitet Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej Państwa własnemi środkami wybudował doskonałe lotnisko wraz z budynkami administracyjnymi i dużym hangarem o konstrukcji żelaznej; w Łodzi—również środkami L.O.P.P. zbudowano lotnisko wraz z urządzeniami i 1 hangar.



Nowoczesni rycerze przestworza w imię swoich celów, dokonują nadzwyczaj trudnego przelotu pod arkadami słynnej wieży Eifla.

W celu ujednostajnienia nowozakładanych lotnisk, Ministerstwo Komunikacji opracowało projekty zasadniczych typów lotniska, portu lotniczego i ustaliło w porozumieniu z L.O.P.P. typ hangaru.

Jak widać z powyższego, polskie lotnictwo cywilne jest w okresie stałego wzrostu i ma wszelkie widoki szerokiego rozwoju i zajęcia wybitnego stanowiska w komunikacji międzynarodowej między Zachodem i Wschodem.

Budowa Nowoczesnego Bulwaru na wybrzeżu polskiem.

Wybrzeże polskie, aczkolwiek małe, odwiedzane jest rokrocznie przez dziesiątki tysięcy letników, którzy miesiące wypoczynkowe chcą spędzić nad polskiem morzem. To też nasze nadmorskie miejscowości starają się z roku na rok europeizować, aby rzeszom letników dać wszystko to, co w kulturalnem miejscu wypoczynkowem powinno się znajdować.

Niedługo z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji z kredytów kolejowych wybudowany zostanie nad morzem piękny bulwar wzdłuż wybrzeża morskiego w Wielkiej Wsi przez Rozewie do Jastrzębiej Góry, długości około 9 klm.—Bulwar ten posiadać będzie specjalne asfaltowane jezdnie dla ruchu automobilowego, jezdnie dla ruchu kołowego, wysadzane szpalerami drzew, chodniki dla publiczności i t.p.

Bulwar ten połączy wspomniane miejscowości, oraz szereg innych pobliskich letnisk, pozbawionych dotychczas dogodnej komunikacji, bezpośrednio z linją Puck—Hel, a tem samem przyczyni się znakomicie do rozwoju tych miejscowości. W związku z tem zarządzono przeniesienie istniejącej stacji Wielka Wieś na linji Puck—Hel, stanowiącej punkt wyjścia projektowanej szosy na miejsce bardziej odpowiadające potrzebom miejscowym, przyczem zostanie wybudowany dworzec murowany, odpowiednich rozmiarów z poczekalniami itp. oraz magazyn, ładownia i t. p.

Istniejący przystanek Kąck—Mały na linji Gdańsk Gdynia zostanie — zgodnie z życzeniem miejscowej ludności—przeniesiony w r. 1928 w kierunku do Gdańska, przyczem zbliży się do miejscowości letniskowych Orłowo i Kolibki — blisko o 700 m. — Zarazem będzie urządzona przy tym przystanku mijanka ruchowa, a w przyszłości magazyn i ładownia. Uruchomienie mijanki i nowego przystanku zamierzone jest z chwilą wprowadzenia nowego rozkładu jazdy.

Ulepszenia i wynalazki na kolejach.

O ile chodzi o wynalazki i ulepszenia w dziedzinie mechanicznej, to musimy tu wspomnieć o próbach robionych ostatnio z maźnicami systemu inż. Czarkowskiego i systemu Holtorp.

W trosce o zmniejszenie się ilości wypadków grzania się osi u wagonów osobowych i towarowych i związanego z tem wyłączania wagonów z ruchu, tudzież celem zmniejszenia zużycia smarów, Ministerstwo Komunikacji od dłuższego czasu dokonywało prób z ulepszonemi maźnicami różnych typów do wagonów osobowych i towarowych. Wobec tego, że niektóre konstrukcje dały zadawalniające wyniki, jak np. maźnica inż. Czar

kowskiego i systemu Holtorp, Ministerstwo Komunikacji podejmuje próby z maźnicami tych dwóch typów na szeroką skalę. Osiągnięcie dodatnich wyników będzie miało dla P.K.P. duże znaczenie, gdyż zaoszczędzi znaczne wydatki w materjałach i robociźnie na smarowaniu wagonów, a pozatem zmniejszy ilość odczepianych i przeładowywanych wagonów, a więc usprawni warunki ruchu na P.K.P.

Obecnie czynią się doświadczenia z wynalezionym przez inż. Włodzimierza Budkiewicza z P.K.P. Wilno opatentowanym aparatem do automatycznego niwelowania z zastosowaniem urządzenia do ciągłych zdjęć fotograficznych. Aparat ten zamienia w miernictwie niwelator i służy do automatycznego ciągłego niwelowania profilu ziemi lub profilu toru kolejowego. Aparat i sama niwelacja będzie kosztowała bez porównania taniej od niwelacji zwykle stosowanej, ponieważ wykonywać ją można z prędkością chyżości parowozu i może być prowadzona dzień i noc t. j. po 300—400 klm. na dobę, zamiast 4—6 klm. robionych obecnie. Robota może być wykonywana przez każdego dorosłego człowieka, posiadającego wykształcenie ogólne i nie wymaga specjalnej wiedzy technicznej, co ma ogromne znaczenie wobec braku techników.

Dodatki dla drużyn konduktorskich i parowozowych.

W ostatnim Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z dn. 10 kwietnia r. b. ukazał się cały szereg rozporządzeń, które zainteresują niewątpliwie szeroki ogół pracowników kolejowych.

Przedewszystkiem więc Dziennik zawiera rozporządzenie P. Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas spędzony przy pociągach.

Drużyny konduktorskie otrzymują za czas pełnienia służby przy pociągach dodatki godzinowe i kilometrowe. Dodatek godzinowy dla kolei normalno-torowych i dla kolei górnośląskich wąskotorowych wynosi za czas służby w drodze przy pociągach dla kierownika pociągu 26 groszy za godzinę, dla konduktora bagażowego 22 grosze za godzinę i dla konduktora hamulcowego 20 groszy za godzinę. Dodatek kilometrowy dla tych samych funkcjonarjuszów kolejowych wynosi za przebieg każdych 10 klm. pociągami towarowemi dla kierownika pociągu 23 gr., dla konduktora bagażowego 26 gr., dla konduktora i hamulcowego 22 gr.

W pociągach osobowych i pospiesznych za przebieg każdych 10 klm. otrzymuje kierownik pociągu 17 gr., konduktor bagażowy 13 gr., konduktor i hamulcowy 11 gr.

Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obowiązującą wsteczną od dnia 10 listopada 1927 r., anulując poprzednie uchwały w tej kwestji.

W tym samym Dzienniku ukazało się również rozporządzenie z dnia 2 kwietnia r. b. o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie, które otrzymują również dodatki godzinowe i kilometrowe.

Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych wynosi dla maszynisty 33 gr. na godzinę za czas spędzony na parowozie, dla pomocnika maszynisty 26 gr., dla palacza (trzeciaka) 22 gr.

Za czas przetaczania parowozu otrzymuje maszynista 40 gr. za godzinę, pomocnik maszynisty 30 gr.

Dodatek kilometrowy wynosi: za przebieg każdych 10 klm. pociągami towarowemi dla maszynisty 48 gr., dla pomocnika 36 gr. Za przebieg każdych 10 klm. pociągami osobowemi i pospiesznemi dla maszynisty 31 gr., pomocnika maszynisty 24 gr., palacza 20 gr.

Uchwała ta wchodzi w życie z dniem ogłoszenia od dnia 10 listopada 1927 r.

Równocześnie P. Minister Komunikacji rozporządzeniem z tego samego dnia, co poprzednio, podwyższył dodatek kilometrowy drużynom konduktorskim, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, oraz na linjach Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego o 30 proc., zaś drużynom parowozowym na tych samych linjach o 15 proc. Podwyższenie to obowiązuje od dnia 10 listopada 1927 r.—do dnia 30 czerwca 1928 r., poczem w zależności od wykonywanych przebiegów ulegnie rewizji.

W tym samym Dzienniku Urzędowym zamieszczone zostały jeszcze inne ważne rozporządzenia, o których pomówimy w następnym numerze.

WOLNA TRYBUNA

CZY POLITYKA PARTYJNA W ZWIĄZKACH ZAWODOWYCH JEST WSKAZANA?

Celem pisma naszego, poza popularyzacją wiedzy o Polsce i kolejnictwie w społeczeństwie, zwłaszcza wśród podróżnych na P. K. P. oraz wśród 200-tysięcznego ogółu kolejarzy polskich jest konsolidacja ruchu społecznego i zawodowego pracowników komunikacyjnych na zasadach solidaryzmu społecznego państwowotwórczego w imię hasła „wszystko dla mocarstwowego rozwoju Polski". Z tego też względu z gotowością udzielamy głosu na łamach naszego pisma wszystkim tym, którym dobro naszego Państwa sprawy społecznej leży na sercu. W tym też celu otwieramy dla tych głosów naszą „Wolną Trybunę". Artykuł powyższy pióra wybitnego działacza społecznego, senatora i Prezesa Zarządu Głównego Związku Urzędników Kolejowych p. Leona Lempke oświetla aktualne zagadnienie na temat konsolidacji ruchu zawodowego. Sądzimy, że wywoła on należytą dyskusję i przyczyni się do rychłego uzgodnienia poglądów na tę sprawę ze strony przywódców ruchu zawodowego w Polsce. *(Redakcja).*

„W jednoćci siła" — to hasło naczelne Związków Zawodowych, stało się dziś, niestety, jedynie słowem, używanem bez uczucia się w jego znaczenie, bez zrozumienia jego treści, tak doniosłej dla całego życia pracy.

Przyczyna tego leży w nieopatrznem zboczeniu, jakiemu uległ ruch zawodowy w ciągu całej swej ewolucji

Zanim zajmiemy się bliżej tą przyczyną, w paru słowach postaramy się wyjaśnić genezę ruchu zawodowego, tak potrzebną dla zrozumienia tego, co stało się grobem potęgi jaką przedstawiały i mogłyby nadal przedstawiać Związki Zawodowe.

Początek ruchu zawodowego sięga końca wieku XVIII, t j czasów, w których życie przemysłu uległo ogromnej rewolucji przez wprowadzenie w miejsce pracy rąk ludzkich—maszyn.

Anglja, ojczyzna pierwszych fabryk, stała się dzięki temu ojczyzną ruchu zawodowego. Robotnicy bowiem rekrutujący się z najuboższych sfer włościaństwa, oraz rękodzielnicy, pozbawieni możności zarobkowania przez konkurencyjne maszyny, zdani byli na łaskę i niełaskę swych pracodawców, wyzyskujących ich w niemiłosierny sposób. W ten sposób po wielu nieudanych próbach pojedyńczych wystąpień, zbudziło się wśród nich poczucie słabości jednostki i jednocześnie poczucie siły masy. Od tej chwili fabryki angielskie stały się widownią ciągłych starć między pracodawcą a robotnikami, występującemi już jako całość. Starcia te kończyły się przeważnie zwycięstwem robotników, których bronią najostrzejszą były strajki, czyli czasowe porzucenie pracy dla obrony swych praw.

Ruch zawodowy rozszerzał się, rósł, potężniał z dniem każdym nieomal obejmował wszystkie środowiska pracy, stawał się powoli ruchem międzynarodowym i wreszcie (mowa tu o zagranicy a szczególniej o Anglji) w naszych czasach stanął u szczytu swej potęgi.

O rozwoju ruchu zawodowego u nas trudniej mówić. Warunki w jakich Polska znajdowała się w tymże okresie, nie sprzyjały bynajmniej temu ruchowi, który zwłaszcza w okresie niewoli inne miał zadania i dążenia.

Celem Związków Zawodowych była walka o prawa pracobiorcy, o polepszenie jego bytu, o wywalczanie jaknajlepszych warunków pracy i życia.

Dopóki Związki Zawodowe zachowywały swój odrębny charakter organizacji nie idącej po linji polityki klasowej, dotąd cel ten był osiągany.

Jednocześnie wiek XIX – okres rozwoju ruchu klasowego i wzmożonej agitacji partyjnej, pełnej najróżnorodniejszych haseł, nowych celów i dążeń nie pozostał bez wpływu na Związki zawodowe, które zatracając właściwą swą linję wytyczną, poczęły brnąć w zwodnicze bagna klasówki o różnych kierunkach i zabarwieniach.

Miało to ten skutek, że ruch zawodowy jako taki osłabł, a z nim osłabła skuteczna dotychczas walka o byt i prawa pracownika. Bowiem jednolity dotychczas kierunek uległ rozłamowi—Związki zaczęły się „zabarwiać" partyjnie i zwalczać się nawzajem. Zyskał na tem kapitał, lecz straciła praca.

Mówiąc o ruchu zawodowym u nas, lecz już w okresie odzyskania niepodległości, mamy wrażenie, że mówimy o sferze robotniczej.

I słusznie, bowiem ruch ten wśród tej sfery zakorzenił się najciaśniej i trzeba przyznać, najlepsze wydał owoce.

Z drugiej strony trudno nie wspomnieć, iż mówiąc o ruchu zawodowym pomimo woli identyfikuje się to z klasowością, a to znów dlatego, że ona stała się nieodłączną nieomal towarzyszką ruchu zawodowego.

Sfery robotnicze dojrzały organizacyjnie dalego wcześniej, niż nasza inteligencja, która właściwie dopiero teraz wchodzi w pierwsze stadjum rozwojowe, tworząc narazie odrębne związki o mniejszym lub większym zakresie działania.

Jeżeli mamy jednak porównać te dwie sfery, a właściwie dwa Związki dwu tych sfer, to rzecz dziwna: związek robotniczy stanowiący lepszą całość, jako organizacja nie jest właściwie związkiem zawodowym, lecz raczej klasowym. Jego cele i dążenia leżą w tej lub innej partji politycznej, gdy przeciwnie, związek inteligencji szukać będzie gdzieindziej swych celów. Polityka partyjna ustępuje miejsca polityce zawodowej, kolor—rozumowi.

Kolejnictwo jest bodajże najdoskonalszym, w znaczeniu ujemnem, niestety, obrazem rozproszkowania sił między szereg obozów partyjnych.

Nieszczęściem wprost dla naszego ruchu zawodowego było to, że rozwój jego przypadł właśnie na okres rozwielmożnienia się agitacji partyjnej. Rok 1919 widzi już u nas, w kolejnictwie kilka związków, których nazwa „związek zawodowy' coraz wyraźniej ustępuje miejsca związkom klasowym, po linji 3-ch najsilniejszych zgrupowań politycznych P.P.S. N.P.R. i CH.D.

Skutek tego nie trudny do przewidzenia. Partje te prowadzą między sobą zaciekłą walkę na terenie Sejmu i Rządu przedewszystkiem, a za niemi — ich filje — związki zawodowe, lecz o zmienionem obliczu

Hasło związków zawodowych — w jedności siła — zostaje złamane. Zaciekłość polityczna, nie pozwala znaleść jednej linji, na której należałoby szukać wspólnego celu. Bo przecież związki kolejowe mają wspólny cel. Jest nim ochrona bytu i praw kolejarzy. Do wspólnych celów dochodzi się najszybciej jedną drogą. Związek zawodowy apolityczny — drogę tę znajdzie. Związki partyjne widzą przed sobą różne drogi. Każdy wybiera inną. Każdy głosi, że jego jest dobra, i pozwala osiągnąć cel. Każdy wierzy, że siła jego polega na posiadanem przedstawicielstwie w Sejmie. Czy tak jest rzeczywiście?

Przypatrzmy się, co dały partje swym wyznawcom. N. P. R. — czyli Z. Z. P., który miał, jak powszechnie mówiono swego ministra kolei — cóż dał on kolejarzom. Zgodził się na procentowe obniżki poborów i skracał dni pracy w warsztatach by osiągnąć redukcję poborów.

Prawica Z.L.N. — miała ministra skarbu—Zdziechowskiego. Czy P.Z.K. wywalczył wtedy poprawę bytu kolejarzy. Nie, a raczej przeciwnie. Zmuszony był zgodzić się na dyktando partyjne, i wtedy, kiedy wszystkie związki piętnowały postępowanie Rządu koalicyjnego, nie umiejącego szukać środków sanacyjnych i widzącego je we wszelkiego rodzaju redukcjach, P.Z.K. cicho i posłusznie idzie na piasku..

Z. Z. K. mający swego orędownika w P. P. S. — nie zdobył też nic.

Do czegóż więc, zapytam się wreszcie, prowadzi ta cała polityka, cała akcja partji dążących do zajęcia i zdobycia sobie wpływów wśród sfer inteligencji i mas robotniczych? Czy partje te chcą nas wszystkich, ludzi ciężkiej i krwawej pracy uszczęśliwić swemi programami? Czy chcą nam dać to, co spisują na różnokolorowych papierkach i rzucają—sobie na pożytek, ludziom pracy na zamydlenie oczu? Czy wreszcie do tej pory wypełniły te partje choć jedną obietnicę swych programów?

Nie! Cała ich robota—obliczona jest na zdobycie foteli poselskich i mandatów do instytucji. To jest ich cel—i na nim kończą się wszystkie obietnice i rzekome popieranie interesów swych wyborców.

A jakaż zacięta, namiętna wprost walka wre wśród tych mas kolejowych. Ileż różnokolorowych pochodzeń politycznych szuka z tego zbiorowiska — ludzi pracy? Partje i partyjki! Grupy i grupki! Cienie i odcienie różnych barw! Wszystko dyszy żądzą powodzenia drugich, wszystko kłębi się, zmaga, walczy o pierwszeństwo. Raz ten górą, drugi raz ten, za chwilę znów inny i t. d. bez końca.

A biedny urzędnik kolejowy i nieuświadomiony dostatecznie robotnik polski wierzy jeszcze, że szczęście dać może czerwony, biały lub inny kolor.

Była jedna chwila, w której zdawało się, że na masy braci kolejarzy, reprezentowanej przez Zarządy poszczególnych Związków, pada wreszcie jakiś błysk uświadomienia sobie beznadziejności tej walki. Stworzono blok związków kolejowych. Postanowiono iść razem po jednej linji, i walczyć o byt i prawa.

Lecz chwilowy ten przebłysk zaćmił znowu głos partji. Rozbicie koalicji Rządowej było hasłem, Koalicja związków kolejowych poszła w rozsypkę. Walka, uśpiona chwilowo, wybuchła z tem, większą siłą. Organy związku stały się widownią, wzajemnych napaści, zwalania winy z jednego na drugiego.

Wina leży w partjach, w przekonaniach politycznych, które wylazły jak szydło z worka, na wierzch, poświęcając dobro ogólne dla dobra partji.

Czyż po tem brać kolejarska może wierzyć jeszcze w „zbawienie" pod sztandarem tej lub innej partji? Niestety jeszcze wierzy.

Czy dalsze uprawianie partyjnictwa przyniesie kolejarzom pożytek?

Czy wszystkie związki partyjne mogą odpowiedzieć z czystem sumieniem, że tak? A jeśli mogą, to ja się zapytam dlaczego nie uczyniii tego wcześniej. Jedyną więc odpowiedzią będzie: dalsze uprawianie partyjnictwa, rozbijanie jedności, walka wzajemna to zło, które wszyscy winniśmy wykorzeniać z pośród siebie, ufni, że dotąd nie będzie nam lepiej dokąd choć jeden chwast partyjny wyrastać będzie na niwie kolejowej.

Nie polityką, nie partyjnictwem i nie wzajemnem szarpaniem się należy zdobywać sobie lepszy byt oraz lepsze prawa. Wśród kolejarzy nie może być miejsca dla polityki partyjnej. Stwórzmy kilka związków lecz niech te związki będą tylko zawodowe, niech walczą tylko o dobrobyt i prawa wszystkich kolejarzy, a wtedy inteligent będzie mógł pójść ręka w rękę z rzemieślnikiem i robotnikiem.

Wzajemnem popieraniem naszych interesów zdobędziemy to, czego nie wywalczyliśmy w ciągu tylu lat, bo dzieliły nas partje.

Związki zawodowe w kolejnictwie nie mogą być związkami partyjnemi, tembardziej, że czeka nas wszystkich ciężka jeszcze walka o prawo wobec aktualnej dziś sprawy reorganizacji kolejnictwa. Jeśli nie podamy sobie rąk i nie pójdziemy razem po jednej linji, stanowić będą o nas lecz bez nas.

Polityka i partyjnictwo muszą ustąpić miejsca zdrowemu rozsądkowi i rzeczywistej obronie bytu i praw urzędników i pracowników kolejowych.

Polityka zawodu, — a więc jedna i jednocząca nas wszystkich,—musi być naszem hasłem, w które wcielimy wszystko to co nas boli, i o co walczyć będą dwa związki urzędniczy i robotniczy, złączone razem w swej centrali pod nazwą „Centralny Związek Zawodowy Związków Kolejowych".

Leon Lempke.

Czytajcie i rozpowszechniajcie

„EXPRESS KOLEJOWY"

Zapisujcie się na członków

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

1 ZŁOTY ROCZNIE.

Warszawa, ul. Elektoralna 2, Tel. 30-34.
Konto czekowe P. K. O. 30.

Szczegóły i komunikaty Komitetu Floty Narodowej będziemy podawać w następnych numerach.

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 7 maja r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 91 z dnia 19 kwietnia 1928 r.

PPi 27202
1928/3

ПРОВЕРЕНО

ELEKTROLUX

Wyrzućcie szczotki, trzepaczki i t.p. narzędzia tortur waszych płuc i narzędzia zniszczenia waszych ubrań i mebli

gdyż jedynym przyjacielem czystości jest tylko i naprawdę tylko ODKURZACZ

ELEKTROLUX

Warszawa, Krak. Przedm. 4.

Telefony: 25-34, 25-54, 25-74, 25-84.

ODDZIAŁY:

Warszawa, Marszałk. 153. Tel. 78-97	Katowice, Dyrekcyjna 10. Tel. 10-69
Łódź, Piotrkowska 53. Tel. 44-66. 49-49	Kraków, Rynek Główny 25. T. 425-427, 9
Poznań, Fr. Ratajczaka 39. Tel. 28-93	Lwów, 3 Maja 19. Tel. 13-12
Bydgoszcz, Jagiellońska 12. Tel. 12-33	Wilno, Wielka 30. Tel. 3-35

Podajemy do wiadomości Szanownej Klijenteli, iż w magazynie naszym w Wilnie przy **ul. Zamkowej 2** (róg Królewskiej **tel. 3-35**) przeprowadzamy demonstracje wszechświatowej sławy

ODKURZACZY i FROTEREK

ELEKTROLUX

Pokazy aparatów dokonujemy również bezinteresownie w mieszkaniach, na żądanie zainteresowanych.

Demonstracje prosimy zamawiać osobiście lub telefonicznie.

Żądajcie piśmiennie lub telefonicznie bezpłatnego pokazu.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę dostawców i wytwórców materjałów dla użytku kolejowego na ogłoszony w „Monitorze Polskim“ Nr. 80 z dn. 5.IV.28 r. przetarg publiczny, wyznaczony na dzień 1-go maja r. b. na dostawę śrub, nitów, naśrubków, wkrętek, rur żelaznych, drutu, szczotek i mydła.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg publiczny na dostawę kamienia łamanego gatunków twardych 15.000 tonn grubości od 15 do 40 c/m i 8.000 tonn grubości od 15 do 25 c/m w terminie od 20 maja do 15 lipca 1928 r.

Termin składania ofert upływa dnia 9 maja 1928 r. o godzinie 12-ej, otwarcie ofert tegoż dnia o godzinie 12 m. 30.

Szczegółowe warunki ogłoszone w Monitorze Polskim Nr. 87 z dnia 14/IV.1828 r.

PRZETARG

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 4.5.28 przetarg publiczny na dostawę materjałów drzewnych.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 86 z dn. 13.IV.28 r. i w Epoce Nr. 101 z dn. 12.IV.28 r.

PREZES
Dyrekcji Kolei Państwowych.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg publiczny w dniu 1-go czerwca r. b. na uszycie umundurowania w ilości około: 9520 sztuk czapek, 2520 par spodni, bluz 1410 sztuk, płaszczy i kurtek ciepłych 1280 sztuk, ubrań i płaszczy ochronnych 7100 sztuk. Materjał Dyrekcji. Dodatki krawieckie (bez podszewek) firm. Warunki dostawy można otrzymać w Wydziale Zasobów (pokój Nr. 41) Dyrekcji, ul. Słowackiego Nr. 2 w godz. 13 — 14 osobiście, lub w wypadkach pisemnego zgłoszenia pocztą.

Dyrekcja K. P. w Wilnie.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy” Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH” na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25. 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX”, Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

ROK II. **13 maja 1928 r.** **Nr. 4—(30)**

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **CENA NUMERU 40 GR.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

W ROCZNICĘ WIELKIEJ ODMIANY.

Minęły zaledwie dwa lata, a zdaje się, że dziesięć! Dwa lata temu tkwiliśmy w rozpaczliwej beznadziejności, w niepewności naszego państwowego i społecznego jutra. Stajemy dziś w tym rocznicowym punkcie i oglądamy się za siebie... „Jakaż odmiana!"...

Dwa lata temu z jakąś fatalną



Otoczona troskliwą opieką przez Rząd Marszałka Piłsudskiego flota narodowa Polski rośnie i potężnieje w oczach świadcząc o wytężonej pracy Rządu pomajowego nad rozbudową i wzmocnieniem życia gospodarczego oraz potęgi morskiej Polski.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА АН УРСР Инв. 207203

determinacją, po ośmiu bez mała, latach niepodległego bytu, brnąc po przez dzikie manowce błędów i nienawiści, zaszliśmy na trzęsawiska, w których rychło utonąć by przyszło całej, naszej, ciężko zdobytej niepodległości.

Dwa lata — a jakże wiele!

Grzęźliśmy coraz bardziej. Wszystko chyliło się ku upadkowi, nie można było dojrzeć znikąd ratunku, dusiliśmy się w straszliwej atmosferze prywaty, korupcji, bezsensu, warcholstwa i jałowego narzekania. Tonęliśmy w tej beznadziejności wiedząc, że toniemy, nie czyniąc prawie nic ku ratunkowi. Widzieliśmy wzbierający na narodzie wrzód, wiedzieliśmy, że tak dalej trwać nie może, nie widząc drogi i wyjścia z tej opresji, a coraz częściej jeno wzrok zwracając w stronę małego dworku w letnisku podwarszawskiem, gdzie odpoczywał — pozornie — Ten, któremu ogromną większość jeżeli nie wszystko, z naszej dzisiejszej Niepodległości zawdzięczamy.

Pracowity to był odpoczynek. Nieustające a czujne baczenie na wszystko co się działo w Rzeczypospolitej. Aż przyszła chwila, w której uznał, że „nieprawości" przebrały wszelką miarę i uderzywszy mieczem w szale losów Rzeczypospolitej, powtórnem cięciem przeciął wrzód co na jej zdrowym organizmie wezbrał.

Ruszyły na wezwanie ukochanego Wodza wierne pułki, niezmiennie wielkości Jego ducha, Jego rozumu serca pełnego miłości Ojczyzny, ufające.

Dnia 12-go maja Marszałek Piłsudski zbrojnie wkroczył do Warszawy. Wyległy na ulice tłumy. Otoczyły sunące po Krakowskiem Przedmieściu auto Naczelnika Narodu i Wojska wiozące, radosną czyniąc Mu owację. Entuzjazm rośnie z sekundy na sekundę. Dawno stolica takiego wzruszenia nie doznała. Westchnęła głęboko i z ulgą; dlaczego — sama, jeszcze nie wie, intuicyjnie przeczuwa wszakże moment przełomowy.

Nie ustąpiło jednak, bez oporu rządzące przegniłe, partyjnictwo. Nadużywając haseł o „praworządności", którą łamało perfidnie, na każdym kroku i innych obłudnych, zwietrzałych frazesów, obstawiło się mitraljezami i próbowało się utrzymać na pozycjach, moralnie—od dawna straconych. Rozległ się po stołecznych ulicach trzask maszynek, stukot kul o bruki i mury. Polała się na granity, betony i asfalty krew niepomnych na śmierć, przez kule rozsiewaną rzęsiście, mieszkańców Warszawy, przejętych „chwilą osobliwą"; padło też nieco żołnierza... To nieodłączne w takich sprawach zło...

Zwycięstwo odniosła przecież sprawa lepsza. Tem trwalsze, że skropione krwią; obmyła ona jakby grzechy nasze, ofiarą jej się dokonała przemiana w naszej psychice ówczesnej, w stanie umysłów narodu.

Niech co chcą, mówią przeciwnicy (jest ich coraz mniej), przełomu majowego. Niech najzgryźliwiej i najironiczniej wyraz „sanacja" zjadliwie na wszystkie sposoby odmieniają, nic to. Przemiany są tak oczywiste, życie tak gromkim głosem na każdym kroku o tem woła, że głuszy najzjadliwszy syk bezsilnej złości. Niema dziedziny, w której, najoczywiściej to by się nie przejawiało. Życie państwowe—prywatne, społeczne czy indywidualne rozwija się z rozpędem, w przedmajowym okresie naszej państwowości będącym, w sferze marzeń.

Trudno nam przytaczać tu przykłady tego. Zrobiono to gdzieindziej i obszerniej. Zresztą wystarczy tylko spojrzeć w którąkolwiek stronę aby je odnaleźć.

Wzmogliśmy się potężnie wewnętrznie i zewnętrznie. Porządkujemy Rzeczypospolitę budując ją materjalnie i oczyszczając moralnie. Jakkolwiek dużo jeszcze należy uczynić w tej drugiej dziedzinie, zrobiono jednak bardzo wiele, niezadowolonym należy to pokazać w odpowiedzi, dodając, że na taki ogrom pracy dwa lata — to trochę mało.

Skarb silny, przemysł i handel ożywiony, nowe szkoły i drogi i polskie, na morzach dalekich, okręty; wspaniała rozbudowa, na świat cały okna Rzeczypospolitej.

Jej mocarstwowe stanowisko, powaga w wielkiej rodzinie narodów utrwalone.

Na dobrej drodze współżycie Polaków z innej narodowości obywatelami Państwa, rozjątrzonymi przez poprzednie rządy.

Cóż więcej trzeba? A i to nie wszystko przecież, z najogólniejszych, najważniejszych zmian.

Sięgamy coraz dalej, coraz szerzej. Fakt drobny zda się, dziedzina specjalna: Rząd polski finansuje dwa loty przez Atlantyk. Oficerowie polscy polecą przez ocean. Bóg da — szczęśliwie przebędą tę próbę ryzykowną — cóż to za sława dla imienia polskiego na całą kulę ziemską! Co za wspaniała propaganda! Czy by się na to zdobył jaki rząd Witosa, a nawet Skrzyńskiego?...

Patrzymy więc, powtarzam jeszcze raz, z otuchą w przyszłość. Znikają chmary zaciekłych politykierów, pracuje Rząd, a każdy obywatel spokojny o tę pracę ima się swoich obowiązków bardziej intensywnie. Zajęci pilnie każdy w swoim zakresie działania, czyńmy to co czynić umiemy najlepiej, ku chwale, ku potędze i duchowej wielkości naszej, Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

S. Kl-ski.

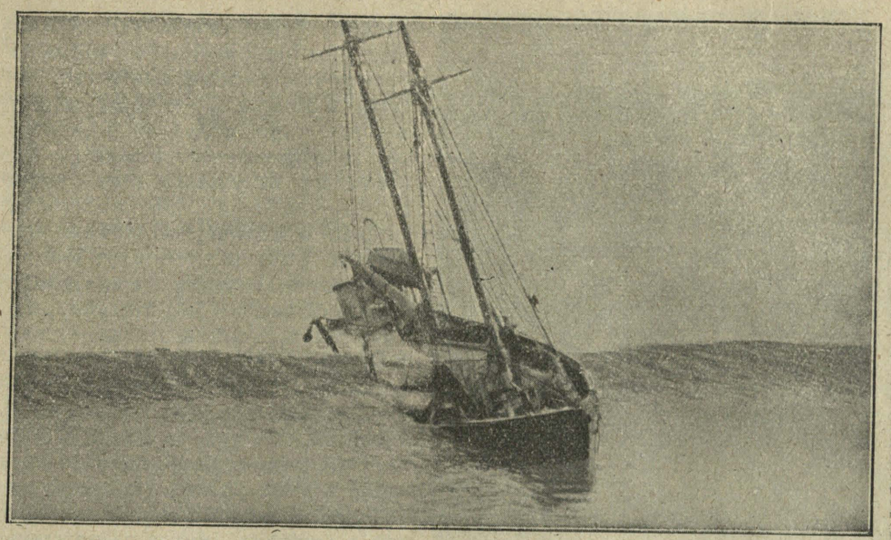
Morze jako warunek potęgi Państwa.

Jechaliśmy wzdłuż wybrzeża morza Śródziemniego. Migały stacje: Orbetello, Liworno, Spezia, Rapallo. Pociąg elektryczny mknął, niekiedy zawieszony nad samem morzem, raz wraz wpadając w podziemne galerje i tunele. Zdawało się czasem, że tym podziemiom nie będzie końca, że skazani jesteśmy na wieczny ponury mrok, nie rozproszony nawet mętnem światłem pociągu, gdy raptem pociąg wyrwał się z podziemnych czeluści i morze cudowne, zachwycające ukazało się, nam w całej swej potędze i krasie. Właściwie trudno było sobie uświadomić, że te bezkresy szafiru, seledynu i złotosrebrnego blasku są morzem. Olśnione oczy mrużyły się od blasku i pieściły zachwycone te nieobjęte tonie, od których szła jakaś cudowna za światowa pieśń, jakaś symfonja niebios, jakaś muzyka sfer. Był tam żal, odwieczne łkania i szlochy, były skargi i modlitewne westchnienia, były melodje z tańca rusałek i nimf, były opowiadania i baśnie wieków o jakichś dawnych, pradawnych snach. Czuć było

w tem jakąś bajkę, która wszystko czarowała i usypiała w jakiemś kole zaklętych marzeń i rojeń. Wyrwały mię z tego czarodziejskiego snu jakieś grzmoty i huczne gwary. Już dawno minęliśmy Genuę, lecąc ku przepięknym San-Remu i Nicei. Wiał silny wiatr. Morze wzbałwanione gnało do ataku niewliczone pułki i armje fal. Leciały rzędami wałów jeden za drugim, jeden za drugim dolatywały kresu i ze straszliwym łomotem w bryzgi rozbijały się nagiemi piersiami o ostre nadbrzeżne skały. Tak tłukąc się w bezsiinej złości czy żalu, wracały w otwarte morze, by za chwilę z jeszcze większym rykiem i grzmotem ponowić swe bezsilne ataki.

W tych pieśniach i szałach południowego morza wspomniał mi się nasz szary kochany Bałtyk. Polska wyzwolona dostała traktatem wersalskim nieznaczny tylko kawał tego wybrzeża, jakie mieliśmy za czasów przedrozbiorowych. Winnem temu było same społeczeństwo polskie, które w czasach, gdy Rosja dążyła za wszelkę cenę do brzegów Bałtyku, aby według słów Piotra Wielkiego, wyrąbać okno na Europę, to w tych właśnie czasach polskie społeczeństwo bagatelizowało znaczenie morza, dając możność usadowieniu się niemców na ziemiach polskich i utworzeniu samoistnego z tych ziem królestwa Prus. Z drugiej strony winna jest i zachłanność niemiecka, która nieprzebierając w metodach, brutalnemi aktami gwałtu w czasach niewoli potrafiła znacznie zgermanizować nasze wybrzeże. Niemcy zdawali sobie sprawę, że posiadanie kolonji, że nie skrępowana możność komunikacji z całym światem, że niezależność ekonomiczna możliwą jest tylko w tym wypadku, o ile państwo posiada morze. To też pragnęli żelaznym ramieniem po przez Gdańsk, Królewiec, Rygę i Rewel objąć Bałtyk w swoje wyłączne posiadanie, odpychając od brzegu inne narody, które miałyby być skazane na łaskę i nie łaskę niemców w komunikacji z szerokim światem. Jak ta łaska wygląda wiemy dobrze z doświadczenia 1920 r., kiedy to, mając bolszewicki nóż na garle, nie mogliśmy swobodnie sprowadzać broni i amunicji, gdyż niemcy gdańscy nie chcieli wpuścić do portu naszych transportów wojennych. To też sprawa posiadania własnego portu stała się dla nas już wówczas kwestją nietylko uniezależnienia od sąsiada, lecz kwestją bytu.

Lecz nietylko dla spraw obrony Państwa potrzebny jest nam własny port i własna flota. W życiu pokojowem Państwa naszego posiadanie floty handlowej jest nie mniej koniecznym warunkiem uniezależnienia ekonomicznego kraju od wielkich państw morskich. Wiemy dobrze, że musimy sprowadzać rozmaite surowce i rozmaite maszyny i narzędzia, których w kraju nie mamy, lub nie możemy wyprodukować. Otóż nie tylko musimy płacić zagranicy za te przywozowe artykuły olbrzymie sumy (złotem), lecz za sam przewóz wypłacamy zagranicy kilkaset miljonów rocznie, które, przy posiadaniu własnej floty, mogłyby być użyte w kraju, na podniesienie naszego dobrobytu. Rozumie to doskonale Rząd Marszałka Piłsudskiego i wszelkiemi siłami dąży do powiększania naszej floty tak wojennej jak i handlowej. Lecz wysiłki rządowe nie wystarczają. Społeczeństwo polskie musi się chociaż teraz wziąć się do rzeczy. Tak jak Liga Obrony Powietrznej Państwa, pomaga Rządowi w dziedzinie awiacji, tak samo muszą być potworzone komitety lub związki budowy floty morskiej. Całe Państwo musi być pokryte siecią takich komitetów. Jeżeli nam jest drogą niepodległość, jeżeli chcemy ją utrwalić, a Polsce zapewnić mocarstwowe stanowisko, musimy czynnie wziąść się do rzeczy. 30 miljonowy naród Polski może dużo zdziałać tylko trzeba, jak powiedział Wyśpianski, „zechcieć chcieć".



Okręt polski, na pełnem morzu zmaga się z wichrami mknąc do portu polskiego w Gdyni.

Kolejarze niejednokrotnie dali dowody swego przodownictwa w rozmaitych akcjach państwowych jak LOOP., TOP, i t. p., niewątpimy że i w dziedzinie rozwoju morskiej potęgi Polski, wyprzedzą inne warstwy naszego społeczeństwa.

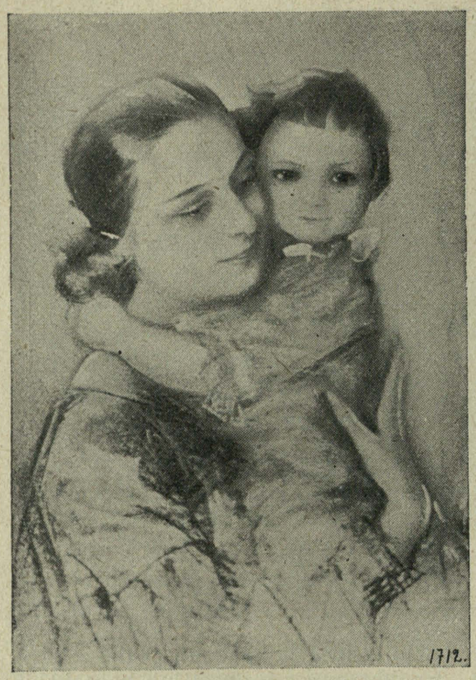
Do kwestji rozwoju komunikacji morskiej będącej naturalnem uzupełnieniem komunikacji lądowej powrócimy jeszcze niejednokrotnie.

Wit. K.

Rola sztuki w życiu społecznem.

(Na marginesie wystawy obrazów artystów warszawskich w sali Stow. Techników Polskich w Wilnie).

Zmaterjalizowane w ostatniej dobie wskutek ciężkich warunków bytu społeczeństwo przeważnie mało sobie zdaje sprawę ze znaczenia, jakie sztuka na kształtowanie się życia społecznego wywiera, mało nawet chce myśleć i zastanawiać się nad tem. A jednak jest faktem niewątpliwym, chociaż nie wszyscy uświadamiają to sobie w jednakowym stopniu, że coraz więcej razi nas brzydota naszych ulic, przedmieść i mieszkań, że tworzymy miasta-ogrody, wspaniałe skwery, kolonje wzorowych domów mieszkalnych, że nawet w magazynach i sklepach handlowych dbamy coraz więcej o piękne urządzenie wnętrz i opakowanie przedmiotów. Wreszcie także i moda w naszych ubiorach zbliża się coraz więcej do prądów i wymagań sztuki. Dzisiaj zresztą sztuka już przestała być przywilejem tylko dla nie licznej garstki wybranych, ale staje się dostępną dla coraz szerszych warstw społeczeństwa, a tęsknota do piękna staje się coraz



Z „wystawy zimowej" obrazów w T. P. S. P. we Lwowie Józef Kidon: „Macierzyństwo" (pastel).

bardziej charakterystycznym przejawem w życiu ludzkości. Sposobem zaś do zaspokojenia tej tęsknoty, do napawania wzroku pięknem i wzbudzenia pewnych wrażeń estetycznych są urządzane od czasu do czasu wystawy dzieł sztuki. I tak piękno przyrody, jej niezliczone harmonje symetrje i proporcje kształtów,



Z wystawy zimowej obrazów w T. P. S. P. we Lwowie Józef Kidon: „Przebudzenie" (pastel).

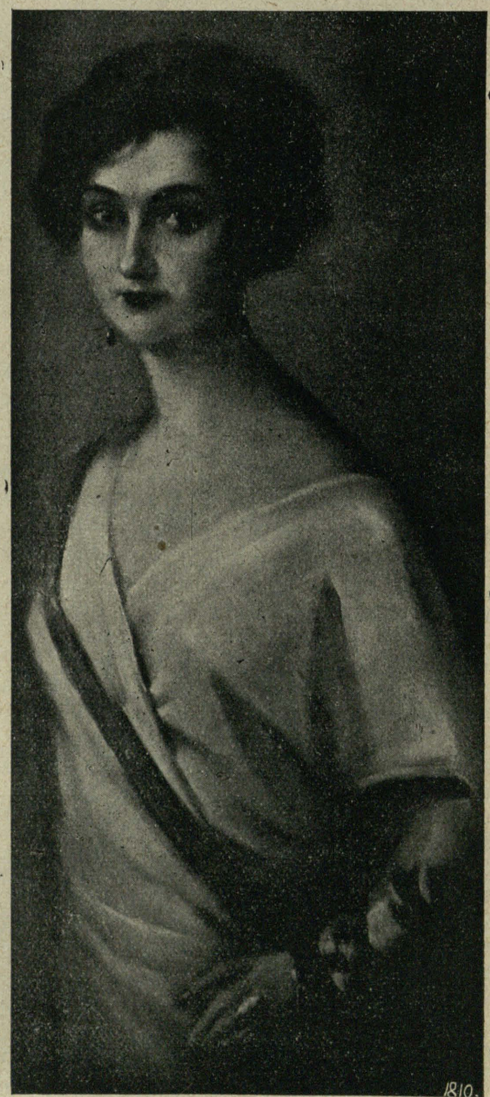
widzimy przed sobą w skoncentrowanej formie, owianej indywidualna barwnością twórczą i talentem artysty w obrazach. — Obraz artysty otwiera nam oczy na piękno — czy to przyrody czy kształtu ludzkiego, bo uczy nas szukać piękna i odczuwać je tak, jak zobaczył je i odczuł wrażliwszy od nas malarz-artysta. Rodzaje piękna są jednak różnorodne i sztuka we wszystkich jej dziedzinach — jak muzyka, poezja, rzeźba, architektura, malarstwo i sztuki zdobnicze — przechodzi zgodnie z rytmem życia wszechświata, także różne fazy swojej ewolucji.

Pod tym względem bardzo zajmującą jest otwarta obecnie w Wilnie na czas od 3-go do 20-go maja wystawa obrazów warszawskich artystów malarzy w sali Stow. Techników Polskich przy ul. Wileńskiej 33. Wystawa ta zawiera zbiorowy pokaz prac znanego portrecisty Józefa Kidona, większą kolekcję krajobrazów i martwych natur Felicji Czajkowskiej, kilkanaście krajobrazów Stefana Domaradzkiego, rzeźby P. Laksa oraz batiki na jedwabiu i na drzewie artystek warszawskich Kazimiery Doruchowskiej, Hanny Heneberżanki, Wandy Gentil Tippenhauer, Ireny Mędrzeckiej, Leonory Onichimowskiej i Marji Borysowiczówny.

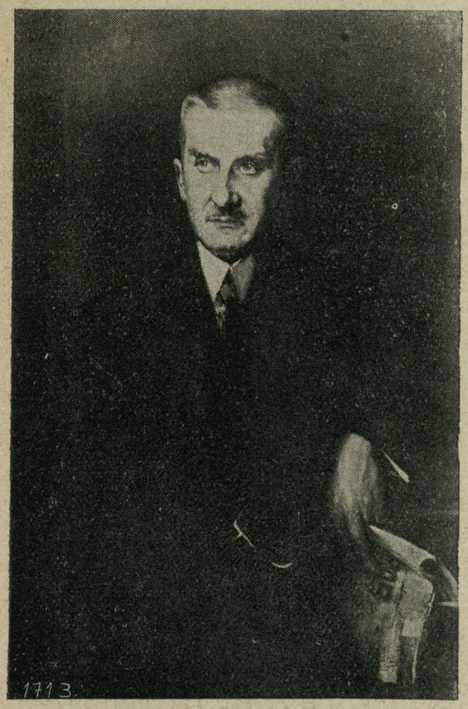
Nazwa batiku odnosi się oczywiście nie do przedmiotu, a tylko do techniki malowania, polegającej na wylewaniu deseniu woskiem za pomocą rozgrzanej nad ogniem fajeczki i następnie zanurzania całej materji w barwniku, przyczem wosk chroni zalane nim części materji od zabarwienia. Stosownie do założeń kompozycji powtarza się zalewanie woskiem innych części ornamentu na coraz to innej barwie materji kilkakrotnie, w rezultacie czego ostatecznie po osunięciu wosku zapomocą benzyny otrzymuje się na materji wielobarwny deseń o przedziwnie subtelnej harmonji barwnej. Sztuka batikowania, przeniesiona do Europy z wyspy Jawy, a przypominająca poniekąd nasze pisanki na jajkach wielkanocnych, doszła w Polsce do bardzo wysokiego poziomu artystycznego. Na międzynarodowej wystawie sztuki dekoracyjnej w Paryżu w r. 1925 otrzymali batiki polskie artystek warszawskich najwyższe od znaczenia, ostatnio zaś na targach międzynarodowych w Lyonie i w Medjolanie również cieszyły się wielkiem powodzeniem. Przyczyniła się do tego w niemałej mierze także oryginalność polskiego stylu dekoracyjnego, posiadającego tak doskonałe wzory w deseniach na pasach słuckich i w prastarem zdobnictwie ludowem

W batikach, wystawionych obecnie w sali Stow. Techników Polskich w Wilnie przeważa dążenie do modernistycznie uproszczonej i zwartej konstukcji dekoracyjnej, natomiast w obrazach piękno przyrody i kształtu ludzkiego widzimy przedstawione w sposób realny z podkreśleniem cech najbardziej poetyckich i charakterystycznych.

Bardzo subtelnie wyczute i odtworzone na płótnie są wybitnie nastrojowe momenty przyrody, jak „Wschód księżyca , „O świcie na łąkach", „Zachód słońca nad łanami żyta", „Wiosna" w obrazach Stefana Domaradz-



Z wystawy obrazów artystów warszawskich w Wilnie Józef Kidon:: Portret p. Szemerowiczowej (pastel).



Z wystawy obrazów artystów warszawskich w Wilnie Józef Kidon: Portret b. rektora uniw. Jagiel. prof Estreichera (olejny).

kiego. Wszystkie ostre kontrasty, spotykane nieraz w przyrodzie, są tu umiejętnie stonowane, ujęte w harmonijną powiewną kompozycję barwną.

W krajobrazach Felicji Czajkowskiej to piękno przyrody wyrażone jest inną techniką malowania, innym sposobem odczucia gry światła na przedmiotach i refleksów promieni słonecznych. W pogodnym i słonecznym nastroju wlewają nam w duszę jej „Ruiny starego zamczyska" oblane jasnemi promieniami słońca, jej „Chałupki z malwami" i fragmenty wsi z Lubelskiego i Kieleckiego, zdroje jasnej i czystej poezji. Zaś martwe natury Czajkowskiej, dzięki umiejętnej, długoletnią pracą nabytej technice, dają nam wrażenie rzeczy prawie dotykalnych. Jej owoce lśnią świeżością, jej kwiaty wabią oko pięknością swych barw, na marmurach stolików i na szkle wazonów refleksy promieni słonecznych olśniewają nas potęgą barwy i życia.

Największą salę na tej wystawie zajmuje zbiorowa wystawa obrazów Józefa Kidona, zawierająca całą galerję portretów oraz studjów i aktów kobiecych. Tu piękno już w zgoła innej przejawia się formie. Najistotniejszą treścią człowieka jest jego treść wewnętrzna, piękno jego duszy. I ta treść wewnętrzna, ten zasadniczy nastrój jego duszy przedewszystkiem odzwierciadla się w oczach.

Należy zwrócić uwagę szczególnie na wyraz oczu w portretach Józefa Kidona. Jaka siła wyrazu tkwi właśnie w spojrzeniu portretowanych przez niego osób. W każdym z tych portretów wyraz oczu jest inny, jego treść psychiczna odmienna, jak w ogóle różne są charaktery i indywidualności ludzkie. W portretach kobiecych oprócz wyrazu oczu i rysów twarzy położony jest także silniejszy nacisk na dobór akcesorjów i właściwości materji, albowiem strój jest prawie integralną częścią duszy kobiecej. I w tych jego portretach i studjach główek kobiecych jest istotnie dużo subtelnego wdzięku.



Z wystawy obrazów w Wilnie Józef Kidon „Optymista" (olejny).

Godnem uzupełnieniem tej wystawy obrazów są rzeźby młodego wilnianina P. Laksa. Oprócz kilku portretów widzimy tu kilka ujętych w sposób syntetyczny koncepcji ideowych, jak „Lotnictwo", Sfinks", „Górnik", „Człowiek-ptak" i „Niewinność", które przedstawiają się bardzo zajmująco. Wystawa ta w ogóle tak eksponatów, jak i nadzwyczaj gustownem i wytwornem ich rozmierzeniem daje nam dużo estetycznych wrażeń, a na tem też polega jej wybitnie społeczne znaczenie.

Feliks Lubierzyński.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

11. Ogólno-administracyjne i prawne.

w marcu r. b. (Dz. U. M. K. Nr. 5)

— Zmieniono rozporządzenie Ministerstwa Kolei żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych. (Dz U. Rz. P. Nr. 16 z dn. 17 lutego 1926 r.) w następujący sposób: „w ustępie 2 § 16 zamiast „nadzorcy toru" ma być „zawiadowca odcinku", ustęp zaś 3 otrzymał następujące brzmienie 3) „Djety wynoszą dziennie dla pracowników nieetatowych, stałych dziennie płatnych, zaliczonych do: kategorji płacy I-ej 9 zł., II, III i IV-ej 7 zł., V, VI, VII i VIII-ej 5 zł. Przy podróżach służbowych i delegacjach do stolicy oraz na obszar wojew. Śląskiego zwiększa się djety o 20%. Postanowienie to niema zastosowania do podróży służbowych, delegacyj, odbywających na obszarze wojew. Śląskiego przez pracowników dziennie płatnych, mających na tym obszarze zwykłe miejsce służbowe". 3) w § 17 zdaniu drugiem zamiast słów: 150% normalnego miesięcznego zarobku łącznie z dodatkiem rodzinnym" — należy umieścić słowa: „u pracowników samotnych 75%, zaś u pracowników żonatych lub wdowców z dziećmi (t. j. pobierających dodatek rodzinny) 150% normalnej miesięcznej płacy w wymiarze dla samotnego (t. j. bez dodatku rodzinnego), zwiększonej o 20%, o ile przesiedlenie następuje ze stolicy lub obszaru wojew. Śląskiego, względnie do stolicy lub obszaru tego województwa, jak również przy przesiedleniu w obrębie tego województwa". 4) ustęp drugi § 17 wymienia rozporz. zaczynający się od słów: „w wypadkach wyjątkowych" skreśla się Przytoczone Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 16 grudnia 1927 r. wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obowiązującą postanowienia, zawartego w punkcie 2 § 1 od dnia 10 listopada 1927 (poz. 38).

— Utworzono Kierownictwo Budowy Gmachu Dyrekcji K. P. w Warszawie (80 osób), Kierownikiem technicznym jest prof. Lalewicz Nowy gmach Dyrekcji P. K. w Warszawie stanie na Pradze tuż obok dworca wileńskiego (poz. 39).

— Przenoszenie pracowników kontraktowych i przyznawanie im kosztów przeniesienia wymaga, jak to wyjaśnia rozp. Min. Kom. z dnia 20 lutego 1928 r. Nr. 1 1775/2/28, w każdym poszczególnym wypadku, uprzedniej zgody i zezwolenia M. K na przyznanie tych kosztów na uzasadniony wniosek Dyrekcji K. P. w związku z tem do formularza umowy, zawieranej z prac. kontr dodano nowy ustęp traktujący o wyrażeniu zgóry zgody prac. kontr. na piśmie na przeniesienie i określający normy kosztów przeniesienia (poz. 40)

— Uregulowano ostatecznie rozporządzeniem M. K. Nr. 1/24277/27 z z dnia 28 lutego 1928 r. kwestję interwencyj pracowników kolejowych w Ministerstwie Komunikacji w sprawach służbowych względnie osobistych bądź prywatnych. M. K. zarządziło, że wszyscy pracownicy Dyr. Kol. Państw. wzgl. podległych jej organów do Naczelników Wydziałów włącznie winni w



Z wystawy obrazów artystów warszawskich w Wilnie A. Domaradzki: „Resztki śniegu" (olejny).

każdym wypadku wyjazdu służbowego do Ministerstwa Komunikacji (także i wezwani przez M. K.), uzyskać piśmienne upoważnienie ze strony Prezesa Dyrekcji wzgl. jego zastępcy, w którem to upoważnieniu wskazane być mają sprawy, w których poruczona została interwencja danemu pracownikowi. Z upoważnieniem takiem winien pracownik zaraz po przybyciu zgłosić się w Wydziale Prezydjalnym, u urzędnika informacji (pok. 19), który zatrzyma u siebie dostarczone mu pisemne upoważnienie D. K. P. i skieruje przybyłego służbowo pracownika do właściwego Departamentu wzgl. wydziału, wydając mu równocześnie ze swej strony kartkę z uwidocznieniem wymienionego przez D. K. P. przedmiotu interwencji. Kartkę tę winien przybyły pracownik okazać każdemu Dyrektorowi Departamentu wzgl. Naczelnikowi Wydziału do którego zostanie skierowany, bez czego nie mógłby być wogóle dopuszczony do interwencji (poz. 41).

— *W sprawie ulg przejazdowych pracowników kolejowych oraz ich rodzin* Min. Kom. rozporządzeniem Nr. R. 2523/28 z dnia 8/III 28 r. wyjaśniło Dyrekcjom kolei, że prawo do korzystania z klasy I-ej przy przejazdach bezpłatnych wzgl. ulgowych przysługuje pracownikom, (tudzież kandydatom kolejowym) posiadającym grupy uposażenia od IV do VI włącznie; z klasy II-gej — od VII do IX grupy włącznie; z klasy III-ciej wszystkim pozostałym. Niezależnie od tego podziału wszyscy pracownicy, którzy przed dniem 1 lipca 1920 r. służyli na P. K. P. i podówczas korzystali z biletów klasy wyższej wyjątkowo korzystają z rodzinami z tego przywileju i nadal, o ile nie zostali zdegredowani dyscyplinarnie, lub dobrowolnie wyrazili zgodę na obniżenie grupy uposażenia, bądź mieli przerwę w służbie, co wyłącza ich z tego przywileju. Emeryci kolejowi wraz z rodzinami, oraz wdowy i sieroty po pracownikach kolejowych tak czynnych jak i emerytowanych korzystać będą z tej klasy, z której korzystali jako pracownicy w chwili przejścia w stan spoczynku, względnie w chwili śmierci pracownika (poz 42).

w kwietniu b. r. (Dz. U. M. K. Nr. 7).

— Ogłoszono rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o karach za szpiegostwo i niektóre inne przestępstwa przeciw Państwu — przedruk z Dz. U. R. P. Nr. z dn. 24/II 1928 r. (poz. 42)

— Ogłoszono rozporządzenie M. K. Nr. 1/2738/4/28 z dnia 3/III 1928 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (poz. 60).

WOLNA TRYBUNA

Czy komercjalizacja PKP jest potrzebna? Uwagi na marginesie projektu o komercjalizacji PKP.

Od jednego z naszych czytelników otrzymujemy poniższe uwagi dotyczące projektu o komercjalizacji PKP. Zagadnienie to autor oświetla dość jednostronnie, widocznie pod wpływem istniejących w otaczającem go społeczeństwie kolejowem nastroi.

Uwagi te zamieszczamy jedynie ze względu napotrzebę rozwinięcia wszechstronnej rzeczowej dyskusj nad doniosłem zagadnieniem komercjalizacji P. K. P.

Wierzymy. że dyskusja zainteresowanych pozwoli wyjaśnić szerszemu ogółowi kolejarzy i społeczeństwu istotę zagadnienia komercjalizacji i możliwość jej realizacji na PKP.

Red.

Sprawa komercjalizacji kolei, t. j. przerobienia jej na instytucję naprawdę przedsiębiorstwa w ub. kwartale stawała się aktualną z dnia na dzień z godziny na godzinę zwłaszcza po wniesieniu odnośnego projektu przez Ministra Komunikacji na Radę Ministrów.

Ogół pracowniczy kolejarzy oczekiwał niecierpliwie ustawy względnie dekretu o komercjalizacji, rozmaicie jednak ustosunkowując się do niej.

Część pracowników kolejowych, składająca się przeważnie z t. zw. karjerowiczów była niechętną projektowi komercjalizacji. Składały się na to rozmaite względy. Komercjalizacja z natury rzeczy musiałaby pociągać za sobą pewne przesunięcia personalne, pewne zmiany na różnych stanowiskach. Oczywiście, że ci, co zamiast głowy mają „plecy" w dochodowem przedsiębiorstwie nie mogliby się utrzymać. Odpadłyby i inne względy nic z koleją nie mające wspólnego, a dziś stanowiące podstawę do oceny i zakwalifikowania pracownika, a więc bez znaczenia byłaby przynależność pracownika do tej czy innej organizacji sportowej, jego uzdolnienie artystyczne, muzyczne lub inne. Z chwilą komercjalizacji musiałyby się też skończyć i wpływy ciotek, teściowych i małżonek. Niewsmak była komercjalizacja i wielu biurokratycznym dygnitarzom. Przyzwyczaili się oni rządzić. Tak dobrze przecież być naczelnikiem, mieć podwładnych, wydawać polecenia i rozkazy, a na klijentów patrzeć z wysokiego swego „stolca" nie jak na stronę drugą, z któ-

rej się kolej utrzymuje, która daje dochody, lecz jak co najmniej na podwładnych—na poddanych, którzy mają wykonywać tylko rozkazy swej władzy zwierzchniej, jaką są oni — dygnitarze. Przecież to tak przyjemnie mieć władzę i być w stosunku do klijenta, jak naprzykład, wojewoda do policjanta, a generał do szeregowca, żołnierza. A tu raptem komercjalizacja. Fe, jakie to brzydkie słowo. Łączy się z niem zaraz pojęcie jakiejś firmy handlowej, gdzie od subjekta do naczelnego dyrektora firmy wszyscy są uprzejmi, powiem nawet, nadskakująco grzeczni, względem klijenteli. Więc jakto z takiego wielkorządcy stać się nadskakującym? Pal djabli komercjalizację. Lepiej zachować teraźniejszy sposób rządzenia, bo bez względu na to czy kolej jest dochodową czy stratną, nie trzeba specjalnie troszczyć się o przysporzenie jej dochodu, o zjednanie klijenteli, wszak pobory, czy źle jest czy dobrze, państwo z ogólnego skarbu zapłaci. Tak rozumowała druga część pracowników.

Inna zaś część pracowników, która podjęła rzucone pocztowcom przez Ministra Miedzińskiego hasło, że kolej tak jak i poczta istnieje nie dla rządzenia ludnością lecz do obsługiwania jej potrzeb oczekiwała skwapliwie chwili skomercjalizowania, widząc w niej nie tylko poprawę własnego bytu lecz i poprawę panujących obecnie stosunków i samych sposobów eksploatacji, zduszonej przez biurokrację i suchy paragraf.

Wypowiedział się za skomercjalizowaniem kolei w ub. roku zjazd pracowników kolejowych, wypowiada się zatem i Związek Inżynierów Kolejowych, Związek Urzędników Kolejowycy na łamach swoich organów „Inżynier Kolejowy" i „Łącznik", wypowiedziały się i inne Związki. Niestety sprawa komercjalizacji przed paru miesięcami tak nagła i paląca obecnie utknęła gdzieś na martwym punkcie. Biurokracja trymfuje.

Tymczasem podnoszą się głosy o konkurencję, jaką czyni kolei ruch samochodowy i inne sposoby lokomocji. Zagranicą, gdzie ta konkurencja jest więcej odczuwalną, wysiłki kierowniczych sfer kolejowych idą w kierunku usprawnienia ruchu kolejowego dla wytrzymania konkurencji względnie złagodzenia ujemnych jej dla kolei skutków. U nas biurokracja kolejowa pociesza się myślą, że stan naszych dróg bitych i gruntowych nie pozwala na wielki rozwój ruchu samochodowego, zatem konkurent ten dla kolei nie jest zbyt groźnym, można więc spać snem sprawiedliwego nie troszcząc się zbytnio o jakieś tam usprawnienia w organizacji i systemie eksploatacji kolei.

Skutki tego snu są, aż nadto widoczne. Czytamy w N rze 7 „Łącznika" z r. b. pod tytułem „Czy potrzebna jest komercjalizacja kolei" fakt, że klijent na odbiór przesyłki towarowej, po przeekspedjowaniu jej ze st. Warszawa—Główna na st. Warszawa—Wschodnia musiał stracić aż 5 (wyraźnie pięć) dni, „Łącznik" podkreśla fakt, że przestrzeń tą, t. j. od st. Warszawa — Główna do st. Warszawa—Wschodnia, którą samochodem można przebyć w 15 minut, a pieszo w 60 minut, koleją przewożono przesyłkę aż 5 dni.

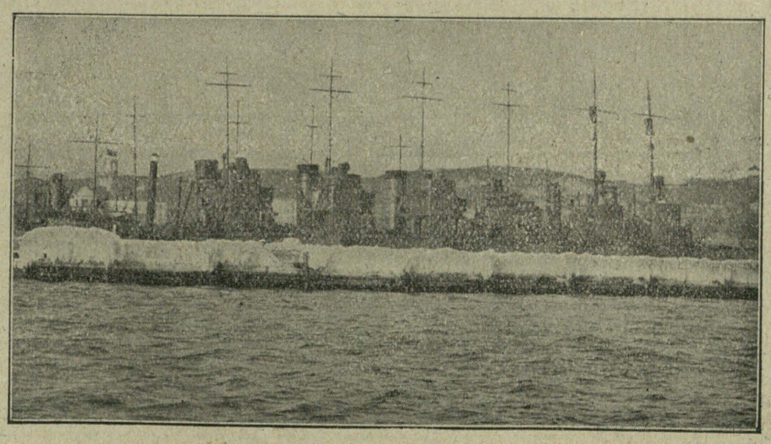
Dzieje się to w czasie, kiedy przestrzeń od Paryża do Nowego-Jorku przebywa się jednym przeskokiem w czasie jednej doby. To krzyczące zestawienie szybkości przewozu rozmaitemi środkami lokomocji, te skandaliczne fakty nikogo jednak z wielkich biurokratów nie interesują. Nikt w to nie wgląda, jak by te rzeczy nie miały dla kolei najmniejszego znaczenia, jakby kolej była przeznaczona do innych celów, lecz nie dla przewożenia.

Sądzę, że służba publiczna w prasie, wymaga w imię interesów ogółu, podkreślania wszelkich niedomagań, bolączek życzą gospodarczego Państwa pragną przeto za pośrednictwem łamów Expresu Kolejowego zwrócić uwagę czynników miarodajnych na fakt, że naprawienie życia państwowego możliwem jest nie drogą sporadycznej rewizji, względnie komisijnych lustracji, lecz przez gruntowną zmianę swego stosunku do systemu biurokracji.

Przy rewizji dotychczatowego stanowiska władz centralnych do systemy organizacji państwowych ich urządzeń gospodarczych, sprawa komercjalizacji kolei niewątpliwie nabierze znowu aktualności. Oby to rychło już nastąpiło.

Kryton.

Z WIDOKÓW POLSKIEGO MORZA



Flota Polska w Porcie Gdyńskim.

PPi 27202
192814.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja kolei państwowych w Warszawie niniejszym ogłasza publiczny przetarg pisemny na wykónanie szaf, stołów i ław, dla szatni i jadalni, w domu administracyjnym Wydziału Mechanicznego na post Szczęśliwice.

Roboty mają być wykonane z materjałów firmy i winny być całkowicie ukończone w terminie: do dnia 15 sierpnia 1928 r. pod rygorem kary umownej w wysokości 15 zł. za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia.

Firma stająca do tego przetargu, winna złożyć w Kasie Głównej Dyrekcji lub jakiejkolwiek kolejowej wadjum w wysokości 150 złotych, w formie ustalonej przez Ministerstwo Skarbu

Oferty tylko na całość, a nie na część robót, należy składać do godz. 15-ej dn. 26 maja 1928 r. do skrzynki, znajdującej się w korytarzu biura Wydziału Zasobów D.K.P. w Warszawie, Al. Jerozolimska Nr. 1/3.

Oferty złożone po godzinie 15-ej dnia 26 maja r. b. będą pozostawione bez rozpatrzenia.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi w Prezydjum Dyrekcji dnia 29 maja r. b. o godz. 9 ej.

Bliższe szczegóły przetargu i wykonanie robót, jak również rysunki można przeglądać w Dziale Budynków Wydziału Drogowego D. K P. w Warszawie, Plac Trzech Krzyży Nr. 8, piętro 3-cie w godzinach urzędowych. Tamże będą wydawane szczegółowe warunki przetargu, projekt oraz ślepy kosztorys — po wpłaceniu 5-ciu złotych, stanowiących zwrot kosztów sporządzenia tych druków i planów.

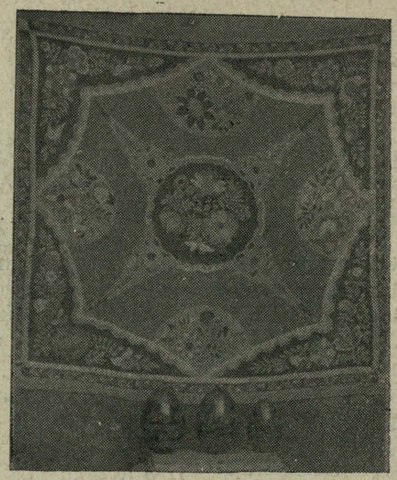
Dyrekcja kolei państwowych w Stanisławowie rozpisała przetarg na szycie mundurów służbowych na rok 1928. Termin wnoszenia ofert upływa 31 maja b. r. Bliższych informacyj udziela Wydział Zasobów Dyrekcji.

OGŁOSZENIE.

DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE

ogłasza niniejszem przetarg publiczny w dniu 12 czerwca r. b. na całoroczną dostawę 15.000 kilogramów świec stearynowych.

Warunki dostawy można otrzymać w Wydziale Zasobów D. K. P. Wilno, (pok. Nr. 41) ul. Słowackiego 2, w godz. 13 — 14 osobiście lub w wypadkach pisemnego zgłoszenia pocztą.



Z WYSTAWY OBRAZÓW I BATIKÓW ARTYSTÓW WARSZAWSKICH W WILNIE

Hanna Heneberżanka batik: „Abażur".

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 1 czerwca 1928 r. przetarg publiczny na dostawę (szycie) mundurów służbowych i ubrań ochronnych.

Szczegóły przetargu ogłoszone w Monitorze Polskim Nr. 107 z dn. 9-V 28 r. i w Epoce Nr. 125 z dn. 6 IV 1928 r.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

Przetarg.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 31 maja r. b. na dostawę szycie mundurowania.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 105 z dnia 7 maja 1928 roku.

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja kolejowa ogłasza przetarg na dzień 24 maja r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 105 z dn. 7.V 28 r.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25. 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

ROK II. 27 maja 1928 r. Nr. 5—(31)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas.
(RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

CENA NUMERU 40 GR.

TYGODNIK ILUSTROWANY
EXPRESS KOLEJOWY
INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.
POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY
ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

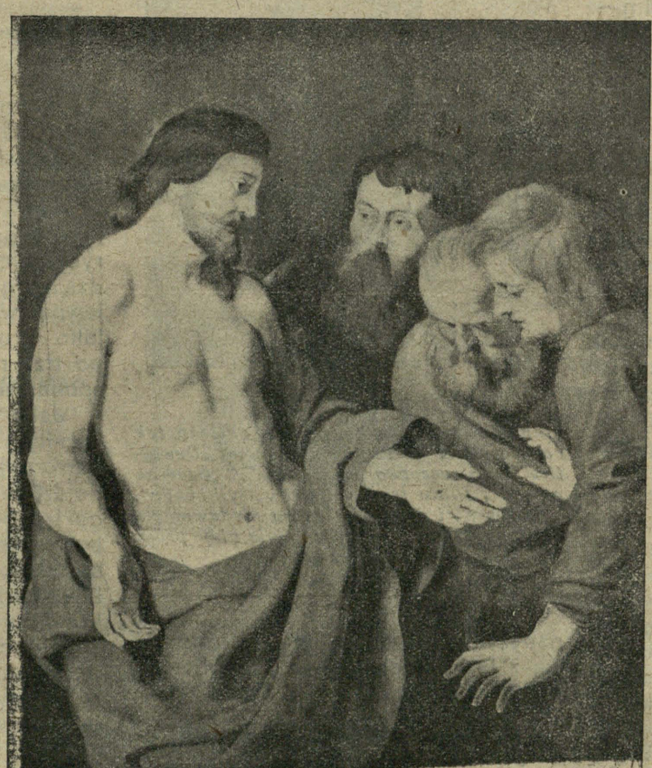
IDEA REGJONALIZMU.

Od lat kilku coraz częściej spotykamy się, w Polsce, z tem słowem. Rozbrzmiewa ono w licznych prelekcjach, ukazuje się na łamach czasopism i pism codziennych.

Regjonalizm. Jest w tym wyrazie wielkie bogactwo treści. Zawiera on ideę, która może stać się potężnym motorem naszego życia państwowego wogóle, a na nowe tory pchnąć nasz rozwój kulturalny i ekonomiczny, jeśli należycie pojęta, będzie stale ucieleśniana. Coraz więcej znajduje ona u nas zwolenników wśród najtęższych nawet naszych głów, działaczy społecznych, czy ściśle naukowych. Zaś jednym z pierwszych i najgorliwszych jej pionierów był sam — Stefan Żeromski.

Czemże jest regjonalizm? Jakie walory w sobie łączy ta idea, że tak szerokie zatacza kręgi?

Jest to nowy kierunek w pracy, w życiu narodu i państwa. Narodził się we Francji. Powstał tam jako reakcja przeciwko innemu kierunkowi a raczej systemowi życia państwowego— *centralizmowi.*



Chrystus i św. Tomasz niewierny

Centralizm francuski.

System ten rządy Francji oddawna cechujący, polega, jak wiadomo, na drobiazgowem, nieraz, sprawowaniu władzy w kraju, przez jej źródło w stolicy, według jednolitego schematu. Na narzucaniu tego samego schematu całemu państwu. Sprawy prowincji są w ścisłej zależności od centrum kraju. Samorząd jest dosyć ograniczony, jeżeli wogóle istnieje. Jest to zupełnie zrozumiałe, że tak dla życia kraju i narodu, rzecz pierwszorzędnej wagi, jak system rządzenia niemi, wywiera na ich psychice nawet, niezatarte piętno (np. wpływ wieków dzikiego despotyzmu na Rosjan!) a cóż dopiero na aktualnym tego życia porządku. Wszystkie jego dziedziny odpowiednio do tego się organizują. Dlatego też, w centralistycznej Francji rozwój jej prowincji w żadnym stopniu nie odpowiadał rozwojowi jej stolicy. Francja to Paryż—tak dzisiaj jeszcze, z wielką słusznością można powiedzieć. Cały, bez mała, jej ruch umysłowy oddawna się ześrodkował w Paryżu. Stolica dyktowała całemu krajowi jak ten ma żyć.

Rzecz niewątpliwa, że i to miało kiedyś swoje dobre strony. Za czasów Ludwika XI go, (w w. XV-ym) twórcy centralizmu państwowego w rozdrobnionej wówczas, pomiędzy licznych książąt, Francji, był on potrzebny a nawet konieczny dla jej przyszłości, jako jednolitego politycznie, wielkiego państwa. Dziś wszakże, gdy życie każdego cywilizowanego społeczeństwa jest tak skomplikowane, rządzenie szablonowe niem, jakichś

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

ustalonych formułek jest—nie do pomyślenia.

Konflikt centralizmu z życiem.

Wszak nie ma większego nieco, państwa (nie mówię o jakichś trzeciorzędnych), co do obszaru, któreby było choćby geograficznie tylko, jednolite. Z tem nierozłącznie związane są warunki gospodarcze. Jakie bogactwa materjalne taki i przemysł a jaka gleba (względnie klimat), takie i gospodarstwo wiejskie.

To samo przecież tyczy się języka i obyczajów obywateli państwa i bezpośrednio z tem się łączącego, wielkiego zagadnienia kultury.

Rzeczy—nadwyraz oczywiste. Powyżej wyłuszczonych tez nie trzeba udowadniać. Najrozmaitsze przykłady tego co krok we własnym kraju spotykamy. Rzeczpospolita Polska bowiem, plemiennie przecież jest dosyć różnorodna, geograficznie i gospodarczo jeszcze bardziej.

W — o wiele — większym stopniu istnieje to we Francji, typowym — z drugiej strony—kraju centralizmu. Państwowym językiem—francuskim—mówi (w domu) tam zaledwie 20% obywateli. Pozatem istnieje mnóstwo przeróżnych narzeczy tak bardzo do siebie oraz do francuskiego języka niepodobnych, że mówiący niemi mieszkańcy dwóch różnych prowincyj wzajemnie się nie rozumieją. Jedno z nich—to język w całym tego słowa znaczeniu, o bardzo dalekiej i bogatej przeszłości, z wspaniałą literaturą, język ogromnej części Francji, Prowancją zwanej.

Rozumie się, że taki stan musiał wytworzyć odpowiednią reakcję. Te dwa tak bardzo jaskrawe przeciwieństwa, ta różnorodność z jednej, a centralizm z drugiej strony, musiały prędzej czy później wywołać jakiś konflikt.

Regjonalizm.

I oto, w początkach naszego wieku, powstaje we Francji ruch zwany ruchem *regjonalistycznym*. Występuje on energicznie przeciw centralizmowi, głosząc zasadę, że każda dzielnica, czy okolica (wyraz „regjonalizm" pochodzi od łacińskiego *regio*—strona, okolica, kraina) danego państwa czy kraju ma swoją odrębną fizjonomję i dlatego też, wymaga odrębnego traktowania. Nie można jakiegoś utartego ogólnego szablonu stosować niezmiernie do wszystkich.

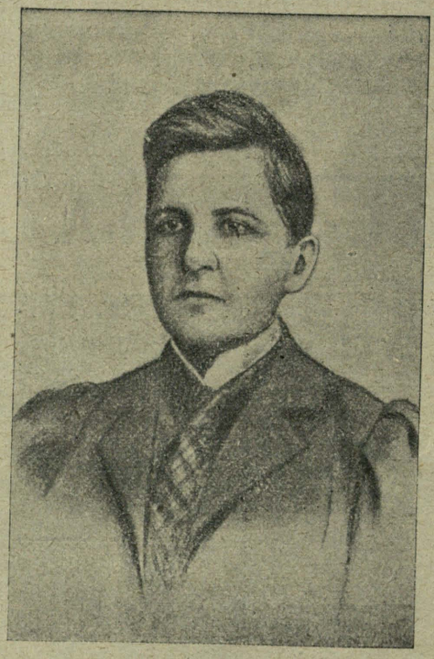
Jak się to wyraża w praktyce.

W dziedzinie polityczno-administracyjnej, m. inn. — szeroki samorząd.

W dziedzinie ekonomicznej — osobna dla każdej dzielnicy stopa podatkowa, w tych samych nawet dziedzinach gospodarstwa krajowego, zależnie od możności płatniczej mieszkańców danej okolicy. Odpowiednia rozbudowa sieci komunikacyjnej, z przystosowaniem taryf kolejowych do miejscowych potrzeb. Popieranie przez państwo pewnych gałęzi wytwórczości specjalnością tej okolicy będących.

W dziedzinie prawnej—odrębne, w miarę potrzeby ustawy, z należytym uwzględnieniem panujących w danym obszarze (regjonie) stosunków społecznych, politycznych, wyznaniowych etc.

W szkolnictwie—cały szereg odmian organizacyjnych, aż do osobnych podręczników szkolnych. Personel



MARJA RODZIEWICZÓWNA
utalentowana pisarka polska, autorka tak bardzo przez wszystkich lubianego „Dewajtisa", „Strasznego dziadunia", „Szarego procha", „Lata leśnych ludzi", „Byli i będą", „Macierzy" i w innych, która niedawno obchodziła swój jubileusz 40-letniej pracy literackiej.

nauczycielski powinien rekrutować się z ludzi miejscowych z okolicy, w której jest szkoła.

Wyższe uczelnie także do swoich „regionow" dostosowane. Odpowiednie katedry językowe, (np. litewska i białoruska w Wilnie) a także i przyrodnicze, zależnie od warunków naturalnych „regjonu". Drobiazgowe badania, etnograficzne, historyczne, wogóle—praca nad jak najdokładniejszem poznawaniem tej części kraju, rozpoczynana już w szkołach średnich, ze szczególnem podkreśleniem wszelkich miejscowych—*regjonalnych* osobliwości.

A literatura, sztuka? Olbrzymie są tutaj możliwości. Wszak często nieprzebrane skarby tkwią w przeszłości kulturalnej danego regjonu. Poeta znajdzie wspaniałe tematy w legendach, w obyczajach ludu danej okolicy, historyk sztuki w miejscowej architekturze ogólnej, w budownictwie ludowem, szczególnie, no i w bogatej skarbnicy całego zdobnictwa ludowego. Z tejże skarbnicy motywów, pełną garścią może artysta plastyk czerpać. A gwara ludowa danego regjonu—czyż to nie kopalnia dla literata? Należy wszystkie te rzeczy koniecznie, umiejętnie wyzyskiwać. Należy strzec osobliwości miejscowych przed obcemi naleciałościami, aby zachować ich oryginalność; tyczy się to w pierwszym rzędzie ludowego przemysłu artystycznego, który specjalnie pieczołowitą należy otoczyć opieką.

A piękno natury danej części kraju?

Do pracy regjonalnej należy i wytężona propaganda na zewnątrz tych wszystkich, wspomnianych walorów, w innych częściach państwa, czy nawet po za jego granicami.

Pomnożenie ognisk kultury w kraju.

W ten sposób zamiast, a raczej obok jednego ośrodka kulturalnego w państwie — stolicy — stworzymy cały szereg innych na prowincji, wyzyskując wszelkie zasoby kulturalne (i inne) poszczególnych regjonów, których rolę, jeśli o nasze warunki chodzi, mogą pełnić z powodzeniem województwa; bądź każde z osobna, bądź jako grupy po dwa ew., maximum po trzy razem. To samo tyczy się gospodarczego regjonalizmu.

Jako ruch ogólny — jest on znakomitym i bodaj że jedynym—sposobem, najlepszą drogą, po której idąc dojdziemy do wysokiego, kulturalnego i ekonomicznego rozwoju kraju, bez szkody, a nawet z większą dla spoistości wewnętrznej Rzeczypospolitej, korzyścią. Regjonalizm jest dziś koniecznością. Centralizm grozi nam zupełnem wyjałowieniem, duchowem i materjalnem, stolica bowiem z natury rzeczy, jako taki ośrodek—na całe państwo—nie wystarczy.

Regjonalizm u nas.

Idea regjonalizmu przyszła do nas z Francji w swej obecnej formie i z tą nazwą. Istniała u nas, jednak, od dawna, choć nikt jej oficjalnie nie krzewił. Tkwi ona widocznie w charakterze naszego narodu, albowiem Rzeczypospolita, przecież rozwijała się raczej regjonalnie, duchowi jej rządów centralizm był obcy.

Z radością stwierdzamy, że regjonalizm przyszedłszy do Polski po wojnie parę lat temu zaledwie czyni u nas znakomite postępy. Inicjatorem jego jest prof. U. S. B. *Mieczysław Limanowski*, zaś pierwszym i najczynniejszym pionierem prof. fizyki na Uniw. Warsz. *Aleksander Patkowski*) on to jest tym Przełęckim w pierwszym naszym, regjonalistycznym utworze scenicznym, przepięknej sztuce: *„Uciekła mi przepió·eczka..."* Żeromskiego, wziętej, z wyjątkiem może samej fabuły dramatycznej,—bezpośrednio z życia. Innem dziełem tego wielkiego pisarza, traktującym już bezpośrednio o regjonalizmie jest „Snobizm i postęp".

Nie będę tutaj przytaczał przykładów rozwoju regjonalizmu u nas, uczynimy to kiedyindziej, obszerniej, z osobna każdy fakt, godny uwagi, omawiając. Jeśli o szerszą arenę, polityczną chodzi, to jednym z nich i to pięknym nawet jest choćby praca Bloku Współpr. z Rządem w Sejmie. Wbrew wszelkim przewidywaniom co do jego przyszłego rozpadnięcia się na drobne grupki odpowiadające, bardzo rozmaitym poglądom społecznym poszczególnych posłów, zachował on swoją spoistość, a stojąc na stanowisku czysto państwowem, zastosował regionalny system w swojej pracy. Podzieliwszy się na wojewódzkie, regjonalne grupy, łączy w nich posłów różnych zabarwień społecznych i politycznych przy pracy nad dobrem ich poszczególnych okręgów.

„Polsce potrzeba na gwałt jakiejś wielkiej idei"—powiedział Zeromski w „Przedwiośniu". Być może iż regjonalizm właśnie ideą tą zostanie.

S. Klaczyński.

Z okazji nadchodzących Zielonych Świąt, składamy wszystkim naszym P. T. Czytelnikom, prenumeratorom i przyjaciołom pisma życzenia wesołych świąt. REDAKCJA.

STAN OBECNY NASZEGO KOLEJNICTWA.

Przemówienie przedstawiciela Rządu podsekretarza stanu inż. Witolda Czapskiego, w zastępstwie Ministra Komunikacji, na posiedzeniu Sejmowej Komisji budżetowej.

Odbudowa kolei.

Kolejnictwo nasze miało z początku ogromne trudności z odziedziczonemi, zniszczonemi trzema sieciami. Na ogólną ilość 17 tysięcy km. sieci normalnotorowych, około 6,000 km. było doszczętnie zniszczonych, z 6,000 mostów 2,400 długości 40 km. było zupełnie zniszczonych. Odbudowano mniej więcej 72 proc. różnych objektów. Równowagę finansową kolejnictwo osiągnęło dopiero w r. 1924. W przedłożonym budżecie w dochodach globalną sumę należy powiększyć o 10.520.000, a to na podstawie wyniku eksploatacji w r. 1927.

Usprawnienie ruchu osobowego

Ruch pasażerski na wszystkich kolejach, a także na polskich, jest deficytowy. Pod względem tego ruchu koleje wogóle przechodzą obecnie przesilenie wskutek konkurencji ruchu autobusowego i automobilowego. W Polsce to jeszcze tak bardzo nie daje się odczuwać, jak w innych krajach, ale sieć autobusowa jednak jest już dość znacznie rozwinięta. Aby walczyć z tą konkurencją, kolei czyni odpowiednie zarządzenia. Musimy starać się dać publiczności maximum dogodności, dalej musimy powiększać prędkość pociągów. Trudność sprawia to, że nawierzchnia nie wszędzie odpowiednio przygotowana. Robimy próby z pociągami tańszego typu, t. zw. pociągami krótkiemi. o lekkich lokomotywach z 1, 2 najwyżej 3 wagonami, przy nominalnej obsłudze. Uruchomia się je na szlakach, gdzie wymagana jest częsta komunikacja, natomiast ilość podróżnych nie jest wielka. Dalej robimy próby z różnymi typami wagonów motorowych. Pod względem regularności ruchu pasażerskiego osiągnęliśmy już wyniki dobre o czem słyszymy także głosy z zagranicy.



INŻ. WITOLD CZAPSKI
Podsekratarz Stanu w Ministerstwie Komunikacji

Wyzyskanie możliwości ruchu towarowego.

Ruch towarowy w Polsce ma charakter przeważnie masowy obejmując węgiel (co najmniej połowa ruchu), drzewo, cement, ładunki rolnicze. Ma to ten skutek, że stawki są względnie niskie. W kolejnictwie muszą być stosowane zasady naukowej organizacji pracy w ten sposób, że parowozy muszą być wyzyskane w jaknajwiększym stopniu, „pracować w pocie czoła", i pociągi powinny być obciążone jaknajbardziej. Te zasady staramy się stosować i jesteśmy tutaj pierwsi w Europie. Pod względem ilości osi w 1926 średnia ilość osi była u nas 94.8, gdy w Niemczech 78·6 pct. Staramy się dalej zaprowadzić u siebie pociągi o hamulcach automatycznych, jak w Niemczech, co wpływa dodatnio na szybkość, na zmniejszenie obsługi. Wprowadzamy też pociągi dalekobieżne, żeby pociągi jaknajmniej potrzebowały zatrzymywać się, ale na to trzeba mieć odpowiednią ilość rozbudowanych stacji sortowniczych. Zaprowadzamy też ruch bezprzeładunkowy między Sowdepją a Polską.

Stan nawierzchni i taboru.

Pod względem szyn nie stoimy dobrze, ale w tym roku zamierzamy wymienić 600 km. szyn na torach głównych, zamawiamy je w naszych fabrykach według typu polskiego. Co do podkładów, to obecnie proponujemy do wymiany 5 milj. podkładów z drzewa sosnowego, dębowego i bukowego, oczywiście pilnując odpowiedniej impregnacji. Dążymy też do podkładów żelaznych. Pod względem naprawy taboru naszego trzymamy się zasady, żeby naprawiać w naszych własnych naprawialniach, z prywatnych używamy tylko stoczni gdańskiej Tabor mamy rozmaity z dawnych czasów, ale wprowadzamy już własny typ polski, oczywiście oparty na najlepszych wzorach europejskich. Dotyczy to parowozów i wagonów zarówno osobowych jak i towarowych. Świeżo zamówiliśmy wagony metalo-

we. Co do używania węgla przez koleje nasze, to oszczędności nasze zwiększają się z roku na rok. Koleje wąskotorowe są zawsze „bete noire". Są one nieuporządkowane, na Podlasiu są dwa tyhy, co utrudnia ruch, praca jest nadzwyczaj trudna. Częściowo to kolejki były budowane dla rabunkowego wywozu drzewa, wywóz ten ustał. Przeważnie koleje wąskotorowe nie dają dochodu. W r. 1927 udało się związać koniec z końcem, przewidujemy, że w tym roku będziemy mieli niedobór.

Komunikacja lotnicza.

Lotnictwo ma wielkie znaczenie dla Polski, która ma tylko 40 km. wybrzeża morskiego.

Dla nas to wolny wylot na świat. Społeczeństwo nasze odnosi się jeszcze z pewnem niedowierzaniem do komnuikacji powietrznej. Myśmy musieli zacząć od niczego. Najważniejszem było posiadanie własnego typu samolotu i własnego wyrobu. Parowóz można łatwo zbudować według istniejących wzorów, natomiast samolot można niejako porównać do skrzypiec Stradivariusa, typów dobrych samolotów jest mało Mamy wskazówki, że w końcu uda nam slę dojść do własnego typu W roku bieżącym oprócz utrzymania dotychczasowych linji przewidujemy nową linję do Wilna, przedłużenie linji ze Lwowa do Rumunji i nawiązanie komunikacji z Niemcami. oraz staramy się objąć odcinek linji Londyn—Indje przez Polskę.

Rozbudowa kolei.

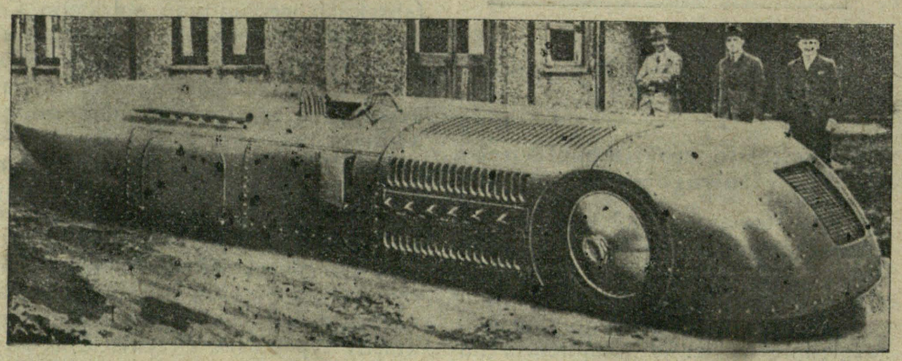
Nowe linje kolejowe mają być zbudowane: Herby — Inowrocław i Bydgoszcz — Gdynia celem uzupełnienia wielkiej magistrali: z Zagłębi węglowych do portów. Obecnie już jest mowa o przewozie miesięcznie miljona ton węgla na eksport przez Gdańsk i Gdynię. Głównie temu celowi ma służyć ta nowa magistrala. Obie te linje będą gotowe za dwa lata. Oprócz tego ma się zbudować nową linję, w zakątku północnym na krańcach naszego państwa.

Przemówienie pos. Krzyżanowskiego.

W dyskusji po przem. p. Czapskiego i referenta budżetu P. K P zasługuje na uwagę przem. pos. Krzyżanowskiego (B. B. W. R.) które przytaczamy: Jest to pierwszy preliminarz z wielkim rozmachem inwestycyjnym. W dochodach jest olbrzymia suma 100 milj. zysku z roku zeszłego Rzeczą jest naturalną, że budżet kolejowy, jako plan finansowy przedsiębiorstwa, jest bardziej elastyczny, niż inne budżety, np taryfy mogą być podwyższone bez odwołania się do Sejmu, a w razie pogorszeniu się konjuktury wielki plan inwestycyjny może być obcięty. Krąży pogłoska że Rząd miał zaniechać zamiaru komercjalizacji kolei. Nie wiem, o ile ta pogłoska zgadza się z prawdą. Sądzę, że pewnego rodzaju komercjalizacja jest jednak wskazaną, nawet niezależnie od sprawy pożyczki zagranicznej. W dochodowości kolei na rok 1927 stanowi przełom: ilość przewiezionych towarów wzrosła niesłychanie a z tem i zyski tak dalece, że rząd zgodził się, by poza 41 milj., które wpłynęły do Skarbu Państwa, jeszcze 100 milj. odłożyć na cele rozbudowy sieci. Wartość kolei polskich wynosi 4 miljardy frankow złotych t. j. blisko 8 miljardów z.. Jeżeli obliczyć oprocentowanie i podatki, których kolej nie płaci.

P. Diamand: Koleje amortyzują przez inwestycje.

P. Krzyżanowski: Właśnie, chociaż wedle obliczeń jest to amortyzacja skąpa, to jednak okazuje się, że dochodowość jest bardzo niska. Obecnie w każdym razie nastąpiła poprawa, ale jeszcze daleko do wyników zadowalniających.



Samochód — groźny konkurent kolei zwłaszcza w ruchu podmiejskim, zdobywa coraz to nowe rekordy szybkości. Ostatnio w wyścigach automobilowych w Daytona Beach (Floryda), ustanowił 23/IV r. b. Raykeech nowy rekord światowy, osiągając na swej specjalnej maszynie White Triplex zawrotną szybkość 207,45 mil, czyli 322,66 klm. na godz.

Obrona przeciwgazowa na kolejach polskich.

Wytężona akcja ministerstwa komunikacji i towarzystwa obrony przeciwgazowej wydała już konkretne rezultaty, demonstrowane ostatnio wobec przedstawicieli rządu, sejmu, organizacji społecznych i prasy. W obecności ks. biskupu Galla, p. min. Romockiego, gen. Konarzewskiego, kom. rządu p. Jaroszewicza i w. in. odbyło się uroczyste przekazanie 9 dyrekcjom kolei państwowych wagonów propagandowych obrony przeciwgazowej.

Uroczystość rozpoczął piękhem przemówieniem ks. biskup Gall, poczem w krótkich słowach podniósł znaczenie przygotowania szerokich rzesz obywateli do obrony przeciwgazowej gen. Konarzewski, podsekretarz stanu spraw wojskowych.

Z kolei kpt. Misiewicz oprowadził licznie zgromadzonych uczestników uroczystości.

W znakomicie urządzonych wozach pomieszczono wszystko, co może być potrzebne dla praktycznego i teoretycznego przygotowania uczniów do ewentualnej obrony przeciw śmiercionośnym gazom. Komplet masek wskazuje na rozwój techniczny masek od pierwszych prób z lat wojny do precyzyjnej maski czasów ostatnich. Przejrzyste wykresy objaśniają o rodzaju poparzeń. Ponadto zgromadzono modele bomb gazowych, granatów i t. p., zaś podręczny telefon z kamery gazowej do sali pokazowej pozwala ćwiczyć się w tej ciężkiej służbie. Całość obrony przeciwgazowej ilustruje film propagandowy przez własne aparaty, zaopatrzone we własne dynamo.

Wagony prapagandowe tak świetnie zaopatrzone, znajdują się już w drodze po całym kraju, aby szerzyć wiedzę o koniecznej samoobronie wśród kolejarzy i ludności cywilnej. Akcją ogólną kierują będą inżynierowie, którzy niedawno przesłuchali specjalny kurs instruktorski, zaś bezpośrednią propagandę prowadzić będą prolegenci, przydzieleni do pracy w wagonach propagandowych. Nie ulega więc wątpliwości, że w najbliższym już czasie większość ludności będzie należycie przygotowana do samorzutnej obrony przed najgroźniejszym orężem wojny współczesnej, jaką są gazy trujące.

Zapisujcie się do Ligi obrony Powietrznej Państwa.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Ogólno-administracyjne i prawne.

w kwietniu r. b (Dz. U. M. K. Nr. 7.)

— Ogłoszono wyjaśnienie Ministerstwa Skarbu w sprawie wykładni art 11 i 12 ustawy uposażeniowej z dnia 9/X 1923 r (Dz. U. Rz. P. Nr. 116 poz. 924) z którego wynika, że w razie smierci funkcjonarjusza lub wojskowego zawodowego w ostatnim wzgl. przedostatnim dniu miesiąca, w wypadku, gdy pierwszy dzień następnego miesiąca jest wolny od zajęć i wypłata uposażenia winna być uskuteczniona w ostatnim dniu miesiąca poprzedzającego, który również może być wolny od zajęć, przeto wypłata nastepuje w przedostatnim dniu miesiąca, ma funkcjonarjusz państwowy wzgl. jego spadkobiercy prawo do omawianego uposażenia za miesiąc następny chociażby zmarł w dniu zarządzonej wypłaty uposażenia (naprz 31 grudnia) (poz. 61)

w kwietniu (Dz. U. M. K. Nr. 8).

— Ogłoszono 3 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr 1.5539/2/28: 1) O dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas spędzony na służbie przy pociągach (poz. 76), 2) O dodatkach dla drużyn parawozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (poz. 77) oraz 3) w sprawie wykonania uchwał Rady Ministrów z dnia 2 marca 1928 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach wzgl. na parowozie (poz. 78). Rozporządzenia te omówiliśmy już szerzej w poprzednim numerze 3 (25) Expresu Kolejowego (str. 6)

— Ogłoszono rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesinia etatowych pracowników kolei państwowych — przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 99 poz. 860 z dn. 10/XI 1927 r. Rozporządzenie to normuje należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników P. K. P., ktorym przyznaje się w razie podróży służbowych lub delegacji do miejscowości położonych poza zwykłem ich miejscem służbowem: 1) *djety* oraz 2) *zwrot kosztów przejazdu.* Djety wynoszą dziennie dla pobierających uposażenie według grupy: IV—35 zł; V—21 zł: VI—17 zł; VII—13 zł; VIII—11 zł; IX—9 zł; X-XI-XII—7 zł; XIII.—XVI wł.—5 zł.

Przy podróżach służbowych i delegacjach do stolicy oraz na obszar wojew. Śląskiego zwiększa się djety o 20%. Jednostką obliczania djet jest 24 godzinny okres czasu liczony od chwili wyjazdu ze zwykłego miejsca służbowego do chwili powrotu do tego miejsca. Za przeciąg czasu krótszy niż 24 godziny należy się cała djeta, jeżeli pobyt poza zwykłem miejscem służbowem trwający dłużej niż 6 godzin przypada na porę nocną między 21 a 6 godziną, w przeciwnym razie wypłaca się tylko połowa djety, o ile pobyt trwa poza zwykłem miejscem służbowem dłużej niż 6 godzin. Za przeciąg czasu do 6 godzin włącznie nie wypłaca się żadnych djet. Początek podróży należy liczyć od chwili odejścia pociągu lub statku według rozkładu jazdy bądź przy innych środkach komunikacji: (konno, samochodem, końmi i t. p.) od chwil ruszenia z miejsca. W razie dłuższego pobytu przy podróży lub w delegacji w tej samej miejscowości, wypłaca się *całe djety* przez pierwsze 2 tygodnie licząc od dnia następującego po dzień przybycia do danej miejscowości, *zmniejszone djety*, — przez następnych 6 tygodni, dla pobierających dodatek ekonomi zny, wynoszą mniej o 20%, dla niepob erających tego dodatku, mniej o 40% po upływie zaś tego czasu djety zmniejszone, dla pobierających dodatek ekon miczny, wynoszą mniej o 30% a dla nie pobierających tego dodatku mniej o 50%. Delegacja może trwać najdłużej półroku. Przedłużenie może nastąpić w wyjątkowych wypadkach za zgodą Ministra Komunikacji.

W razie podróży służbowej dłuższej niż 6 godzin w czasie delegacji do miejscowości położonych poza miejscem delegacji uzupełnia się zmniejszone djety, pobierane z tytułu delegacji, do wysokości całej djety, o ile z tytułu podróży nie należy się wyższa djeta.

Ponadto zwraca się koszty przejazdu. Odbyte w pierwszych 2 tygodni delegacji podróże przedłużają odpowiednio czasokres za który się wypłaca cała djeta. Djety należą się również za niedzielę i święta oraz za czas choroby stwierdzonej przez lekarza a przypadającej w okresle trwania delegacji wzgl. podróży służbowej.

Pracownikom delegowanym nie przysługują djety za czas urlopu. W razie podróży służbowych i delegacji wydaje się prac kol. bilet wolnej jazdy na linjach P. K. P.

Zwrot kosztów przejazdu obejmuje ceny biletów jazdy koleją lub statkiem oraz koszty przejazdu innemi środkami komunikacyjnemi, koszty przewozu bagażu podróżnego, dojazdu do dworca i z dworca wzgl przystani, lub stacji komunikacyjnej.

W razie przeniesienia z urzędu lub w drodze konkursu do innej miejscowości przyznaje się: 1) djety (100%) dla przeniesionego za czas przejazdu do nowego miejsca służbowego i za pierwszą dobę pobytu w tej miejscowości oraz dla jego żony (75%) i dla dzieci (50%) za taki sam czas, o ile na osoby te przenoszony pobiera dodatek ekonomiczny. Przy przeniesieniach do stolicy oraz na obszar woj. Śląskiego zwiększone o 20%; 2) Bez łatny przejazd koleją dla przeniesionego, jego żony, dzieci i sługi; 3 bezpłatny przewóz urządzenia domowego koleją; 4) Ryczałt na pokrycie wszystkich innych wydatków, związanych z przesiedleniem się, który wynosi przy przysiedleniu się z budynków a) *prywatnego do prywatnego* dla prac. pobier. dod ekon. 150% dla innych prac 75% b) *prywatnego do kolejowego*, położonego w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kol. i odwrotnie dla prac. pob. dod. ekon. 120%, dla innych prac. 60%, c) *kolejowego* w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kol. *do kolejowego* w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kolejowej dla prac. pobier. dod ekon. 100% dla innych prac 50%.

Za podstawę obliczenia ryczałtu przyjmuje się uposażenie w wymierze samotnego (t. j. bez dodatku ekonomicznego) zwiększone ew. o 20%, o ile przesiedlenie następuje ze stolicy lub obszaru woj. Śląskiego wzgl. do stolicy lub obszaru tego wojew. bądź w obrębie tego województwa. Ostateczny termin przedstawiania rachunków djet i kosztów przeniesiesia upływa w 2 dniu następnego miesiąca. Za podróże odbyte w ciągu miesiąca kalendarzowego, ma być przedstawiony jeden rachunek djet i kosztów przejazdu. Przy delegacjach trwających dłużej niż miesiąc należy rachunki djet przedstawiać za każdy ubiegły miesiąc. Każdy rachunek kosztów podróży służbowej winien być opatrzony klauzulą władzy zarządzającej podróż lub przełożonej władzy służbowej, stwierdzającej konieczność odbycia podróży, należyte użycie czasu i środków komunikacyjnych, tudzież wykonanie zlecenia służbowego. Przeciw odmowie przyznania zarachowanych kwot może być wniesione w ciągu 14 dni liczonych od następnego dnia po doręczeniu decyzji przedstawienie do Dyr. Kol wzgl. do Min. Kom., które rozstrzyga ostatecznie.

Udającym się w podróż służbową delegowanym i przeniesionym przysługuje prawo do zaliczki nieprzekraczającej przypuszczalnych kosztów podróży i djet. W wypadkach w których podróże trwają przez dłuższy okres czasu lub stale się powtarzają, Min. Kom. może przyznać za zgodą Ministerstwa Skarbu zamiast djet i kosztów przyjazdu odpowiedni ryczałt miesięczny, który wstrzymuje się na czas przerwy w wyjazdach trwającej ponad 14 dni a odpowiednia kwota przypada zastępcy, o ile ten za spełnianie tych czynności nie pobiera djet.

Rozporządzenie powyższe ma zastosowanie także i do podróży służb. deleg. i przeniesień, odbywanych w kraju, na obszar W. m. Gdańska i w obrębie tego obszaru z tem, że należności wyrażone w złotych przelicza się na guldeny gdańskie w stosunku 1 złoty równa się 1 guldenowi gdańskiemu oraz, że przez uposażenie, o którem mowa w rozporządzeniu rozumieć należy uposażenie krajowe przeliczone na guldeny gdańskie w tym samym stosunku (poz. 79).

—Wlg. Rozp. Min. Kom. z dn. 2 IV-28 r. № 1/6259/28 w sprawie należności za podróże służbowe nieetatowych prac. kol.: 1) kandydatom kol. przysługują djety w wymiarze przewidzianym dla tej grupy wlg., której pobierają uposażenie 2) kontraktowi prac. kol otrzymują należność za podróże służbowe wlg postanowień dnośnej umowy (p. 80).

— Rozporządzenie M. K. Ż. z dn. 14-XII-23 r. № 1/1875/2/23 o uposażeniu dziennie płatnych nieetatowych prac. kol. kolejarzy górnośląskich zostało zmienione rozporządzeniem M. K. z dn. 16-XII-27 r. (Dz. U. R. P. № 16 p. 134 z 1928 r. ob. rozp. M. K. № 2-IV-28 r. № 1/6259/28 poz 81).

Budowa kolei Nowogródek-Mołodeczno.

„Kurjer Wil." donosi. Projektowana jest budowa kolei szerokotorowej na linji Słonim-Nowogródek Szczorse-Iwieniec-Mołodeczno. Sprawą tą żywo interesuje się wojewoda nowogródzki p. Beczkowicz, który poczynił w tym kierunku odpowiednie starania u władz centralnych w Warszawie, konferując z ministrem Romockim i viceministrem Czapskim, którzy obiecali wspomniany projekt przychylnie potraktować.

Ministerstwo Komunikacji zarządziło już wstępne badania terenów, na których ma być wyznaczona trasa kolei. W związku z tem wstrzymano rozszerzenie wąskotorowej kolejki z Nowojelni do Nowogródka, gdyż z chwilą kiedy budowa linji kolejowej na linj. Mołodeczno-Nowogródek nabiera realnych kształtów, rozszerzanie tej kolejki staje się tem samem bezprzedmiotowem. Ostatnio

zainteresowały się tą sprawą sfery gospodarcze, eksploatujące tereny leśne na terenie woj. nowogródzkiego oraz na terytorjum sowieckim, obiecując pokryć 20 proc. kosztów budowy kolei. Pozostała część kosztów zostałaby pokryta przez wypuszczenie listów zastawnych, które zostałyby przez przemysłowców umieszczone na rynku angielskim.

Budowa linji Bydgoszcz — Gdynia.

Min. Kom. zatwierdziło w kwietniu oddanie robót budowlanych na dalszej części magistralnej linji kolejowej Bydgoszcz—Gdynia. a mianowicie na odcinkach: Maksymiljanowo - Lipowo dł. 54 km. i Somonino — Osowo dł. 25 km.

Wskutek tego obecnie bedzie w budowie ogółem 139 km. z ogólnej długości 170 km. linji Bydgoszcz — Gdynia.

Wagony motorowe w Polsce.

Przybył do Polski z Anglii wagon motorowy systemu Clayton. Jest to już trzeci typ wagonu motorowego, który będzie wypróbowany na naszych kolejach państwowych. Wagon posiada silnik parowy o mocy 100 koni mechanicznych i może kursować z prędkoścl̨ą do 50 km. na godzinę. W samym wagonie urządzone są siedzenia dla 65 osób, pozatem do wagonu może być doczepiony jeszcze dodatkowy wagon osobowy ze zwykłą ilością miejsc. Wagon Claytona skierowany został, jak i inne wagony motorowe, do Dyrekcji Krakowskiej, gdzie będzie kursował na szlaku Kraków—Bielsko. Wagon wydzierżawiono od firmy na okres 6 io miesięczny celem wszechstronnego zbadania go, tak pod względem konstrukcji i mocy, jak i rentowności w użyciu. Po ukończeniu prób Ministerstwo Komunikacji ma zamiar wybrać, z pośród badanych dotychczas trzech typów wagonów motorowych, typ najbardziej odpowiedni dla Polskich Kolei Państwowych i przekaże wykonanie tego typu Polskim wytwórniom krajowym.

Liljowo-kremowy pociąg ze srebrzystym dachem.

Warsz. Kurjer Czerwony donosi z Berlina 11.5 odbyła się próbna jazda specjalnego pociągu luksusowego Mitropy Rheingold, który od 15 maja kursować będzie między Hoek van Holland i Lucerną.

Pociąg składa się z 7 wagonów I i II klasy, zbudowanych ze stali, każdy długości 23 i pół metra. Dół wagonów pomalowany jest na kolor liljowy, od połowy na kremowy, dach jest srebrzysty.

Każda para wagonów posiada własną kuchnię. Przestronność wagonów tych umożliwia spożywanie potraw w przedziale lub salonie wagonu, w którym pasażer zajął miejsce.

Wewnętrzne urządzenie wagonu odznacza się niebywałym zbytkiem

Pociąg przebiega w ciągu 13 godzin przestrzeń Hoek van Holland — Lucerna (My).



Słynna z piękności i talentu literackiego królowa rumuńska Marja z wnuczkiem małoletnim królem Michałem. Na Rumunję zwrócone są teraz oczy całej Europy z powodu z lekka naprężonej sytuacji tam panującej wywołanej ponownemi pretensjami do władzy dawnego następcy tronu ks. Karola, który uprzednio był się zrzekł swych praw do tronuna rzecz swego syna.

Emerytury dla b. pracowników kolei Wschodnio-Chińskiej.

Ministerstwo spraw zagranicznych podaje do wiadomości emerytów kolei wschodnio chińskiej, że zarząd tej kolei obecnie wypłaca emeryturę b. pracownikom, zamieszkałym w Polsce za lata ubiegłe, oraz ma ją wypłacać i na przyszłość pod warunkiem złożenia następujących dokumentów: 1) rejentalnego pełnomocnictwa, z tłumaczeniem na język rosyjski, na odbiór emerytury za lata 1925, 26 i 27, 2) takiegoż pełnomocnictwa na r. 1928 3) świadectwa władz miejscowych, że petent znajduje się przy życiu, 4) świadectwa władz miejscowych, że petent nie jest na służbie państwowej ani kolejowej.

O ileby zainteresowani chcieli, aby należne im sumy podjęła delegacja R. P. w Charbinie, p łnomocnictwa winny być wystawione na Konstantego Symonolewicza, konsula i zastępcę delegata R. P. na Chiny, a po rosyjsku: Konstantina Iosifowicza Symonolewicza, konsula i zamiestitiela delegata Polskoj Respubliki w Kitaje.

Walka kolejek podmiejskich z autobusami. Zwycięży sprawność techniczna.

Pod takim tytułem podaje warsz. „Epoka" poniższe zupełnie słuszne uwagi.

Uruchomienie linji autobusowych odbiło się dotkliwie na finansach kolejek dojazdowych. Duża część publiczności woli odbywać podróże na nowych „Bartkach" i „Wójtkach" niż tłoczyć się w starych klekoczących wozach kolejki grójeckiej. Stąd wynikł oryginalny spór i przeciągła walka prowadzona nie bez złośliwości. Nakrzykład ostatnie wagony towarowe kolejki zatrzymywane są akurat w miejscu postoju autobusów i wyładowują ogromne transporty cegły, uniemożliwiając dostęp publiczności.

Jednocześnie zarząd kolejek czyni starania o zniesienie postojów autobusowych w pobliżu stacji grójeckiej na pl. Unji Lubelskiej i Targówku względnie takiej zmiany rozkładu jazdy, aby autobusy odjeżdżały w innych godzinach, niż pociągi kolejki grójeckiej.

W interesie podróżujących nie leży oczywiście sztuczne ochranianie interesów przestarzałej komunikacji. Zwycięży zawsze sprawność techniczną. Jeżeli zwyciężyć chcą kolejki dojazdowe to winny jaknajrychlej przeprowadzić elektryfikację kolejki.

OD WYDAWNICTWA.

Ważne dla czytelnikow i prenumeratorów warszawskich oraz firm, ogłaszających się w Expresie Kolejowym.

PRZENIESIENIE.

W maju r. b nastąpiło przeniesienie biura Redakcji i Administracji tyg. il. „Express Kolejowy" w Warszawie do nowego lokalu przy ul. Królewskiej Nr. 11, telefon 407—21.

Redakcja i Administracja w Warszawie czynna codziennie oprócz świąt i niedziel, p. Redaktor Władysław Waroczewski przyjmuje interesantów codziennie w godz. między 17-tą a 19 tą, telefon 407-21.

W związku z tem przypomina si P. T., że zwinięty w roku ubiegłym Oddział Warszawski przy ul. Nowogrodzkiej Nr. 5 m. 1-a nadal uruchomiony nie będzie. Do współpracowników Redakcji i Administracji tyg. „Express Kolejowy" od lipca 1927 r. nie należą b. kierownik oddziału p. Marjan Dan, Stanisław Żyżkowskt, p. Mita Krynicka-Bogucka i p. Lucjan Nowosielski. Wszelkie druki i zaświadczenia wydane po tym okresie przez oddział w Warszawie należy uważać za nieważne i podlegające zwrotowi do Administracji wydawnictwa, Królewska 11.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg publiczny w dn. 12 czerwca 1928 r. NA DOSTAWĘ PASÓW SKÓRZANYCH z sierści wielbłądziej oraz PLOMB OŁOWIANYCH (z ołowiu dostawcy) na okres roczny.

Warunki przetargów otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji (ul. Słowackiego 2) w godz. 12—13 (osobiście lub pocztą po pisemnem zgłoszeniu).

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 5 czerwca 1928 r.

PRZETARG PUBLICZNY

na instalację wodociągową na stacji kolejowej Chorzów. Szczegóły przetargu ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 108 z dnia 10 maja 1928 r. w „Epoce" Nr. 126 z dn. 9 maja 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

180/X

PRZETARG

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 12 6 28 przetarg publiczny na sprzedaż makulatury.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 112 z dn 15.V.28 r. i w Epoce Nr. 132 z dn. 12.V.28 r.

PREZES
Dyrekcji Kolei Państwowych.

1058

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg publiczny w dniu 5 go czerwca r. b. na dostawę poduszek maźniczych oraz szpagatów na okres roczny.

Warunki przetargu (dostawy można otrzymać w Wyddiale Zasobów (pok. Nr. 41) Dyrekcji, ul Słowackiego 2, w godz. 12 - 13 osobiście lub pocztą po pisemnem zgłoszeniu prośby.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie.

1558/359/VI

PII/27202
1928/5

PRZETARG

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisała przetarg publiczny na dzień 1-go czerwca 1928 r. na szycie umundurowania.

Bliższe warunki przetargu zostały ogłoszone w „Monitorze Polskim" № 107 z dnia 9-go maja 1928 r. i w „Epoce" № 125 z dnia 6-go maja 1928 r.

DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH W KATOWICACH.

178/X

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 31-go maja 1928 r.

przetarg publiczny

na wykonanie budynku służbowego przystanku Szarlej — Piekary.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 107 z dnia 9 maja 1928 r.

DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH W KATOWICACH.

177/X

Przetarg.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę dostawców i wytwórców materjałów dla użytku kolejowego na ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 109 z dnia 11-V-28 r. przetarg publiczny, wyznaczony na dzień 5 czerwca r. b. na dostawę materjałów kolejowych.

983

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Stanisławowie rozpisuje przetarg publiczny na odbudowę mostu sklepionego nad Seretem w Bucniowie w km: 99 6/7 linji Halicz Ostrów.

Termin wnoszenia ofert upływa 1 czerwca 1928 r. Bliższych wyjaśnień zasięgnąć można w Wydziale drogowym Dyrekcji Stanisławowskiej, gdzie też otrzymać można formularze ofertowe i przeglądnąć ogólne i szczegółowe warunki, dotyczące wykonywania budowli podtorowych na kolejach państwowych.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

1074

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja kolejowa ogłasza przetarg na dzień 4 czerwca r. b. na dostawe różnych materjałów i przedmiotów.
Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 115 z dn. 19 maja 28 r.

1135

PRZETARG.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, o przetargu ofertowym, który odbędzie się w M K. **dnia 15 czerwca 1928 r.** o godzinie 11-ej na roczną dostawę druków dla wszystkich Dyrekcyj K P. Szczegółowe ogłoszenia zamieszczone są w Monitorze Polskim № 109 z d. 11-V-28 r. i w „Epoce" № 129 z dn. 10-V-28 r.

996

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str. — zł. 80, 1/8 str. — zł. 45, 1/16 str. — zł. 25 1/32 str — zł 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ROK II. 3 czerwca 1928 r. Nr. 6—(32)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas.
(RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

CENA NUMERU 40 GR.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.
DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

† ś. p. INŻYNIER WŁADYSŁAW ARCISZ.

Dnia 26 maja r. b. zasnął cicho, na wieki, w Wilnie na Zwierzyńcu przy ulicy Sosnowej Nr. 27 wybitny uczony i wynalazca polski w dziedzinie techniki i mechaniki kolejowej inżynier dróg komunikacji Władysław Arcisz, przeżywszy lat 76, z których z góra 50 lat poświęcił był mrówczej pracy twórczej w zawodzie inżynierskim jako specjalista techniki i mechaniki kolejowej, zwłaszcza spraw parowozowych.

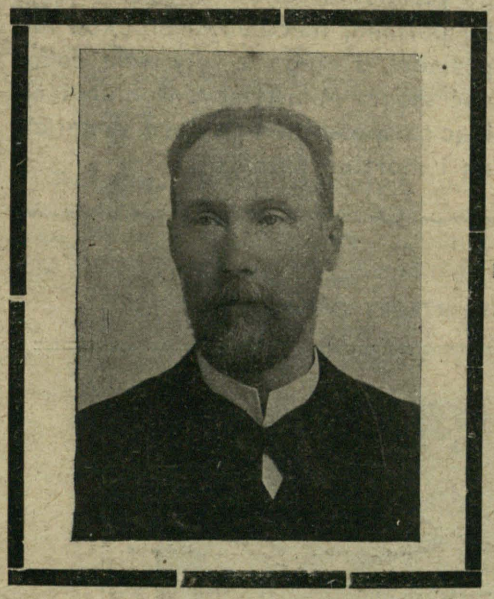
Zeszedł w zaświaty cichy, skromny bojownik pracy twórczej, tej pracy, co naród i państwo wzbogaca.

Odszedł od nas człowiek nieskazitelnego, prawego i zacnego charakteru, wielkiego ducha i serca.

Ze zgonem ś. p. inż. Władysława Arcisza kolejnictwo polskie, związek polskich inżynierów kolejowych i Redakcja naszego pisma, której zmarły był współpracownikiem ponieśli bolesną, niepowetowaną stratę.

Cześć Jego pamięci!

Ś. p. Inż. Władysław Arcisz urodził się w 1852 r. na Inflantach Polskich w Dyneburgu. Ukończył tam miejscowe gimnazjum w roku 1871 i wstąpił do Instytutu Dróg i Komunikacji w Petersburgu, który ukończył w r. 1876. Przez cały czas aż do przejścia w stan spoczynku w r. 1913 zajmował różne b. odpowiedzialne stanowiska na kolejach rosyjskich w Wydziale Mechanicznym: jako to:



Naczelnika Depot, N-ka Odcinka, N-ka Warsztatów Głównych, Zastępcy Naczelnika Wydziału, członka Rady Kolejowej i inn. W tym że czasie z wielkim zapałem i poświęceniem pracuje nad udoskonaleniem techniki kolejowej i dokonywa kilka b. doniosłych wynalazków, oraz popularyzuje wiedzę techniczną, wydając szereg popularnych podręczników przy pomocy których kształcą się tysiące techników, maszynistów i inżynierów kolejowych w Rosji, nabierając szacunku i uznania dla wiedzy i pracy inżyniera Polaka oraz dla całego Narodu Polskiego.

Na polskich kolejach państwowych ś. p. inż. Władysław Arcisz pracował w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie od 1920 do 1924 r., kiedy przeszedł w zasłużony stan spoczynku.

Po wyjściu na emeryturę ś. p. inż. Wł. Arcisz nie spoczął jednakże, lecz pracował wytrwale nadal nad wprowadzeniem na Polskich Kolejach Państwowych swego epokowego wynalazku, zabezpieczającego mechanicznie należytą pracę i konserwację kotła parowozowego, wynalazku rozwiązującego ostatecznie walkę z kamieniem kotłowym, jak to stwierdził na 2-gim Wszechpolskim Zjeździe inżynierów kolejowych w r. 1922 inż. Leon Dowsin, który 3 lata prowadził w Rosji skrupulatne badania nad przyrządem ś. p. inż. Arcisza i skonstatował wyniki jaknajdodatniejsze.

Hartu ducha i energji ś. p. inż. Wł. Arcisza nie zdołały złamać trudności na jakie napotykał w swej pracy. Pracował dla Polski i pragnął by wynalazki jego kolejnictwu polskiemu korzyść dały przedewszystkiem. Wszelkie propozycje

БИБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

sprzedaży obcym wynalazku odrzucił.

Pomimo podeszłego już wieku i niewygód podróży na jakie był narażony korzystając z zezwolenia Ministerstwa Komunikacji z wolnego przejazdu tylko III klasą odbywał jednak dalekie podróże po różnych Dyrekcjach P K. P. badając czy prawidłowo przyrząd jego na parowozach ustawiono i zastosowano, gdyż wyniki osiągane na P. K. P. rażąco niepodobne były do wyników uzyskanych na kolejach rosyjskich przed wojną.

Żalił się niejednokrotnie bliskim i znajomym na brak zrozumienia ze strony powołanych i niedocenianie jego wynalazku przez osoby zainteresowane.

Przeziębił się w podróży i zapadł na zdrowiu.

Podcięła go jednak ostatecznie wiadomość, że czynniki decydujące w sprawie jego wynalazku zajęły stanowisko negatywne. Po krótkiej i wyczerpującej chorobie zmarł osierocając rodzinę i przyjaciół, którym przekazał realizację swoich prac i planów.

Wydawane przed wojną w zaborze rosyjskim dzieła ś p. inż Wł. Arcisza, jako to: mechanika parowa, psucie się parowozów, naprawa parowozów, opalanie parowozów compauno-parowozy, hamulce, parowozy z przegrzewaczami, oczyszczanie wody kotłowej, wagony kolejowe i t. p. zdobyły sobie odrazu uznanie świata technicznego i doczekały się kilku wydań. Wynalazki ś. p. inż. Wł. Arcisza trafiły do fachowych podręczników dla techników i inżynierów kolejowych (kafar inż. Arcisza, udoskonalona budka parowozowa, przyrząd inż. Arcisza dla konserwacji kotłów parowozowych i t. p.).

Doniosłość tych prac, wykazują wysoce pochlebne opinje fachowej literatury technicznej i referaty ogłaszane na wszechpolskich zjazdach inżynierskich (np. polskich inż. kolejowych w 1922 r., inżynierów wydziałów mechanicznych w 1925 r.)

Na polskich kolejach Państwowych zdolności, wiedza i wynalazki ś. p. inż. Wł. Arcisza nie zostały wyzyskane należycie. Dzieła jego, równym, których nie ma dotąd w literaturze technicznej polskiej, a nawet obcej, dotąd nie zostały z języka rosyjskiego przetłomaczone i wydane w języku polskim, na co autor środków nie posiadał, a czego z łatwością dokonać mogło Ministerstwo Komunikacji idąc na spotkanie z pomocą materjalną i moralną autorowi.

Epokowy wynalazek ś. p. inż. Wł Arcisza, dotyczący *mechanicznego* oczyszczania wody kotłowej od osadu kamiennego, dotąd nie został przez zainteresowanych, wyzyskany i wprowadzony na P. K. P. A przecież zastosowanie tego wynalazku na kolejach według opinji wybitnych fachowców pr inż. Czeczotta, inż. L. Dowsina, inż. Z. Zawadzkiego, inż. Elkina i innych daje wielkie korzyści i zwiększa o 12% liczbę parowozów czynnych, co na P. K. P. przy około 6000 parow. zwiększyłoby dochody kolei przeciętnie o 12 miljonów złotych rocznie.

Dziwne zaiste, że sprawa wynalazku ś. p. inż. Arcisza na P.K.P. od kilku lat utkwiła na martwym punkcie, że podręczniki jego dotąd nie zostały w języku polskim wydane drukiem, z funduszów chociażby na szkolenie personelu Ministerstwa Komunikacji, pomimo iż, jak nam wiadomo o zakup wynalazku ś. p. in. Wł. Arcisza zabiegały usilnie, jeszcze za jego życia, przedstawiciele obcych państw, że dzieła jego obecnie znowu po raz który zostały bez jego wiedzy i woli wydane przez bolszewików i wprowadzone jako podręczniki do szkół fachowych kolejowych.

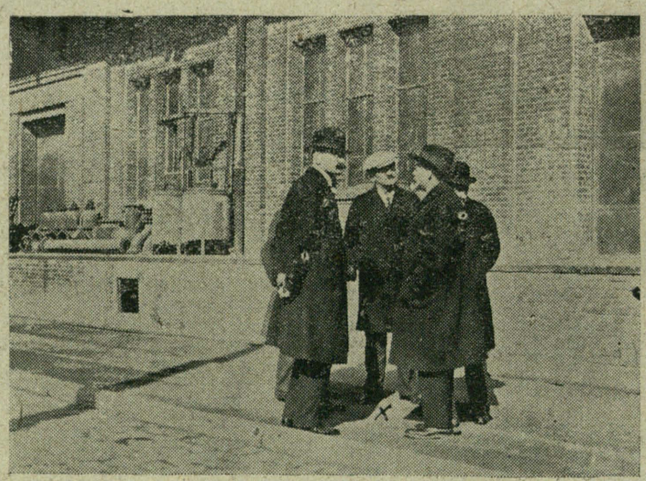
Znając od szeregu lat osobiście ś. p. in. Wł. Arcisza stwierdzić tutaj musimy, że ś. p. inż. Wł. Arcisz zeszedł ze świata z wielkim żalem w sercu, że prace jego i wynalazki nie zdołały pozyskać serca rodaków i za życia jego nie zostały zrealizowane dla dobra kolejnictwa polskiego, czego tak gorąco pragnął czcigodny autor i wynalazca.

Wierzymy, że czynniki zainteresowane i do tego powołane zechcą wreszcie wejrzeć w tę sprawę i naprawią ten błąd bolesny realizując wynal zki ś. p. inż. Arcisza i wydając drukiem w języku polskim dzieła jego dla dobra kolejnictwa polskiego i personelu P.K.P

Będzie to najlepszym uznaniem pracy i pamięci dla ś. p. inż. Wł. Arcisza ze strony czynników powołanych.

Jerzy Kamiński.

Z PODRÓŻY P. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ.



W oczekiwania przyjazdu P. Prezydenta Dyrekcja zakładów chemicznych soli potasowych w Chorzowie.

NA ZŁEJ DRODZE.

Ostatnio dzienniki doniosły, że prezydent Smetona podpisał dekret o nowej konstytucji, w której stolicą Litwy mianował Wilno.

Każdy, najprzychylniej nawet, w stosunku do małego kowieńskiego państewka usposobiony obserwator, prędzej czy później, przyglądając się temu co się w tem nieproporcjonalnie do jego wielkości, ambicjami rozdętym, tworze moskiewskiej i berlińskiej polityki, dzieje,—doznaje wrażenia, że rządzą tam ludzie niepoczytalni, z bezceremonjalnymi karjerowiczami dbałymi przedewszystkiem o swój interes osobisty i dla niego, nie dla dobra Rep. Litew. wysługującymi się możnym sąsiadom ze wschodu i zachodu. Klasycznym typem łączącym w sobie pierwsze i drugie cechy razem, jest były Niemiec (syn niemieckiego kolonisty z okolic Włocławka na Kujawach, który potem przeniósł się w święciańskie) były Polak, Rosjanin, Ukrainiec (w czasie rokowań brzeskich członek delegacji ukraińskiej), no i obecnie, na razie, zaciekły, szowinistyczny — Litwin... p. Waldemaras, premjer i min. spr. zagranicznych kowieńskiej republiki.

Klasycznym przykładem, potwierdzającym daną przez nas na wstępie, charakterystykę stosunków w państwie litewskiem panujących,—jest niedawny akt, natury prawnej, dokonany przez obecnych władców tego państwa, mianowicie, podpisany przez prezydenta tegoż Smetonę dekret o zmianie konstytucji litewskiej, który zawiera ustęp mianujący stolicą Rep. Litewskiej—Wilno.

Przywykliśmy już do rozmaitych prowokacyj litewskich—od katowania dzieci polskich i ich nauczycieli, do wywłaszczania Polaków, obywateli tamtejszych z ich siedzib. Rząd Polski reagował nieraz na to odpowiednio, zareaguje i teraz na ostatni wyzywający krok kowieńskich kacyków. Prasa nasza, bądź omawiała wszystkie te fakty szerzej, bądź, poświęcała im tylko wzmianki. W związku z dekretem p p. Smetony i Waldemarasa warto jednak obszerniej nieco zastanowić się nad jego prawno-historyczną stroną w przeglądzie dotychczasowej polsko litewskiej przeszłości.

Rzut oka wstecz.

Wrogie stanowisko Litwinów wobec Polski datuje się od czasu narodzin litewskiego ruchu narodowego. Ruch ten był niezmiernie na rękę rządowi rosyjskiemu, który też popierał go nadając mu kierunek wybitnie antypolski, wykorzystując pod każdym względem nader staranie i perfidnie przeciwko nam. Młodzież litewska wychowywana była w zaciekłej nienawiści do wszystkiego co polskie, nie znając istotnej prawdy o przeszłości obu narodów, a tylko stek przekręceń i najfałszywszych interpretacyj.

Historja bowiem w niczem nie usprawiedliwia tej nienawiści. Zarzut jakoby Polska zniszczyła kulturę, indywidualność narodową litewską nie wytrzymuje najlżejszej krytyki. Bez Unji z Polską śladu by nie zostało z Litwy, tak jak bez śladu zniknęli Prusacy zdławieni przez Krzyżactwo. Tem bardziej, że W. Ks. Litewskie zachowało w Unji swoją całkowitą odrębność państwową, miało swoich równorzędnych dygnitarzy, swój zawarowany w statutach język urzędowy (ruski notabene a nie litewski). Zyskało natomiast zbawienną dla jego życia łacińską kulturę twórczej pracy i ładu, na miejsce kultury zastoju, rozkładu—bizantynizmu, który za pośrednictwem Kijowa stopniowo do niego przenikał.

Wielkie Księstwo Litewskie a Litwa kowieńska.

Ponadto, zresztą, dzisiejsza państwowość litewska bynajmniej pod żadnym względem nie jest kontynuacją b. W. Księstwa. Nic wspólnego nie ma z tem Wilno jako dawna stolica W. Ks. Lit. wobec całkowitego zatracenia przez współczesne małe, zaciekle nacjonalistyczne państewko litewskie jakiegokolwiek związku z szerokiemi ideami Jagiellonów. Zastąpił te ostatnie śmieszny, zgoła do obecnego stanu posiadania narodowego litewskiego niewspółmierny imperjalizm, manja wielkości.

Istotne przyczyny.

Nie było i niema istotnej logicznej przyczyny nienawiści Litwinów do Polski, mogącej się wywodzić z naszych wspólnych dziejów. Działały i działają tu czynniki obce. Pierwszy, to Rosja, w której ramiona nacjonalistyczni działacze litewscy padali zawsze bez zastrzeżeń.

Drugim obcym, destrukcyjnym w stosunku Litwy do Polski czynnikiem są Niemcy. Von Beckerath, szef okupacyjnego cywilnego zarządu na Wileńszczyźnie pisze w r. 1917 w swoim tajnym raporcie do Ludendorfa, że „Polacy w Wilnie stanowią zwartą większość, na prowincji conajmniej silną mniejszość (większa własność jest prawie wyłącznie w rękach polskich). Spis niemiecki z r. 1916 znalazł że element polski na Litwie, to tam jedyny, z którymi warto się liczyć. Tylko Polacy posiadają pełne kwalifikacje polityczno ekonomiczne do rządzenia tym krajem".

Z PODRÓŻY P. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ.



P. Prezydent Rzeczypospolitej prof. I. Mościcki zwiedza polskie zakłady chemiczne w Chorzowie.

Z PODRÓŻY P. PREZYDENTA RZECZPOSPOLITEJ.



P. Prezydent Rzplitej prof. I. Mościcki po wyjściu z pociągu na st. Chorzów udaje się do tamt. zakładów chemicznych soli potasowych.

Mimo to jednak Niemcy poszli inną drogą. Poczęli budować na tych ziemiach państwowość litewską z udziałem wyłącznie litewskiego elementu. 23 września 1917 roku została ogłoszona na mocy dekretu Wilhelma t. zw. Taryba, ciało rządzące, nowego, pozornie niepodległego państewka. Nowy ten twór miał być ogniwem łańcucha, którym Niemcy kunsztownie otaczając Polskę, skrępować ją chcieli skutecznie. Pierwszem takiem ogniwem miała być Ukraina, z wyodrębnioną por-z drugi Chełmszczyzną. W ten sposób ścieśnione do granic b. Kongresówki nowe, również pozornie niepodległe państwo polskie byłoby z niemieckiego punktu widzenia zupełnie „nieszkodliwe".

Rok osiemnasty zburzył te wszystkie, grubym ściegiem szyte kombinacje. Po wielu ciężkich, nieraz, przejściach, Wilno przypada ostatecznie Polsce, zajęte w październiku 1920 r. przez gen. Żeligowskiego.

W świetle prawa międzynarodowego.

Nie będziemy tu rozwodzić się nad wszelkiemi skutkami natury dyplomatycznej, które on wywołał. Ogólnie znane są wszystkie pretensje Litwinów. Odznaczają się one takim brakiem konsekwencji, taką fałszywą logiką, że je z łatwością zbije każdy prawnik. Obojętne jest czy to będzie umowa suwalska — czysto wojskowa i stąd nie mająca żadnego znaczenia międzynarodowego, czy traktat litewsko-sowiecki, z 1920 roku w którym, jak sienkiewiczowski Zagłoba, Niderlandy królowi szwedzkiemu, tak Sowiety Litwinom podarowały Wilno, czy wreszcie wręcz kłamliwe zarzuty i jakoby Polska była w tem stroną atakującą, a nie Litwini, którzy wszystkie umowy w momentach dla nas niekorzystnych zdradziecko łamali Przykładem tego jest choćby współdziałanie ich z bolszewikami w czasie naszego odwrotu w r. 1920-ym.

Ostatni „akt państwowy", kowieński jest jeszcze jednym przykładem wspomnianego już braku konsekwencji w polityce litewskiej, a pozatem fatalnym błędem z punktu widzenia prawa międzynarodowego, ba — nawet jego pogwałceniem. Przecież Litwa jest członkiem Ligi Narodów, tak jak i Polska, zaś statut Ligi, w punkcie 10 ym, niedwuznacznie mówi, że członkowie jej „zobowiązują się do uszanowania całości obszaru wszystkich innych członków Ligi".

Ku przyszłości.

Nieobliczalni są obecni panowie Kowna w swojem postępowaniu. Niejedno zapewne jeszcze takie niepoczytalne głupstwo popełnią. Jakaż jest nasza rola?

Niestety dość trudna. Wymaga maximum spokoju i cierpliwości. Życie prędzej czy później energicznie przemówi do farbowanych Mussolinich, czy Macchiavellich, czy innych wreszcie miniaturowych, kowieńskich Meternichów. Wtedy uznają oni, że istnienie ich Republiki, jej całość i niepodległość zależy od całości i niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej.

Wtedy ujmą bratnią dłoń, którą oddawna do nich wyciągamy i pójdziemy jak dawniej przez wieki ręka w rękę i żadne nieporozumienia jako też intrygi wspólnych wrogów naszych — już nas nie rozdzielą.

Ask.

Z PODRÓŻY P. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ.



Dar złożony przez górników p. Prezydentowi Rzeczypospolitej pr. I. Mościckiemu przedstawiający Jego podobiznę wykutą w węglu czarnym.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Sprawy ogólno-administracyjne i prawne

w kwietniu r. b. (Dz. U. M. K. Nr. 9)

— utworzono Zarząd Budowy Kolei Państwowych *Herby Inowrocław* i *Bydgoszcz—Gdynia* z siedzibą w Bydgoszczy. Nowy zarząd przejął agendy zarządu Budowy K. P. Bydgoszcz—Gdynia, Dyrektorem pozostał i nadal inż. Józef Nowkuński. (poz. 82)

— Utworzono kierownictwo Budowy Kolei Państwowych *Woropajewo - Druja* z siedzibą w Wilnie. (poz. 83)

— Wyjaśniono zasady opłacania kandydatów kolejowych, którzy zdali egzamin ścisły na adjunkta lub referendarski wzgl. praktyczny rozp. M. K. z dn. 21/III 28 № 1. 1850/2/28 Przysługuje im od dnia 1-go następnego miesiąca po dacie złożenia egzaminu prawo do zwiększonego wynagrodzenia kandydatów w wysokości 90% VIII wzgl. IX grupy uposażenia, co nie należy uważać za awans i niezależne jest od rodzaju i miejsca zatrudnienia Pracownikom, którzy przed wstąpieniem na kurs byli etatowymi prac. kol. i nie zrzekli się praw prac. etat. i posiadają niższą aniżeli X grupę uposażenia, złożyli egzamin ścisły i praktyczny na adjunkta, mogę DKP w ramach wolnych miejsc w preliminarzu budżetowym przyznać bezp. średnio wyższą grupę uposażenia (poz. 84)

— Wyjaśniono, że zwolnieni ze służby z powodu przekroczenia maksymalnego okresu, choroby pracownicy nieetatowi mają prawo do zaopatrzenia emerytalnego o ile posiadają co najmniej 5 lat wysługi emerytalnej (Rozporządz. M. K. z dn. 26/III 28 r № 1/15945/2/27). W wypadkach gdy z powodu długo trwałej choroby stwierdzona została na skutek oględzin lekarskich *„tymczasowa"* niezdolność do pracy, zwolnieni pracownicy poddawani będą corocznie ponownym oględzinom lekarskim. W razie odzyskania przez pracownika zdolności do pracy należy go powołać z powrotem do służby czynnej (poz 85).

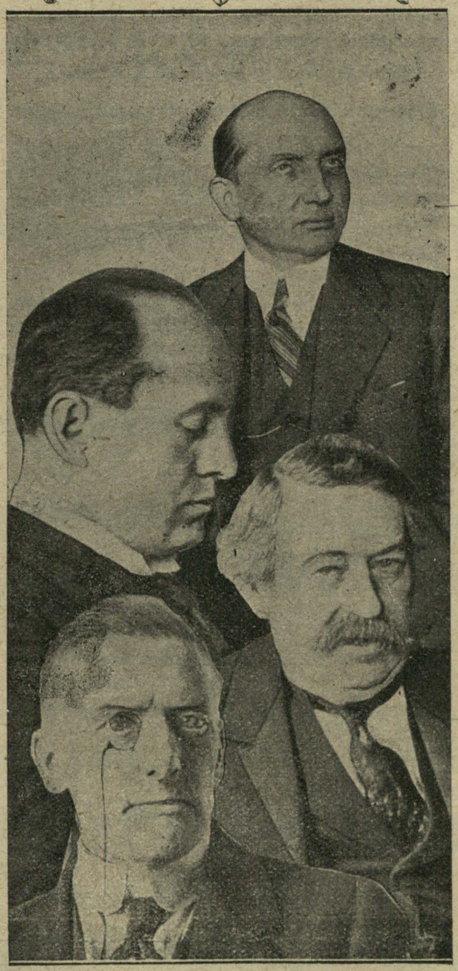
— Odnośnie biletów wolnej jazdy dla organów policji śledczej, — wyjaśniono, że art. 7 instrukcji do rozp. M. K. 3 /IX 1926 r № IV. 11068/11 w sprawie instrukcji dla organów P. P., pełniącej służby na kolejach (Dz U. M. K № 2 - 1926 r.) odnosi się również do organów policji śledczej. (p. 86)

— W nagłówku czystopisa każdego pisma urzędowego powinien być zaznaczony w paru słowach przedmiot sprawy jak tego wymaga art. 2 § 25 „Przepisów kancelaryjnych dla D. K. P., które Min. Kom. poleca D. K. P. ściśle przestrzegać, ułatwi to bowiem w znacznej mierze pracę kancelaryjną przy rozdziale aktów (pism) i przy wpisywaniu ich do ksiąg ewidencyjnych oraz orjentację referentom co do treści otrzymanej korespondencji (poz. 87)

— Ustalono od dnia 1 kwietnia r. b. opłatę za używanie pudeł wagonowych przez prac. kol. na cele mieszkaniowe w kwocie 2 zł. miesięcznie rozp. M K. № 1. 3603/2/28 z dnia 21/III 1928 r. poz. 88).

— Uzupełniono Dz. U. M. K. № 2 z dn. 12/III 1925 r. na str. 107 przy № bież. 106 przez umieszczenie w rubryce 7 jako punkt 6 słów odbiór wagonów w warsztatach głównych" (poz. 89).

CI CO RZĄDZĄ POLITYKĄ ŚWIATA I POKOJEM EUROPY.



Wybitni mężowie stanu ministrowie Anglji, Francji, Włoch i Polski. U góry Min. Spraw Zagr. Polski A. Zaleski, nieco niżej z lewej strony Prezydent Ministrów Italji B. Mussolini, niżej z prawa Min. Spraw Zagr. Francji A. Briand, z lewa Minist. Spraw Zagr. Anglji Chaimberlain.

I Plenarne posiedzenie Państwowej Rady Kolejowej. Dnia 30 maja r.b. o godz. 10 rano w wielkiej sali konferencyjnej Ministerstwa Komunikacji odbyło się I Plenarne posiedzenie nowoobranej Państwowej Rady Kolejowej. Posiedzenie otworzył P. Minister Komunikacji inż. Paweł Romocki. Na wstępie swego przemówienia powitał P. Minister zebranych członków P. R K., poczem zobrazował działalność Ministerstwa Komunikacji w ostatnim okresie oraz wskazał na zamierzenia i pracę Ministerstwa Komunikacji w najbliższej przyszłości, apelując gorąco do zebranych o ws. ółpracę nad bieżącymi ważnymi zagadnieniami kolejowemi.

Po przemówieniu przewodnictwo obrad złożył P. Minister w ręce Podsekretarza Stanu Ministerstwa Komunikacji inż. W Czapskiego, który zarządził wybory Przewodniczących i zastępców poszczególnych Komitetów Państwowej Rady Kolejowej W wyniku głosowania przewodniczącym Komitetu Eksploatacyjnego został inż. Antoni Dunin, Kom Taryfowego Dyrektor Departamentu Bronisław Chodkiewicz, zaś Komitetu nowobudujących się kolei inż. Stanisław Rybicki. Z kolei wybrano członka Państwowej Rady Kolejowej upoważnionego do podpisywania protokółów Rady, którym został przewodniczący Komitetu Taryfowego Bronisław Chodkiewicz

Na tem zakończono I posiedzenie Państwowej Rady Kolejowej.

Posiedzenia poszczególnych Komitetów odbyły się w dniach 30 i 31 maja r. b.

Prnca kolei w 1927 r. w cyfrach. Ministerstwo Komunikacji komunikuje następujące dane za rok 1927, dotyczące ruchu na sieci normalnotorowych Kolei Państwowych:

Przeciętna długość eksploatacyjna linji kolejowych wynosiła 17.304 km., po potrąceniu zaś odcinków zamkniętych dla ruchu 17.146 klm.

Przebieg pociągów ruchu osobowego wynosił 56.746 490 poc.—km., ruchu towarowego 54.415.353 poc.—km

Przebieg wagonów taboru osobowego wynosił 1.600.927.314 osio - km., wagonów taboru towarowego: ładownych 3.149.271,186 osio—km., próżnych 2.062 457.400 osio—km.

Przebieg ciężaru pociągów brutto ruchu osobowego wynosił 13.111.066.000 tonno -km. pociągów ruchu towarowego 43.192.753.000 tonno—km.

Załadowano na stacjach kolei polskich 958.113 wagonów, przyjęto od kolei zagranicznych 610.280 wagonów ładownych.

Dane powyższe obejmują 9 Dyrekcji kolejowych, a mianowicie: Warszawską, Radomską, Wileńską, Poznańską, Gdańską, Krakowską, Lwowską, Stanisławowską i Katowicką.

Praca polskiej żeglugi powietrznej. Ministerstwo Komunikacji podaje następujące dane statystyczne o dokonanych lotach i przewozach na linjach cywilnej żeglugi powietrznej w kwietniu 1928 r.:

1) dokonano lotów przewidzianych i dodatkowych ogółem 328,

2) dokonano lotów średnio — dziennie 14,

3) płatowce przeleciały ogółem kilometrów 107.285,

4) średnie lot wynosił kilometrów 327,

5) przewieziono podróżnych ogółem 624

6) na 1 lot przypada podróżnych średnio 1,9.

7) przewieziono ładunków ogółem kilogramów 26.013,

8) przewieziono korespondencji pocztowej klgr. 3.0 0,

9) na 1 lot przypada ładunków i poczty klgr. 79,

10) ogólna waga dokonanych przewozów w klgr 79.053,

11) na 1 lot przypada ogólnej wagi przewozów w klgr. 241.

12) ilość przewiezionych pasażero-kilometrów 204.103,

13) ilość przewiezionych kilogramo-kilometró ładunków 8.508.551,

14) ilość przewiezionych kilogramo kilometrów wliczając pasażerów (po 85 klgr.) pocztę bagaż ręczny i towarowy 25.857.308.

Ruch towarowy na kolei w cyfrach. W okresie od 17 do 23 maja 1928 r. naładu ek na P. K. P. wyraził się przeciętną liczbą 16 161 wagonów 15 tonnowych za dzień kalendarzowy; w porównaniu z kwietniem r. b. (12.586 wag. średnio dziennie) zwiększył się o 3.575 wagonów średnio dziennie, t. j. o 28,40 proc., a w porównaniu do ubiegłego tygodnia (15.310 wagon. średnio dziennie) zwiększył się o 851 wagonów średni dziennie, co stanowi 5 56⁰ 0.

Ogólna praca na P. K. P. (naładunek własny i przyjęcie z zagranicy) wyraziła się liczbą 17.855 wagonów średnio dziennie, co w stosunku do kwietnia r. b. (14 599 wag. średnio dziennie) wykazuje zwiększenie o 3.156 wag. średnio dziennie, t. j. o 22,30 proc., a w porównaniu do ubiegłego tygodnia (16 892 wag. średnio dziennie) zwiększenie o 963 wag. średnio dziennie, t. j. o 5.70 proc.

Uruchomienie nowych pociągów pośp. kuracyjnych. Wraz z wprowadzeniem letniego rozkładu jazdy od 15 maja uruchomione zostały pociągi pośpieszne kuracyjne: Warszawa-Zakopane-Krynica Rabka i osobowe Warszawa-Hel.

Dla pociągów tych zostały odremontowane specjalne dla tych kursów wybrane wagony o jednolitym zewnętrznym wyglądzie i o typie możliwie najdogodniejszym dla podróżnych.

Umywalnie w wagonach tych pociągów są zaopatrzone w ręczniki i płynne mydło dla użytku podróżnych, a pozatem przedziały i korytarze wagonu I i II kl w dywanowe chodniki i oparcia.

Czystość w wagonach podczas biegu pociągu utrzymują kobiety, wyznaczone specjalnie w tym celu na całej przestrzeni.

Państwowa rada kolejowa.

Obwieszczenie o składzie personalnym.

W „Monitorze Polskim" ogłoszono obwieszczenie min. komunikacji, zawierające spis członków Państwowej Rady Kolejowej, podzielony na 6 grup

Z ramienia ministerstwa do Rady wchodzą: 1) Chodkiewicz Bronisław, min. przemysłu i handlu, 2) Wojciechowski Kazimierz, min rolnictwa, 3) Henryk Heilman, min. poczt i tel., 4) Sienkiewicz Franciszek, min. skarbu, 5) Inż. Rappe Mieczysław, min. robót publ., 6) Hipplit Wohl, min spraw wewn., 7) p. pułk. szt. gen. Bobkowski Aleksander, min. spraw wojskowych.

Grupę II przedstawicieli miast stanowią pp.: 1) Inż. Wieczorek Roman — Białystok, 2) Małecki Edmund — Bydgoszcz, 3) Wacław Chojnacki — Częstochowa, 4) Nowacki Bolesław — Gdynia, 5) Szkudlarz Stanisław — Katowice, 6) Inż. Rolle Karol — Kraków, 7) Pączek Antoni — Lublin, 8) Strzelecki Jan — Lwów, 9) Inż. Hologreber Jan — Łódź, 10) Kontorowicz Władysław — Poznań, 11) prof. dr. Michalski Jerzy — Warszawa, 12) Folejowski Józef — Wilno.

Grupę III stanowią 16 reprezentantów powiatowych ciał samorządowych, grupę IV — 25 przedstawicieli organizacji gospodarczo-społecznych, grupę V — 9 przedstawicieli dyrekcyjnych rad kolejowych, grupę VI następujący członkowie, mianowani przez min. komunikacji: 1) Inż. Berkiewicz Jan, 2) prof. Chełmoński Adam, 3) Inż. Eberhardt Juljan, 4) Inż. Mrozowski Józef, 5) Nosowicz Andrzej, 6) Inż. Olszewski Antoni, 7) inż. Sztelmachowski Olech, 8) Inż. Sztolcman Stefan, 9) Inż. Tyszka Kazimierz i 10) Inż. prof. Zipser Kazimierz.

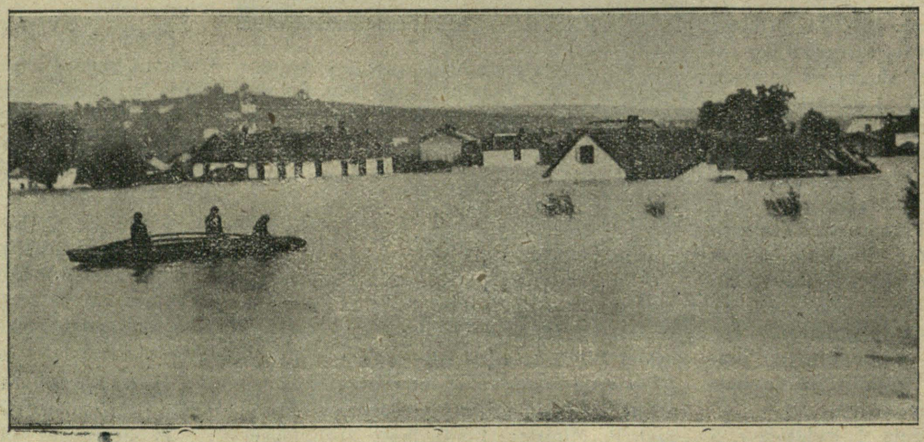
Szybki wzrost dochodów państwowych.

Wpływy z danin publicznych i monopolów za kwiecień r. 1928 wyniosły ogółem 192 miljonów zł., więcej, niż za kwiecień 19 7 r. W tem wpływy z danin publicznych wyniosły 1 4 miljonów zł., wobec 102 miljonów zł., wpływy zaś z monopolów 68 miljonów zł, wobec 61 miljonów zł. za kwiecień 1927 r. Daniny publiczne dały przeto za kwiecień r. 19 8 o 22 miljonów zł. więcej, monopole zaś 7 miljonów zł. więcej, niż za kwiecień r. 1927.

Ukonstytuowaniu sejmowej komisji komunikacyjnej.

Komisja komunikacyjna skutkiem zrzeczenia się klubu niemieckiego prawa obsadzenia stanowiska przewodniczącego, (klub niemiecki otrzymał wzamian miejsce członka w komisji oświatowej), ukonstytuowała się wczoraj, wybierając na wniosek p. Gwiżdża (Bb) przewodniczącym pos. Sobolewskiego (Bb), a następnie w głosowaniu powierzono stanowisko wiceprzewodniczącego pos. Jasiukowiczowi (ZLN).

Z WIDOKÓW KATAKLIZMU PRZYRODY.



Miasteczko zalane wodą z powodu oberwania się nagłego chmury.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 6 czerwca 1928 r.

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie instalacji centralnego ogrzewania i urządzeń sanitarnych w budynku noclegowym w Tarnowskich Górach. Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 118 z dnia 23 maja1928 r. i w „Epoce" Nr. 141 z dnia 22 maja 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

212/X

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mające się odbyć w dniu 5 czerwca 1928 r.

Przetargi publiczne

na wykonanie:

1) budowy domu mieszkalnego i chlewików w Katowicach,

2) budowy domu mieszkalnego i chlewików w Szopienicach północnych.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" № 118 z dnia 23 maja 1928 i w „Epoce" № 141 z dnia 22 maja 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych.

213/X

ЛНБ им. В. Стефаника
ПРОВЕРЕНО 19 92 0.05
РПі27202
1928/6.

PRZETARG.

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 15 czerwca 1928 r. przetarg publiczny na dostawę farby, lakierów i innych chemikalji.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" № 119 z dn. 24.V i w „Epoce" № 142 z dn. 23.V. 1928 r.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

1316

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetargi publiczne:

1. w dniu 19 czerwca 1928 roku na dostawę sznurów i lin konopnych, oraz szczeliwa—pakunków—na okres roczny,
2. w dniu 26 czerwca 1928 roku na dostawę węży parcianych na okres roczny.

Warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Zasobów Dyrekcji, ul. Słowackiego 2, w godz. 12–13 (osobiście lub pocztą, po pisemnem zgłoszeniu prośby).

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie.

449/VI

PRZETARG

D. K. P. w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 19.6.28 przetarg publiczny na dostawę 100,000 lakieru czarnego przeciw rdzy.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 122 z dn. 29.V.28 r. i w Epoce Nr. 144 z dn. 25.V.28 r.

PREZES
Dyrekcji Kolei Państwowych.

1359

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 14 czerwca r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze № 122 z dnia 29/V 1928 r.

1423

PRZETARG

Warszawska Dyrekcja kolejowa ogłasza przetarg na dzień 4 czerwca r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Nr. 115 z dn. 19 maja 28 r.

1135

Przetarg.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę dostawców i wytwórców materjałów dla użytku kolejowego na ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 109 z dnia 11-V-28 r. przetarg publiczny, wyznaczony na dzień 5 czerwca r. b. na dostawę materjałów kolejowych.

983

PRZETARG.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, o przetargu ofertowym, który odbędzie się w M. K. **dnia 15 czerwca 1928 r.** o godzinie 11-ej na roczną dostawę druków dla wszystkich Dyrekcyj K. P. Szczegółowe ogłoszenia zamieszczone są w Monitorze Polskim № 109 z d. 11-V-28 r. i w „Epoce" № 129 z dn 10-V-28 r.

996

Nie dość jest czytać pismo, należy je prenumerować!

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 150, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
АН УРСР
№ 10

ROK II. 10 czerwca 1928 r. Nr. 7—(33)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **CENA NUMERU 40 GR.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej.

DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

P.K.O. POCZTOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI P.K.O.

rozpoczęła już

Przyjmowanie ubezpieczeń na życie i ubezpieczeń posagowych

bez badania lekarskiego.

Składka ubezpieczeniowa począwszy już od 3 złotych miesięcznie.

Zgłoszenia, informacje i taryfy w: Centrali P. K. O. w Warszawie, Oddziałach P. K. O. w Katowicach, Krakowie i Poznaniu, a także

we wszystkich Urzędach Pocztowych

i u upełnomocnionych przedstawicieli. 1800

Od Administracji. Zawiadamiamy Sz. Prenumeratorów „Kalendarza Poradnika Kolejowca Polskiego, Administracji Ogólnej i Kolejowej, Biblioteki obywatela funkcjonarjusza państwowego" oraz tyg. il. „Express Kolejowy", że w celach udogodnienia opłaty należności z tytułu zamówień prenumeraty wymienionych wydawnictw p. Jerzego Kamińskiego, otworzyliśmy własne konto czekowe P. K. O. Nr. 81143 na które prosimy uprzejmie wpłacać należną nam prenumeratę.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

O SZTUCE TEATRU W POLSCE.

Żyjemy w epoce przełomowej, w czasach zmian, najbardziej, nawet dotychczas ugruntowanych pojęć, ustalonych wartości. Jakże wiele z tego co szanowali, czego się bali nasi ojcowie, dziś traci swój blask i cenę i kończy „w oczach" naszych.

We wszystkich dziedzinach współczesnego życia trwa gorączkowe szukanie dróg nowych do wielkości, do sławy, potęgi, piękna, do szczęścia powszechnego czy tylko osobistego, do osiągnięcia wyżyn takiej czy innej doskonałości.

Wszędzie dostrzega się walkę, zmaganie się wewnętrzne, kryzys we wszystkiem, przesilenie. Gdzie wzrok zwrócimy, tam wszędzie objawy tego możemy dostrzec, na każdym kroku. Najłatwiej dostrzegalne dla każdego jest oczywiście przesilenie gospodarcze. Niema człowieka chyba, który nie odczułby na swojej skórze jego skutków. Trudniejsze do zauważenia jest to, w dziedzinie politycznej, albo w tem, co nas tutaj obchodzi najwięcej t. j. — w sztuce polskiej.

Jeżeli dziś, wszelkie inne omijając, w dziedzinę literatury i sztuki wejrzymy to jedną z takich „kończących się" współcześnie wartości jest teatr w obecnej swojej postaci.

Wszystko na świecie z czasem się zmienia, urabia, doskonali. Życie ludzkie ciągle postępuje naprzód, co się przejawia w szeregu zdobyczy najrozmaitszych gałęzi wiedzy ludzkiej, a ponadto w sztuce. Zdobycze te są różnorakie. Jedne z nich są nieśmiertelne, a znaczenie ich tak wielkie, że zawsze mają swoją „wagę". Inne znów przemijają, ustępując, bardziej, duchowi czasu, odpowiednim. Jeżeli to nie następuje, mamy upadek danej gałęzi nauki, czy sztuki. Upadek pozorny oczywiście. Polega on jedynie na przeżyciu się niektórych form, sposobów przemawiania do duszy ludzkiej, (jeśli o sztukę idzie) — tej gałęzi sztuki. Natomiast treść, zasada jest ta sama, ona nie przemija. Tak jest obecnie z teatrem.

Sztuka teatru na ziemiach Rzeczypospolitej istnieje już blisko pół tysiąca lat. Pierwsze polskie przedstawienia teatralne *) odbywały się w w. XVI na dworze królewskim. Wzorowano się wtedy na greckim teatrze starożytnym. W następnem stuleciu, siedemnastem liczba przedstawień na królewskim dworze bardzo wzrosła, aż króla poczęli wielcy panowie naśladować, u siebie urządzając przedstawienia teatralne. Wówczas, już wzorowano się na francuskim teatrze, tłomacząc na polski francuskie utwory dramatyczne i urządzając przedstawienia na francuską modłę.

W stuleciu osiemnastem polski dwór królewski już ma swój stały teatr. Pozatem przy każdym ówczesnym zakładzie naukowym były także stałe zespoły teatralne, urządzające przedstawienia w uroczystsze dnie.

Aż wreszcie w końcu tego wieku powstaje w Warszawie stały teatr, już nie dla królewsko-dworskiego użytku tylko, ale dla wszystkich.

Wpływy francuskie ciągle jeszcze panują prawie niepodzielnie. Sztuk czysto polskich bardzo mało a i te przeważnie na francuskich ściśle wzorowane. Reszta to wszystko francuskich autorów utwory dramatyczne na polski język tylko tłomaczone.

Przychodzi dziewiętnasty wiek. Z upadkiem Rzeczypospolitej wspaniały rozkwit polskiej literatury pięknej. Osiąga ona niebywałe wyżyny ducha, nieustępując żadnej już literaturze świata, dzięki genjuszom takim jak Mickiewicz, Słowacki, Krasiński, później Norwid i wielu mniejszych niż oni, ale wielce znacznych.

Rozwija się i sztuka teatru w Polsce, ale nie jednakowo z literaturą. Piszą przepiękne utwory dramatyczne poeci polscy, ale utwory owe nie trafiają do polskich teatrów. Dzieje się to przeważnie dzięki prześladowaniom rządów zaborczych, moskiewskich, niemieckich czy austrjackich, częściowo zaś i dzięki naszej obojętności dla własnej twórczości, a zbytniem przenoszeniem obcych dzieł nad swoje.

Dlatego też bardzo dużo, może nawet większość dzieł genjusza polskiej komedji Aleksandra Fredry, dopiero w kilkadziesiąt lat po śmierci tego wielkiego pisarza, weszła na scenę i niektóre z nich nawet dopiero po wojnie, w Niepodległej Rzeczypospolitej.

Po Fredrze już nie było podobnego mu twórcy w tej dziedzinie własnej literatury dramatycznej. Było ich wielu wprawdzie, ale żaden nie dorósł mu nawet do kolan talentem.

Sztuka teatru jest w bezpośrednim związku z dramatyczną twórczością pisarską swego czasu. Dla teatru pisze b. wielu t. zw. literatów, dzieła ich wkrótce po ich wykończeniu ukazują się na scenach w kraju a przedewszystkiem w stolicy.

U nas było inaczej. Dopiero w dwa lata po śmierci Słowackiego wysta-

DZIELNA KOLEJARKA MATYLDA OGÓRKÓWNA — POWSTANIEC ŚLĄSKI.



Mężnie walczyła w I i II powstaniu o wolność Śląska, 23 maja 1920 r. została ranną i wysłana do szpitala w Inowrocławiu, skąd uciekła nie wyleczona po 8 dniach na Śląsk i wstąpiła do grupy Woźniaka, gdzie była do zlikwidowania grupy. W ciągu 4 lat była 2 razy aresztowana przez Niemców a przez 2 lata ścigana za przekroczenia polityczne przeciwrządowi niemieckiemu. Za swoją waleczność dostała Wstęgę Walecznych I kl. Krzyż Walecznych oraz Krzyż Honorowy za pracę plebiscytową. Obecnie pracuje w Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

*) W dzisiejszym tych słów rozumieniu, albowiem jednem ze źró eł obecnej sztuki teatru są t. zw. *misterja*, czyli rodzaj przedstawień teatralnych pod gołem niebem, których treścią były najrozmaitsze zdarzenia z Biblji i Ewangelji, a zwłaszcza życie Chrystusa (misterja wielkanocne). Miały one znaczenie uroczystości religijnych i najwspanialszy ich rozkwit przypada na wieki średnie. Urządzane były początkowo przez zakony, a potem przez różne cechy rzemieślnicze. Z końcem w. średnich rozpoczyna się ich upadek, trwający rozmaicie długo w różnych krajach Europy — u nas wygasły one dopiero w początkach XVIII w.

Do dziś — zachowały się jedynie w Niemczech, w Bawarji, powtarzane co wielkanoc w miasteczku Oberamergau, ciesząc się zasłużoną sławą, z powodu swej wielkiej okazałości oraz wysokiego poziomu artystycznego.

wiono jego „Mazepę“ na deskach teatru krakowskiego w 1857-ym r. Niedługo potem ukazują się dzieła dramatyczne Słowackiego na lwowskiej scenie. Warszawa nie prędko się tego doczekała.

Najświetniej rozwija się teatr polski, w czasach niewoli, w końcu zeszłego i na początku obecnego wieku, w Krakowie prowadzony wtedy najpierw przez Tadeusza Pawlikowskiego a potem (1899 — 1905) przez Józefa Kotarbińskiego. Są to zarazem lata, w których rozkwita największy po Mickiewiczu, Słowackim, Krasińskim i Norwidzie genjusz poezji polskiej — *Stanisław Wyspiański.*

On to, pierwszy z olbrzymów ducha i arcymistrzów słowa polskiego ujrzał swoje dramaty na scenie.

(C. d. n.).

S. Klaczyński.

Zarys historji wojennej pułków polskich 1918—1920.

Wojskowe Biuro Historyczne w Warszawie nadesłało nam poniższy list i komunikat o podjętej, pięknej inicjatywie wydawniczej, która, nie wątpimy, zjedna sobie powszechne uznanie i poparcie w naszem społeczeństwie, zwłaszcza wśród naszych czytelników: podróżnych na P. K P., kolejarzy i pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach komunikacyjnych w Polsce, którzy w znakomitej większości brali udział czynny w tworzeniu Polskiej Siły Zbrojnej i dostąpili zaszczytu należenia do drogiej sercu każdego Polaka zwycięskiej Armji Polskiej. Zamieszczając wiadomość radosną o powstaniu historji wojennej bohaterskich pułków polskich z 1918 — 1920 r. wzywamy wszystkich naszych czytelników, sympatyków i przyjaciół pisma do jaknajwiększego rozpowszechnienia tego bardzo pożytecznego wydawnictwa oraz zjednanie mu corychlej licznych rzesz prenumeratorów i nabywców, co niewątp'iwie ułatwi Wojsk. B. Histor szybką realizację podjetej inicjatywy. *(Red.)*

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

Załączając program wydawnictwa „Zarysu historji wojennej pułków polskich 1918 — 1920', wydawanego zbiorowo przez pułki pod kierownictwem Wojskowego Biura Historycznego celem upamiętnienia 10-ciolecia wojska odrodzonej Polski, uprzejmie proszę o łaskawe zaanonsowanie go na łamach poczytnego organu ze względu na jego doniosłe znaczenie dla naszego dorobku narodowego i państwowego.

W tym celu pozwalam sobie załączyć do łaskawej dyspozycji opracowany przez Wojskowe Biuro Historyczne krótki komunikat.

Zgóry dziękując za uprzejme przychylenie się do mojej prośby, łączę wyrazy wysokiego poważania.

Szef Wojskowego Biura Historycznego.
JULJAN STACHIEWICZ
generał-brygady.

W latach 1928 — 1929 kończy się pierwsze 10-ciolecie istnienia wojska Polski odrodzonej. Wojskowe Biuro Historyczne podjęło inicjatywę wydania w tym czasie „Zarysów historji wojennej pułków polskich 1919—1920“, któryby obejmował historję poszczególnych oddziałów, posiadających tradycję bojową, wyrosłą w dobie ostatnich walk o niepodległość.

Celem tego wydawnictwa jest: wystawienie wysiłkowi organizacyjnemu i bojowemu naszego wojska w dobie zmartwychwstania Ojczyzny i związanie pułków z ich tradycją.

W ten sposób powstanie zarys historji poszczególnych 156 oddziałów, uwzględniając piechotę, kawalerję i artylerję, ukazując się kolejno tak, aby najpóźniej w dniu święta pułkowego, wypadającego w okresie 10-ciolecia wojska, każdy pułk posiadał wydaną swoją historję. Na całość więc wydawnictwa złoży się 156 broszur, wydanych do końca 1929 roku, z których każda będzie stanowiła zamkniętą w sobie całość.

W każdem poszczególnem opracowaniu czytelnik odnajdzie dane dotyczące organizacji oddziału w dobie wojny, jego działań bojowych i dorobku wojennego.

Ogólny nakład „Zarysu“ wynosić będzie około 800.000 egzemplarzy łącznej ilości około 1.900.000 arkuszy druku. Powstały w ten sposób jeden egzemplarz zbiorowy „Zarysu“ będzie posiadał około 6.240 stron ze 156 szkicami. Objętość historji każdego pułku wahać się będzie od jednego do trzech arkuszy druku.

Jeżeli przyjmiemy pod uwagę, że koszta tego wydawnictwa w większości pokrywają same pułki z własnych funduszów, starczy to za wszelką pochwałę obywatelskiego poczucia wojska i umiłowania przez jego oddziały ich tradycji bojowej, którą każdy pułk zdobywał najdroższą krwią swoich bohaterskich żołnierzy i oficerów.

Z ramienia Wojskowego Biura Historycznego tę doniosłą pracę pod bezpośredniem kierownictwem jej inicjatora, szefa Wojskowego Biura Historycznego, generała brygady Juljana Stachiewicza, prowadzą: mjr. s. g. Stanisław Rutkowski, mjr. Adam Borkiewicz mjr. Jerzy Dąbrowski, kpt. Bolesław Waligóra i utalentowany publicysta kpt. Tadeusz Teslar.

Waga i zakrój rozpoczętej przez wojsko nasze pracy nabiera tem większego znaczenia, iż *„Zarys historji wojennej“* każdego z poszczególnych pułków powędruje nietylko do rąk tych, co interesują się dorobkiem państwowym Polski, lecz do ogółu szarej braci żołnierskiej, która na kartach historji pułkowej odnajdzie wspomnienie swego żołnierskiego trudu i ofiarnej krwi. Również wdowy i sieroty po bohaterach, których zna i chata wiejska i warsztat robotniczy, znajdą pociechę i pokrzepienie ducha, pogłębiając uświadomienie obywatelskie i patrjotyzm.

Dla udostępnienia jaknajszerszemu ogółowi nabycia tak całości wydawnictwa, jak poszczególnych historyj pułkowych Główna Księgarnia Wojskowa wprowadziła *ulgowe warunki prenumeraty po 10 zł. miesięcznie.* Cena pojedyńczego egzemplarza historji pułkowej gr. 90.



ZOFJA LINDORFÓWNA.
wybitna artystka Teatru Narodowego.



Teatr Letni w Warszawie. Finał II-go aktu komedji „Nie wywiódł jej w pole". Od lewej strony ku prawej: pp. Marja Gorczyńska, Gielniewski, Orwid Tomasik, Fertner i Marja Gella.

Minister Romocki dba o byt kolejarzy.

Sejm stwierdza ogromny postęp i rozwój kolejnictwa polskiego.

Na 18 posiedzeniu 3 sejmu Rzeczypospolitej p. Kaczanowski (P.P.S.) z ramienia Komisji Komunikacyjnej referował budżet Min. Komunikacji. Komisja kom. zwiększyła czysty dochód ogólny min. kom. ze 134 miljon. na 147 miljonów,, a wpłaty skarbu z 73 miljonów do 90 miljon., zmniejszyła natomiast wydatki nadzwyczajne z 229 miljonów do 220 miljon. Dział żeglugi powietrznej przeniosła z części przedsiębiorstw do administracji w łącznej sumie 14 miljonów.

Naogół stwierdzić trzeba ogromny rozwój kolejnictwa polskiego, znaczny postęp w odbudowie zniszczenia wojennego, a dochodowość kolei doszła 3% co jest objawem pocieszającym, gdyż przeciętna dochodowość kolei przed wojną wynosiła około 4% i tylko w Niemczech była wyższa.

W dyskusji p. Solański (B. B.) przypomina, że *natychmiast po powstaniu państwa koleje pod względem sprawności stanęły na wysokości zadania*, rentowność ich jednak w pierwszych czasach nie szła w parze ze sprawnością. W r. 1926 w zakresie taryf przewozowych dokonano zmian, mianowicie zastosowano budowę różniczkową taryfy. *Potania to koszty przewozu na dalszą odległość. Kapitał zasobów na kolejach zwiększa się.* Ilość nagromadzonych materjałów zgodna jest z potrzebami. Umowa ze stocznią Gdańską jest w rewizji i nowa umowa obniży koszty. Sprawa podkładów badana jest przez komisję, która narazie przyjęła do wiadomości wyjaśnienia departamentu drogowego. Mówca wnosi o przyjęcie budżetu w brzmieniu przedstawienia rządowego przewodniczący komisji budżetowej p. Byrka co do sprawy podkładów zaznacza, że podkomisja znalazła wszystko w porządku i czynność jej jest ukończona.

Troska Min. Romockiego o byt kolejarzy.

Minister Romocki udziela Sejmowi fachowych wyjaśnień w sprawie kosztów naprawy parowozów, podkładów, refakcji i wogóle eksploatacji, oświadcza, że *troska o byt pracowników jest niesłychanie mu bliska. Sądzi on, że jeżeli rząd znajdzie pokrycie dla lepszego uposażenia pracowników państwowych, to znajdzie się również możność w skarbie, żeby poprawić byt kolejarzy. Między temi dwoma sprawami istnieje junctim życiowe z którem się trzeba liczyć.*

W polityce personalnej Minister dąży do tego, ażebyśmy mieli fachowego pracownika dumnego ze swej pracy i przywiązanego do niej, a zarazem dobrze płatnego. Na wypadek wojny, tacy pracownicy będą stanowili największą pomoc dla armji, a wtedy ich wysiłek będzie musiał być bezgraniczny.

Czytajcie, rozpowszechniajcie, prenumerujcie „EXPRESS KOLEJOWY" zachęcajcie do tego innych.

Z PRZEŻYĆ WIELKIEGO MIASTA.



Nagły wybuch bomby na ulicy wielkiego miasta, rzuconej przez zamachowców, wywołuje popłoch wśród spokojnej ludności miejskiej (Wiedeń).

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Sprawy ogólno-administracyjne i prawne

w maju r. b. (Dz. U. M. K. Nr. 7)

– Zmieniono regulamin D. K. P. wzp. M. K. z dn. 29/III 1928 r. 1) w § 7 (str. 20) w ustępie p. t. „Wydział Handlowo-Taryfowy, Dział II taryfowy" dodaje się na końcu ustępu słowa: *„sprawy wydawania osobom ubiegającym się o koncesję na prowadzenie biur przewozowo-reklamacyjnych, zaświadczeń o posiadaniu przez nie wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych"*. 2) w § 20 na str. 36 dodaje się nowy punk 24-a następującej treści: *„Wydawanie osobom, ubiegającym się o koncesję na prowadzenie biur przewozowo- reklamacyjnych, zaświadczeń o posiadaniu przez nie wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych"*. 3) w § 28 (d. c.) na str. 53 dodaje się nowy punk 11-a o następującem brzmieniu: *„Stwierdzenie w porozumieniu z [Naczelnikami Wydziałów Eksploatacyjnego i Kontroli Dochodów posiadania wiadomości fachowych w zakresie taryf kolejowych i przepisów przewozowych przez osoby starające się o otrzymanie koncesji na prowadzenie przedsiębiorstw (biur przewozowo-reklamacyjnych), trudniących się dochodzeniem roszczeń, powstających z umowy o przewóz towarów do Zarządów kolejowych"*.

Petenci powinni wnieść podanie o wydanie zaświadczenia do Dyrekcji K. P. w obrębie której ma znajdować się siedziba przedsiębiorstwa, uzasadniając je podaniem studjów i dotychczasowego zajęcia przy dołączeniu odnośnych świadectw w oryginale lub uwierzytelnionych odpisach (prz. 103).

Inspekcja węzła warszawskiego.

Dn. 1 b. m. p. Minister Komunikacji inż. Paweł Romocki w towarzystwie Podsekretarza Stanu W. Czapskiego, Prezesa Dyrekcji Warszawskiej Bienieckiego oraz Dyrektorów Departamentów Technicznych Ministerstwa Komunikacji i wyższych urzędników Ministerstwa i Kolejowych Dyrekcji dokonał inspekcji prac prowadzonych przy linji średnicowej węzła Warszawskiego.

Wyjazd p. Vice. Ministra inż. W. Czapskiego do Genewy.

Dn. 5 b. m. Podsekretarz Stanu Ministerstwa Komunikacji p. Witold Czapski wyjechał do Genewy celem wzięcia udziału w plenarnem posiedzeniu Międzynarodowej Komisji dla spraw żeglugi napowietrznej współpracującej ściśle z właściwą Sekcją Ligi Narodów. Materjał który wejdzie na obrady posiedzenia plenarnego opracowany został przez Podkomisję, w których Polska miała swoich reprezentantów delegowanych przez Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Automaty dla sprzedaży biletów peronowych.

Celem łatwiejszego zaopatrywania się podróżnych w bilety peronowe i podmiejskie M. K. ustawiło dotychczas około 60 automatów do sprzedaży biletów peronowych na wszystkich większych stacjach.

Na dworcu głównym w Warszawie prócz 4-ch automatów do sprzedaży biletów peronowych ustawiono również jeden automat sprzedający bilety podmiejskie do Pruszkowa i jeden automat sprzedający bilety podmiejskie do Milanówka.

Po wrzuceniu do otworów automatu, wydajacego bilety do Pruszkowa, jednej monety 50-groszowej i jednej monety 20-groszowej — automat wydaje bilet do Pruszkowa w cenie 68 gr. oraz dwa groszy reszty.

Po wrzuceniu do otworów automatu, wydającego bilety do Milanówka, dwóch monet 50-groszowych i jednej monety 20 groszowej otrzymuje się automatycznie bilet do Milanówka. W razie braku zapasu kartonu w automatach automaty te zamykają mechanicznie otwory na pieniądze i alarmują kasjera. Monety fałszywe automaty wyrzucają z powrotem.

Konferencja kolejowa w Budapeszcie.

W dniach 14—16 maja odbyła się w Budapeszcie konferencja przedstawicieli zainteresowanych Zarządów kolejowych w sprawie uregulowania bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Europą Środkową i Grecją. Jako prawo umowne przyjęto Konwencję Berneńską, licząc się z tem, iż koleje greckie do Konwencji tej dotąd nie przystąpiły. Nowa komunikacja wejdzie w myśl uchwał konferencji w życie z dniem 1 sierpnia r. b. i od tego czasu będzie można nadawać na kolejach polskich przesyłki towarowe do Grecji oraz w kierunku odwrotnym za bezpośrednim listem przewozowym.

Nowa taryfa bezpośrednia z portami Adrjatyku.

Dn. 15 czerwca wejdzie w życie *bezpośrednia taryfa związkowa dla komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i portami adrjatyckiemi Trieste, Rovigno d'Istria, Pola i Fiume*. Taryfa zawiera bezpośrednie stawki dla 33 grup towarów artykułowych wywozowych i 24 grup towarów przywożonych do Polski. Dla komunikacji z portami w Pola i Rovigno d'Istria przewidziane są opłaty dodatkowe, ustalone w osobnej tabeli. Taryfę nabyć można w Dyrekcjach k. p. w cenie po 10 zł. za egemplarz.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg publiczny w dn. 12 czerwca 1928 r. NA DOSTAWĘ PASÓW SKÓRZANYCH z sierści wielbłądziej oraz PLOMB OŁOWIANYCH (z ołowiu dostawcy) na okres roczny.

Warunki przetargów otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji (ul. Słowackiego 2) w godz. 12—13 (osobiście lub pocztą po pisemnem zgłoszeniu).

397

Dyrekcja Kolei Państwowych
w Katowicach
Do L. III/6 a.25749/28.

Ogłoszenie przetargu ofertowego.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje przetarg publiczny na wykonanie budowy normalnotorowej łącznicy szyb Karmer Mysłowice od km. 0,0 do km. 0,9×62.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy, plany, formularze ofertowe i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe i kosztorysowe nabywać począwszy od dnia 22 maja 1928 r. w Wydziale Drogowym w pokoju № 325 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych w godzinach urzędowych od 10-tej do 14-tej.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, należy złożyć odpowiednio ostemplowane i zapieczętowane z napisem „Oferta na budowę normalnotorowej łącznicy Szyb Karmer Mysłowice od km. 0,0 do km. 0,9×62" **najpóźniej do dnia 15 czerwca 1928 r. do godziny 10** do skrzynki ofertowej w Dyrekcji.

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie 12 w pokoju № 211.

Katowice, dnia 18 maja 1928 r.

259-X **DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH.**

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie niniejszem ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie dwóch domów murowanych, mieszkalnych, jednopiętrowych z zabudowaniami gospodarczemi na stacji Brześć n/Bugiem i takich że domów po jednym na st. Baranowicze i Hajnówka.

Warunki przetargu, rysunki, warunki techniczne i ogólne oraz bliższe szczegóły można otrzymać w Wydziale Drogowym Dyrekcji K. P. w Wilnie przy ul. Słowackiego Nr. 2, II p., pokój Nr. 3 w dnie urzędowe w godzinach od 9-ej do 12-ej za opłatą po 10 zł. za komplet od objektu.

Oferty winne być nadesłane lub złożone do specjalnej skrzynki, znajdującej się w Prezydjum Dyrekcji **do godz. 12-ej dnia 21 czerwca r. b.**

Wadjum w wysokości 4000 zł. za każdy dom na st. Brześć i Baranowicze i 3000 zł. na stacji Hajnówka, winne być złożone w sposób ustalony przez M stwo Skarbu w Kasie głównej Dyrekcji K. P. w Wilnie lub przekazane do P. K. O. na r-ek Dyrekcji, kwit zaś o złożeniu wadjum winien być dołączony do oferty.

1587 **Dyrekcja K. P. w Wilnie.**

Dyrekcja P. K. P. w Stanisławowie rozpisuje przetarg publiczny na odbudowę mostu sklepionego nad Prutem w Jamnie w km. 65 6/7 linji Stanisławów-Woronienka. Termin wnoszenia ofert **upływa 25 czerwca 1928 r.** Bliższych wyjaśnień można zasięgnąć w Wydziale Drogowym Dyrekcji stanisławowskiej, gdzie też otrzymać można formularze ofertowe, przeglądnąć plany odbudowy i ogólne i szczegółowe warunki, dotyczące wykonania budowli podtorowych na kolejach państwowych.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych **(—) Inż. St. Wiktor.**

Nie dość jest czytać pismo, należy je prenumerować!

PRZETARG.

Dyrekcja K. P. w Wilnie ogłasza niniejszem nieograniczony przetarg na wykonanie robót ziemnych przy budowie bocznicy od st. Wilno towar. do składów intendentury na ulicy Legjonowej w Wilnie na przestrzeni od stacji towarowej do do ul Legjonowej w ilości około 150.000 mtr.^{3}

Przy wyborze uwzględniane będą jedynie oferty firm zarejestrowanych, które wykażą się wykonanemi większemi robotami w powyższem zakresie, przyczem Dyrekcja K P. zastrzega sobie prawo wyboru oferenta. Wadjum w sumie 5.000 zł. należy składać w sposób przewidziany rozporządzeniem M-stwa Skarbu z dnia 21.IV.1926 r. № 872/213/3/017624 w Wydziale Rachunkowym Dyrekcji K. P. lub przekazać na rachunek Dyrekcji przez P. K. O., kwit zaś o wpłaceniu wadjum winien być dołączony do oferty, która musi być złożo a **do godziny 12-tej dnia 28.VI.1928 r.** do specjalnej skrzynki, znajdującej się w Prezydjum Dyrekcji. Warunki przetargu i warunki techniczne przeglądać można codziennie w dnie powszednie między 11 a 13-tą godziną w Wydziale Drogowym Dyrekcji K. P. w Wilnie, ul Słowackiego № 2, II piętro, pokój № 10.

Firmy obowiązują przepisy Min. K z dnia 2 II 27 r. № 1/2380/2127 o oddawaniu dostaw i robót na P. K. P. które wyszczególnione są w warunkach przetargu.

Dyrekcja P. K. P. w Wilnie.

454-VI.

0·05
PMi 27202
1928/7.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg publiczny **w dniu 22-go czerwca 1928 r.** na dostawę: **a) pakuł, b) płótna** — na okres roczny.

Warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Zasobów Dyrekcji ul. Słowackiego Nr. 2, w godz. od 12 do 13 (osobiście lub pocztą, po pisemnem zgłoszeniu prośby).

462/VI

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str.—zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ROK II. 17 czerwca 1928 r. Nr. 8—(34)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas.
(R E D).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

CENA NUMERU 40 GR.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej. DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH W KRAKOWIE

rozpisuje przetarg publiczny na dostawę w okresie rocznym około 1.000 ton odlewów żeliwnych.

Termin składania ofert upływa dnia 18 czerwca b. r. o godzinie 12-tej w południe.

Publiczne otwarcie nastąpi dnia 19 czerwca b. r. o godz. 10-tej.

Przy składaniu ofert należy złożyć obowiązkowo poręczne (wadjum) w wysokości 5 proc. wartości oferowanej dostawy, zaś wrazie otrzymania dostawy kaucję w wysokości od 5 do 10 proc. wartości dostawy, zależnie od uznania Dyrekcji Kolei Państwowych.

Wadjum i kaucję można składać tylko w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, w państwowych papierach wartościowych, lub w innych papierach pupilarnych.

Bliższe szczegóły przetargu, jak również szczegółowe warunki dostawy, warunki techniczne i formularz ofertowy otrzymać można za osobistem zgłoszeniem się w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie po wpłaceniu w Kasie Głównej Dyrekcji kwoty 2 zł. za formularze, lub pocztą po nadesłaniu powyższej kwoty i znaczków pocztowych na porto.

1501/159/II

DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH W KRAKOWIE

rozpisuje przetarg publiczny na dostawę, w okresie rocznym, około 50.000 kg. gwoździ.

Termin składania ofert upływa dnia 21 czerwca 1928 r. do godziny 12-ej.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi dnia 22 czerwca 1928 r. o godzinie 10-tej.

Przy składaniu ofert należy złożyć obowiązkowo poręczne (wadjum) w wysokości 5 proc. wartości oferowanej dostawy, zaś w razie otrzymania dostawy kaucję w wysokości od 5-ciu do 10-ciu proc. wartości otrzymanej dostawy, zależnie od uznania Dyrekcji Kolei Państwowych.

Wadjum i kaucję można składać tylko w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, w państwowych papierach wartościowych, lub innych papierach pupilarnych.

Bliższe szczegóły przetargu, jak również szczegółowe warunki dostawy i warunki techniczne otrzymać można za osobistem zgłoszeniem się w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, po wpłaceniu w Kasie Dyrekcyjnej kwoty 1 zł. za formularze lub pocztą, po nadesłaniu powyższej kwoty i znaczków pocztowych na porto.

1500/159/II

PRZETARG

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 26.6.28 r. przetarg publiczny na sprzedaż starych materjałów.

Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 129 z dn. 6/VI i w Epoce Nr. 155 z dn. 6/VI 28 r.

1683 **Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.**

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 25 czerwca r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze № 130 z dnia 8/VI 1928 r.

1715

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Władczynią życia jest myśl. Koncentracja myśli i wartość praktyczna marzeń. Stare i nowe drogi osięgu Tylko myśli pełne życzliwośc dla ludzi wzmacniają ich siłę. Myśli — Formy. Dynamika myśli. Możemy czerpać z nagromadzonego zapasu myśli wszechświata Korzystajmy mądrze z tej niewidzialnej siły.

Władczynią życia jest myśl.

Nawiązując do poprzednio już zamieszczonych artykułów w „Expressie Kolejowym" w dziale „Jak zdobyć powodzenie w życiu" pragniemy obecnie zwrócić uwagę tylko na jeden czynnik, który jednak jest najgłówniejszym wszelkiego powodzenia warunkiem. Jest to ukryta potęga myśli. U nas wielu zapewnie już o tem słyszało, niektórzy może doświadczyli na sobie wpływu tej potęgi; mało jednak jest takich, którzy zdają sobie sprawę z tej ukrytej siły i umieją z niej korzystać. Natomiast w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej jest wartość praktyczna koncentracji myśli dość szeroką znaną i rozpowszechnioną. Istnieje tam bardzo wiele kół stowarzyszenia filozoficznego pod nazwą „New thought" (Nowa Myśl) zajmującego się specjalnie badaniem istoty myśli i wykorzystaniem jej niezrównanej potęgi dla celów praktycznych życia. W słynnej swej książce „Przeciw śmierci" wypowiada Prentice Mulford, jeden z przywódców tego kierunku idejowego, to ważkie zdanie, że człowiek jest tem, co o sobie myśli, a będzie takim, jakim wychoduje idealny swój obraz we własnych myślach.

Koncentracja myśli i wartość praktyczna marzeń.

Według tego autora wszystkie dobra świata, jak: miłość, sława, bogactwo, władza, staną się naszym udziałem, jeżeli na którejkolwiek z tych dziedzin potrafimy skoncentrować swe myśli i poprzeć je całym naszym wysiłkiem woli. Przytem nie należy nakładać cugli marzeniom, to znaczy, że nie należy być zbyt skromnym w swoich pragnieniach, a przeciwnie żądać dla siebie od życia jaknajwięcej. To tak niemądrze nieraz ośmieszane „budowanie zamków na lodzie" może mieć dla każdego bardzo realne skutki, o ile przez koncentrację myśli na danym przedmiocie wytrwale dążyć będzie do obranego celu. Wiele pałaców dzisiejszych miljonerów amerykańskich powstało istotnie z takich zamków na lodzie, ale też ci ludzie, którzy je wznieśli, nie trwonili napróżno tego nieocenionego daru, jakim jest myśl ludzka, i nie szukali rozrywek „dla zabicia czasu".



Z Teatru Polskiego (w Lutni) w Wilnie. — Scena z aktu II-go komedji, W. Perzyńskiego „Lekarz miłości". Od lewej ku prawej stronie: Leopold Detkowski (książe Zagonowski), Marja Makarczyk—Wasilewska (Mery Słucka) i dyr. Franciszek Rychlowski (bankier Jabłonowicz). Dekoracje art.-mal. J. Hawryłkiewicza.

Stare i nowe drogi osięgu.

Ta amerykańska teorja „Nowej Myśli" jest w rzeczywistości nauką bardzo starą, znaną okultystom wszystkich czasów, szczególnie u narodów Wschodu, i w najbardziej zwartej formie przechowywaną w wiedzy tajemnej hinduskich brahminów.

Zachodzi tu tylko ta drobna różnica, że podczas gdy kapłani hinduscy (nie wszyscy oczywiście, a także nie każdy z okultystów musi być kapłanem, chociaż przyjmuje na siebie misję) wykonują dość trudne ćwiczenia w koncetracji myśli z celem osiągnięcia jaknajwiększego rozwoju duchowego i świadomości jaźni, przy zupełnej nieraz abnegacji życia, to amerykanie przeciwnie zmierzają do wyzyskania, zdobytych przez koncentrację myśli i wiekszą świadomość jaźni, ukrytych potęg duchowych dla celów praktycznych życia i dla nadania temu życiu większej potęgi i blasku. Na pozor zdawałoby się, że jest to różnica wprost ogromna, że są to dwa przeciwległe sobie bieguny, a jednak różnica ta poniekąd wyrównaną bywa tem, że tak w jednym jak i w drugim wypadku nikt nie osiągnie przez ćwiczenia w koncetracji myśli naprawdę poważnych wyników, o ile zdobyte w ten sposób potęgi zamierza wykorzystać tylko dla celów samolubnych i ze szkodą dla innych ludzi.

Tylko myśli pełne życzliwości dla ogółu ludzkości mają właściwą siłę działania.

I tak brahmin hinduski zdobyte władze w płaszczyźnie duchowej, jak jasnowidzenie, jasnosłyszenie, siłę sugestji i t. p. może wykorzystać tylko dla dobra ludzkości, a w szczególności dla niesienia pomocy duchowej tym, którzy jej w myślach zażądają. Tak samo i człowiek o zmyśle praktycznym wykorzystać może zdobyte w ten sposób władze duchowe, czy to dla stopniowego stwarzania jakiegoś wielkiego przedsiębiorstwa, czy fabryki czy jakiegokolwiekbądź interesu tylko wówczas, jeżeli on to czynić będzie z myślą, że przedsięwzięcie to przyniesie korzyść także innym ludziom i jest pożyteczne dla ogółu ludzkości.

W każdym więc z tych wypadków towarzyszy rezultatowi tych wysiłków jednocześnie wewnętrzny wzrost duszy i pogłębienie świadomości jaźni tej jednostki ludzkiej, która ćwiczenia w koncentracji myśli wykonuje i co już samo przez się jest bardzo poważnym czynnikiem dla rozwoju wewnętrznego danej osoby.

Natomiast wszelkie wysiłki, czy to myślowe czy fizyczne, skierowane na szkodę i krzywdę innych ludzi, chociaż nawet i mogą mieć częściowe powodzenie, szczególnie wówczas, kiedy zostały skierowane przeciw ludziom niezbyt wysoko rozwiniętym duchowo i również zawistnym i egoistycznym, to jednak w ostatecznym rezultacie większą jeszcze szkodę przyniosą tym, co na szkodę innych ludzi chcą działać, aniżeli tym, przeciw którym były skierowane. Zaś wszelka zła myśl, wysłana ku duszy czystej, skierowana przeciw człowiekowi w wysokim rozwoju duchowym, odskakuje od niego i zwraca się przeciw temu, który ją wysłał, nabierając jeszcze większej siły od uderzenia.

„Myśli — Formy".

Należy więc przedewszystkiem uświadomić sobie, że rozmaite fale myślowe, wysyłane przez daną jednostkę ludzką przyciągają ku sobie z przestrzeni myśli podobnego typu, tworząc w około niej uwarstwienia albo t. zw. „Myśli—Formy", które z kolei wywierają poważny wpływ na przebieg spraw życia codziennego każdej indywidualności ludzkiej. W istocie też każdy może na sobie stwierdzić, że tworzy sobie środowisko i towarzystwo na dzisiaj, myślami swemi z dnia poprzedniego.

Zwolennicy kierunku folozoficznego „Nowej Myśli" nie bez słuszności twierdzą, że „myśli to są rzeczy", nie używając tych słów bynajmniej niejako figury retorycznej, ale w dosłownem, mniejwięcej takiem samem znaczeniu, jak słowo „rzecz" może odnosić się do światła, ciepła, elektryczności, siły magnesu i tym podobnym zjawiskom. Myśl jest pewną siłą psychiczną człowieka, niejako rzutem w przestrzeń pewnych jego emanacji i pragnień, a skoro została wysłaną, ma postać obłoku barwy sobie właściwej, podobnie jak aura otaczająca człowieka na przestrzeni około trzech stóp i stanowiąca również emanację jego usposobienia i charakteru. Jeżeli myśl sformułowana została bardzo wyraźnie w naszym umyśle i wysłana w określonym kierunku, to towarzyszy jej zazwyczaj pewna ilość siły życiowej wysyłającego, która tę myśl „witalizuje", czyniąc z niej siłę żyjącą i tworząc t.zw. „Myśl—Formę", która jak kula do tarczy leci szybko w przestrzeni, dopóki nie osięgnie zamierzonego celu. Myśli takie mogą ze znacznej odległości oddziaływać na umysły innych ludzi, mają potęgę prawie równą osobie, która ją wysłała, jak gdyby ta osoba sama była tam obecną i starała się w kogoś swoją myśl przelać za pomocą poważnej rozmowy.

Dynamika myśli.

Wydzielamy z siebie nieustanne emanacje myślowe, które jednak przeważnie nie mają większej siły i prędko rozpływają się w przestrzeni, lub też przyłączają się do podobnych emanacji myślowych innych ludzi, tworząc uwarstwienia, które stanowią t zw. atmosferę myślową danego miasta, czy też wogóle większego środowiska ludzkiego. Uwarstwienia takie mogą znowu wywierać pewien wpływ na usposobienie tych ludzi, którzy w dane środowisko bezładne i rozstrzelone w różne strony nawzajem się niszczą.

Ideał, do którego dążymy, powinien być wyraźnie narysowany w naszym umyśle i stale w nim przebywać. Takie niezmienne usposobienie polaryzować będzie wszystkie myśli tak nasze jak i w około nas w tym jednym określonym kierunku. Do celu dojdziemy oczywiście nie zawsze odrazu, ale etapami, w zależności od tego, czego żądamy. Stosownie do tego musimy też jasno określić sobie w myśli każdy poszczególny etap wiodący nas do celu i po osiągnięciu jednego stopnia dążyć do realizacji następnego. Nie należy przytem tracić czasu na t. zw. „przyjemności życiowe". Cel przed nami wytknięty powinien być naszą główną



Z przeżyć wielkomiejskich. Nieostrożne obchodzenie się z ogniem powoduje klęskę pożaru w mieście. Walka z rozpętanym żywiołem ognia pociąga za sobą liczne ofiary w ludziach. Pamiętajmy o tem i obchodźmy się ostrożnie z ogniem.

świeżo przybywają i nie posiadają w około siebie swoich własnych silnych „Myśli—Form", któreby przeciwnie oddziaływać mogły na nowe otoczenie, rozbijając w około słabsze uwarstwienia myślowe.

Jeżeli więc pragniemy mieć powodzenie w życiu, to przedewszystkiem musimy nauczyć się przez jasne i ściśle określające nasze zamierzenia myślenie wytwarzać w około siebie takie „Myśli—Formy", które są najlepszymi naszymi pomocnikami, przyciągają z przestrzeni myśli im podobne i wytwarzają w około nas warunki, wśród których łatwiej będziemy mogli urzeczywistniać nasze zamierzenia. Myślom tym jednak my sami musimy nadać ściśle określony kierunek i pilnie śledzić, by nie zbaczały z drogi, albowiem myśli przyjemnością, w przeciwnym razie albo cel albo przyjemność są niezdrowe.

Możemy czerpać z nagromadzonego zapasu myśli wszechświata. Korzystajmy mądrze z tej siły.

Ludzkość ubiegłych stuleci stworzyła wielki zapas myśli w dziedzinie najrozmaitszych zagadnień, myśli, które często niewykorzystane unoszą się warstwami w przestrzeni, czekając na przywołanie ich, by były nam pomocne. I ten zapas myśli możemy wykorzystać, przyciągając go przez własne mocne „Myśli—Formy" dla naszego celu. Cała myśl i potęga myśli świata może być naszą — przez usilne ćwiczenia w koncentracji i nieugiętą wolę, a to zależy od nas samych.

F. J—L.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Sprawy ogólno-administracyjno-prawne.

(*W maju r. b.* Dz. *U. M.* K. *Nr. 10*)

— Zmieniono i uzupełniono *„Przepisy kancelaryjne dla D. K. P."* 1) w § 2 dodano na końcu ustępu 1 go — *„Ponadto, w westybulu gmachu Dyrekcji, winien znajdować się ścienny wykaz poszczególnych wydziałów i działów z wymienieniem imion i nazwisk wszystkich Naczelników Wydziałów i Kierowników Działów"*. 2) w § 3 ust. 1 po słowach „przez interesantów" wstawia się słowa: *„z wyjątkiem ofert, składanych wskutek rozpisanego przetargu (§ 13)*, „w ustępie 5 po słowach „do rąk własnych" dodaje się *„(§ 5)"*. 3) w § 10, *skreśla się punkt b*, skutkiem czego zmienia się numeracja dalszych punktów c, d, e, na *b, c, d*, 4) w § 12 ust. ostatni po słowie „terminarzu" wstawia się „(§ 25)" na końcu zaś paragrafu - nowy ustęp: *„Równocześnie z przygotowaniem aktu, wskutek którego ma nadejść większa ilość odpowiedzi, odnośny wydział powiadamia o tem kancelarję Dyrekcji za pomocą osobnego zaświadczenia (wzór 8)"*, 5) skreśla się tekst § 13, a wstawia się nowy: *„oferty nadesłane wskutek rozpisanego przetargu oraz pisma, zawierające cofnięcia, uzupełnienia i zmiany ofert, wrzuca się bezwłocznie po ich otrzymaniu z poczty, bez otwierania kopert, do przeznaczonej na ten cel skrzynki, umieszczonej w miejscu dostępnem dla osób prywatnych"*.

Interesanci, składający oferty osobiście, wrzucają je własnoręcznie do skrzynki. Skrzynka do ofert winna być zaopatrzona w dwa różne zamki względnie plomby lub pieczęcie lakowe i posiadać zabezpieczenie, uniemożliwiające wyjęcie oferty przez otwór do wrzucania. Klucze, względnie plombownice lub pieczęcie, przechowują organa, wyznaczone przez Prezesa Dyrekcji K. P.

Oferty wpisuje się do dziennika podawczego w dniu komisyjnego ich otwarcia. W związku ze zmianą tekstu § 13, skreśla się na str. 27 Przepisów wzór Nr. 8, na str. zaś 28, dotychczasowy wzór Nr. 9, oznacza się cyfrą 8; 6) Do § 14 dodaje się nowy ustęp: „Kancelarja Dyrekcji, po wciągnięciu aktu, „z urzędu", do dziennika podawczego, powiadamia o tem odnośny wydział osobnem zawiadomieniem (wzór Nr. 9), celem odnotowania N-ru w numerowidzu.

wzór 9 do § 14 Przep. Kancel.

Do

Wydziału .....

Akt z urzędu z dnia .....

w sprawie .....

wciągnięto do dzien. podawcz. za Nr,

dnia ..... 19 .....

Kancelarja Dyrekcji:

7) w § 15 art. 1 po słowach „także pismami M.K.)" wstawia się (§ 5), 8) w § 17 ustęp 1 skreśla się słowa z wyjątkiem spraw szczególnie ważnych i niecierpiących zwłoki", dodaje się na końcu § nowy ustęp: *„Korespondencja zawierająca sprawy niecierpiące zwłoki, winna być zaprotokółowana i znaleźć się w ręku właściwego Naczelnika Wydziału najpóźniej w godzinę po nadejściu"*, 9) w § 18 ust. 1 zmienia się słowo „funkcjonarjusz na *„kancelista"* a po słowach „znak Działu" wstawia się słowa „i referenta", tudzież skreśla się ustęp drugi tegoż § 10) w § 19 skreśla sie początek ustępu 1-go do słów „w księdze doręczeń", włącznie, a zamiast tego umieszcza się słowa *„Po potwierdzeniu odbioru korespondencji w książce doręczeń (§ 18), kancelista wydziału"* na końcu zas ustępu 1-go skreśla się kropkę i dodaje się: *„najpóźniej w godzinę po potwierdzeniu odbioru korespondencji"*, 11) w § 19 ust. 2, w wierszu 4, zamienia się spójnik „i" na przecinek, na końcu zaś ustępu dodaje się zdanie: *„Kierownicy Działów sygnują otrzymaną korespondencję na poszczególnych referentów, poczem przesyłają teczki z korespondencją kanceliście, celem wpisania znaków referentów do numerowidzów. Po uskutecznieniu tego, kancelista zwraca teczki z korespondencją właściwym Działom"*. Dalej wstawia się nowy ustęp: *„Wszystkie czynności wymienione w poprzednich ustępach winny być bezwzględnie dokonane w przeciągu siedmiu godzin zajęć biurowych"*, 12) w § 19 ust. ostatnim, skreśla się słowa *„po wciągnięciu ich do księgi numerów"*, wzamian wstawia się *„przy zastosowaniu postępowania unormowanego w ustępach 2 — 3 niniejszego paragrafu"*, a po

A. B. PIASKOWSKI.

W ambulansie Kolejowym nocnej służby pocztowej.*)

Chcąc dać czytelnikom naszym dokładne pojęcie o znaczeniu i wymiarach bazylejskich wagonów pocztowych powinno się je fotografować w okresie spełniania pracy przez pocztowców i dopiero ilustrować w pismach wszelkiego rodzaju, gdyż tylko przebieg pracy objaśni należycie budowę i rozmiary tych, ze wszech miar nowoczesnych konstrukcyj wagonowych.

Przesiadając do „Z" — wagonów, pociągu Nr. 70, przekonaliśmy się, że życzenia nasze były spełnione. Wzdłuż wagonów obok sortowni leżały całe góry towarów i długich podwójnych worków z korespondencją, wyczekujących na rozplanowanie. Ładowniczy był w swoim żywiole. Jak fryga przebiegał należne do niego przegródki — a było ich około 35 — i zapełniał je w mgnieniu oka tak, iżeśmy się ani spostrzegli, gdy wszystkie pełne i syte spozierały na nas. Czekały na niego jeszcze przesyłki polecone, wartościowe, próbki bez wartości, wzory i inne, pozostawione pod jego opieką przesyłki, a ten się pocił i parował jak kocioł parowy, nie dlatego, że na dworzu szalał huragan i trząsł wagonami jak zabawką, lecz dlatego, że zwijać się musiał jak mucha w ukropie. Na zaspokojenie zaległości pozostawało mu jeszcze trzy i trzy ćwierci godziny ale wziąwszy pod uwagę, że w wagonie godzina prędzej leci od pół godziny siedzenia w biurze, to przyznać musimy, jak mało mu czasu pozostawało. Mieliśmy więc nadzwyczajną okazję obserwowania szybkości rąk ludzkich zajętych sortowaniem listów. Kolega przeznaczony do rozdzielania korespondencji zamorskiej, robi wrażenie indjanina, nie z racji koloru swej skóry, lecz z ciągłego w kółko powtarzania końcówek miejscowości kończących się na: ang, wang, bang, beng, strong, kong i t. d., a już labirynt, zdawałoby się nie do przebycia przedstawiają miejscowości holenderskie, których korespondencja dostała się dzisiaj do naszego pociągu. Pierwsza poważniejsza ekspedycja przeznaczona jest dla brytyjskich posiadłości Singapore. Następnie kolej przychodzi na: Batawję, Semarang, Badoeng, Svarabaya i t. d. Chcąc temu zadaniu odpowiedzieć należycie, trzeba przejść przedtem specjalne studja, gdyż inaczej nikt się w tym chaosie nie połapie. I drugi kolega odpowiada swemu powołaniu. Jego opiece oddane są miejscowości włoskie i tranzytowa korespondencja. Robota paliła się w jego rękach i patrząc jak rzuca korespondencję do przegródek, ma się wrażenie, że mamy do czynienia z paszczą Molocha, pochłaniającego w powietrzu swe ofiary. Trzeci z rzędu zajęty jest rozpakowywaniem i przeładowywaniem workowników w czem mu wiernie sekunduje pakmistrz. Sortownia znajduje pomieszczenie w środkowem wagonie, czyli w tak zw. salonie. Przedział trzeci w całości jest przeznaczony na worki tranzytowe, których leży tu 130. Każdy z nich musi być nacechowany i przeliczony z tem wyliczeniem, by na godzinę 3.48 były gotowe do przeładowania. Poczta paczkowa mieści się w dwóch dodatkowych wagonach, gdyż w głównych wagonach pocztowych znajduje pomieszczenie tylko poczta listowa.

(C. d. n).

*) Początek ob. Nr. 24, 25 i 6 „Expr Kolejow.".

słowach *„przesyła się je"*, dodaje się wyrazy *„w tempie przyśpieszonem"*, 13) § 20 skreśla się a w związku z tem także wzór Nr. 12 na str. 29 Przepisów, 14) w § 21 ust. 3, po słowach *„ze sobą"* wstawia się słowa *„co do przygotowywania załatwienia spraw"*, 15) na końcu § 24 dodaje się nowe 2 ustępy: *„W tym celu w każdym Dziale prowadzi się: a) zbiór Dzienników Urzędowych M. K. i Dzienników Zarządzeń P. K. P. b) zbiór przepisów dotyczących odnośnej gałęzi służby, wydanych w formie książek lub broszur c) księgę normaljów, w której umieszcza się sposobem chronologicznym odpisy wszystkich rozporządzeń, okólników i orzeczeń (zarządzeń) nieumieszczonych w Dz. U. M. K. (Dz. Z. D. K. P.) a potrzebnych przy załatwianiu spraw w danym dziale, d) skorowidz przepisów, w którym uwidacznia się sposobem alfabetycznym wszystkie postanowienia ustaw, rozporządzeń i zarządzeń wskazanych pod a), b) i c), o ile odnoszą się do spraw załatwianych w danym Dziale"*.

Referent jest obowiązany przechowywać wszystkie akta, oczekujące załatwienia, w osobnej teczce z napisem. Do załatwienia, „dostępnej każdej chwili (także w razie nieobecności jego na służbie) Kierownikowi Działu". 16) W § 26 w ust. pierwszym skreśla się słowa *„z lewej strony"* a w miejsce ich wstawia się wyrazy *„od środka"* w ust. zaś przedostatnim, skreśla się koniec ustępu od słów *„decyduje kto i t. d."* do końca ustępu, a w miejscach nich umieszcza się: *„zgodnie z obowiązującemi przepisami kładzie pod załatwieniem wyrazy: „Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych, Vice-Prezes D. K. P., Naczelnik Wydziału"*. 17) W § 30 ust. 4 zamiast słów *„przepisuje się w sekretarjacie osobistym"*, wstawia się słowa *„sekretarz osobisty"*, po słowach zaś *„Prezes Dyrekcji Kolei"*, dodaje się wyrazy *„lub przydzielona mu do pomocy siła pisarska"*, zamiast wreszcie słowa *„tam"*, umieszcza się słowo *„tu"* i skreśla się po słowie *„prowadzi"* słowo *„się"*. 18) W § 31 ust. słowa *„funkcjonarjusz kancelaryjny"* zastępuje się słowem *„kancelista"* i słowo *„Głównej"* słowem *„Dyrekcji"*. 19) W § 31 ust. 3 zamiast słów *„księgi wysyłkowej"* umieszcza się wyrazy *„księgi kontrolnej akt aprobowanych"* i w związku z tą zmianą ustęp 4 § 31 otrzymuje następujące brzmienie *„W rubrykach 2 do 9, notuje się kolejno dzień nadejścia aktu do kancelarji Dyrekcji, ewentualny termin wysyłki, dzień oddania aktu do przepisania (powielenia), nazwisk przepisujących (kierującego powieleniem), dzień wysyłki i oznaczenie urzędu (Wyd iału) lub osoby do której wysyła się pismo"*. Nadto w ust. 5 cyfrę *„13"* zastępuje się cyfrą *„10"*, a cyfrę „14" cyfrą „11". Nowy wzór 17 (str. 32 Przepisów) podaje się poniżej: Księga Kontrolna akt aprobowanych.

Nr. dziennika podawczego	Data otrzymania aktu	Termin wysyłki (o ile podano go w załatwieniu)	Sporządzenie czystopism				Wysłano		Po wysłaniu skierowano		Uwagi
			Data oddania do przepisania	Data oddania do powielenia	Nazwisko przepisującego	Nazwisko kierującego powieleniem	dnia	do kąd	do wydziału	do rejestracji	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

20) W § 33 skreśla się ust. 5, na str. 33 Prz. wzór 19. 21) Dotychczasowy ustęp 6 § 33 otrzymuje następujące brzmienie *„Sprawę przepisywania pism tajnych reguluje ust. 4 § 30"*. 22) W § 34 ust. 1 po słowach *„postarać się"* umieszcza się wyrazy *„w krótkiej drodze"*. w związku zas z tem skreśla się ust. 1 § 35. 23) W § 35 ust. 3 po słowach *„(ew. wagę)"* dodaje się wyrazy *„prócz odnotowania w księdze kontrolnej akt aprobowanych (§ 31 ust. 4)"* a następnie po słowach *„notuje się"* dodaje się słowo *„także"*. 24) W § 37 w ustępie ostatnim skreśla się końcowe słowa *„w rubryce 14-ej księgi wysyłkowej"*, a a w miejsce nich wstawia się *„w rubryce 11 księgi kontrolnej akt aprobowanych (§ 31 ust. 5)"*. 25) W § 39 w ust. 3 dodaje się na końcu ust. *(§ 37 ustęp 2)* 26) W § 40 po ustępie 2 dodaje się nowy ustęp (trzeci) następującej treści *„Postanowienia powyższego ustępu odnoszą się bezwzględnie do akt ogólnych. Akta ogólne zawierają rozporządzenia, orzeczenia i polecenia, mające charakter normatywny w danej grupie spraw"* 27) W § 40 ust. ostatni otrzymuje następujące brzmienie *„Skład tej komisji tworzą: Kierownik Działu Ogólno-Prawnego i Dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym, jako przewodniczący, jeden referent z każdego wydziału i rejestrator.* 28) Po § 43 umieszcza się słowo część VI o nast. brzmieniu *Część VI Przepisy przejściowe § 44 W Dyrekcjach Kolei Państwowych, w których z powodu rozmieszczenia poszczególnych wydziałów w dwuch lub więcej budynkach, lub z innych przyczyn, istnieją przejściowo obie we wspólnej kancelarji Dyrekcji. Kancelarje wydziałowe postanowienia § 1, 8—9, 11—13, 17–19, 29, 31 i 36—42, mają tylko częściowe względnie analogiczne zastosowania.*

Express Filmowy Nr. 1.

Z niniejszym numerem wprowadzamy do naszego pisma dział filmowy, który redagować będzie p. Romuald Kawalec inicjator i organizator wytwórczości filmowej w Wileńszczyźnie.
(Przyp. Red.)

Świat filmu.

Żyjemy, można powiedzieć w dobie radja i filmu. Nie ma już prawie takiego kulturalnego zakątka na kuli ziemskiej, w którymby nie było kinoteatru.

Film stanowi dzisiaj najdoskonalszy środek propagandowy nauki i wiedzy a równocześnie najmilszy, najbardziej uznawany sposób rozrywki. Mamy już na świecie z górą pięćdziesiąt tysięcy kin, odwiedzanych przez dziesiątki miljonów widzów. I rzecz ciekawa. To czego nie mógł zdziałać przez setki lat teatr, realizuje z zawrotną szybkością kino-teatr. Oto zaczyna się dokonywać pod wpływem filmu w miljonowych masach przeobrażenie psychiczne w kierunku wyrobienia zmysłu estetycznego, i może nareszcie zostanie złagodzony, jeżeli nie usunięty „głód piękna", tego piękna o którym przesławny Maeterlinck mówi, że jest „pokarmem dla duszy ludzkiej". Stwierdzono niezbicie, że we wszystkich większych ośrodkach kulturalnych, ba nawet w dość szerokich masach tych ośrodków, filmy o wartości artystycznej cieszą się większą frekwencją, aniżeli filmy sensacyjno-kryminalne.

Oczekiwać należy, że także filmy par exelence artystyczne, znajdą wkrótce dostęp do szerokich mas, tak wielką jest bowiem moc oddziaływania kino teatru na umysłowość i psychikę widza. (Znam cały szereg małych prowincjonalnych miast, gdzie można wyświetlać tylko filmy wartościowe, gdyż *nie opłaca się przedsiębiorcom dawać tanich marnych obrazów*). Jest to niezmiernie charakterystyczny i pocieszający objaw.

W zapoczątkowanym obecnie dziale filmowym „Expressu Kolejowego", będziemy starali się o spełnienie następujących zadań:

1) zaznajamianie czytelników z wytwórczością filmową Polski i zagranicy przyczem będziemy uważnie śledzili za tem wszystkiem co w dziedzinie techniki i nowego ujęcia artystycznego do ogólnego dorobku sztuki filmowej wnoszone będzie,

2) zaznajamianie czytelników z polityką filmową Rządu, oraz polskiej branży filmowej,

3) propagowanie idei szerzenia za za pośrednictwem filmu zdrowych i etycznych zasad społeczno-narodowych,

4) propagowanie polskiej wytwórczości filmowej,

5) notowanie ważniejszych i ciekawszych przejawów z życia polskiego i zagranicznego świata filmowego.

6) opinjowanie wyświetlanych w Polsce filmów. Do pracy tej zapraszamy naszych P. T. czytelników.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg na dostawę w ratach kwartalnych w terminach od 4-ch do 6-ciu tygodni, w wypadkach pilnych częściowo w ciągu 2 tygodni, następujących materjałów w przybliżonych ilościach:

Blachy cynkowej kg. 4.420, **karbolineum** kg. 7.000, **terpentyny** zwyczalnej kg. 7.000, **werniksu** do metali kg. 3.000, **kwasu solnego** kg. 1.800, **kwasu siarczanego** do akumulatorów kg. 1 700, **kwasu karbolowego** kg. 200, **stylisk i trzonków** do narzędzi szt. 60.000, **trzonków** do pilników szt. 13.500, **śrub** żelaznyeh kg. 54 000, **naśrubek** żelaznych kg. 9.350, **krążków** pod naśrubki kg. 700, **nitów kotłowych** kg. 41.000. **nitów blacharskich** szt. 367.000, **zatyczek** szt. 333.000, **wkrętek do drzewa** szt. 2 600.000, **wkrętek do metali** szt. 10.000, **odlewu** żelaznego 100 tonn, **odlewy** kutolane 7 tonn.

Ceny należy podać stałe **w złotych** za jednostkę loco wagon stacja załadowania. **Okres dostawy** w ciągu 9 miesięcy od daty zamówienia. Dyrekcja zastrzega sobie prawo zwiększenia lub zmniejszenia objętych zamówieniem ilości materjałów o 25% w czasokresie trwania umowy,

Termin składania ofert upływa z dniem **22 czerwca 1928 r.** o godzinie 11-ej-

Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na uiszczenie **wadjum w wysokości 3%** wartości oferowanej dostawy, wpłaconej do Kasy Głównej jednej z Dyrekcji Kolei Państwowych.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej, z napisem, wskazującym zawartość oferty, na jaki materjał i dzień, **włożyć do drugiej koperty bez firmy nieprzejrzystej, zapieczętować i położyć nadpis:** „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Oferta na przetarg rozpisany przez Wydział Zasobów na dzień 22.VI.1928 r.

Bliższych szczegółów udziela oraz kopje warunków dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów D. K. P. Gdańsk bezpośrednio lub pocztą za złożeniem względnie nadesłaniem do Głównej Kasy D. K. P. Gdańsk 3 złotych w gotówce.

1583.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku.

Od Administracji. Zawiadamiamy Sz. Prenumeratorów „Kalendarza Poradnika Kolejowca Polskiego, Administracji Ogólnej i Kolejowej, Biblioteki obywatela funkcjonarjusza państwowego" oraz tyg. il. „Express Kolejowy", że w celach udogodnienia opłaty należności z tytułu zamówień prenumeraty wymienionych wydawnictw p. Jerzego Kamińskiego, otworzyliśmy własne konto czekowe P. K. O. Nr. 81143 na które prosimy uprzejmie wpłacać należną nam prenumeratę.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja K. P. w Wilnie ogłasza przetarg na roboty naładunkowe w następujących żwirowniach:

1) w Bezdanach w ilości około 106.000 mtr.^{3} żwiru i
2) w Stołpcach w ilości około 99.000 mtr.^{3}

Warunki przedsiębiorstwa można oglądać w Oddziałach Drogowych w godzinach od 10-tej do 13-tej codzienie i w Dyrekcji Kolejowej w Wilnie, II piętro, pod Nr. 10 od godz. 12 do 13-tej.

W ofercie należy wskazać cenę od 1 mtr.^{3} naładunkowego żwiru.

Do oferty winny być dołączone:

1) Pokwitowanie jednej z kas Dyrekcji o wniesieniu wadjum w wysokości 1000 zł. W razie nieutrzymania się na przetargu wadjum będzie zwrócone, w razie oddania robót wadjum będzie zaliczone na rzecz kaucji.
2) Świadectwo przemysłowe.
3) Pisemną deklarację, że warunki wykonania robót reflektantowi są znane. Oferty nieodpowiadające powyższym wymaganiom uwzględnione nie będą.

Oferty winny być składane w Prezydjum Dyrekcji Okręgowej w Wilnie **do dnia 30 czerwca 1928 r. do godz 12-tej** w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty przy naładunku żwiru".

Najniższa co do ceny oferta nie obowiązuje Dyrekcję i Dyrekcja pozostawia sobie prawo wyboru przedsiębiorcy, jak również pozostawia sobie prawo wykonania robót sposobem gospodarczym.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie.

459/VI.

PTi 27202
1928/8.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć **w dniu 20-go czerwca 1928 r.**

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie:

a) domu mieszkalnego dla 12 rodzin oraz budynków gospodarczych na stacji Ruda Sl.

b) budowy wieży wodnej w Piotrowicach,

c) budowy szopy na twarde drzewo w Piotrowicach.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 127 z dnia 4 czerwca b. r. i w „Epoce" Nr. 151 z dnia 2 czerwca 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych.

273 X

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 150, 1/4 str. — zł. 80, 1/8 str. — zł. 45, 1/16 str. — zł. 25. 1/32 str. — zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ROK II. 24 czerwca 1928 r. Nr. 9—(35)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (RED).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **CENA NUMERU 40 GR.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY



INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Adres Redakcji i Administracji: w Warszawie, ul. Królewska Nr. 11 tel. 407-21, w Wilnie: ul. Zawalna Nr. 1 m. 4, tel. 12-95.

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej. DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Tryumf polskiej myśli i pracy.

W latach 1892/1894, wybudowano nową linję kolejową Stanisławów — Woronienka, która połączyła Małopolskę wschodnią z Węgrami, dziś z Czechosłowacją, według projektu, genjalnego naszego rodaka, ś. p. inż. Rawicz-Kosińskiego. Już od Nadworny linja ta wkracza w prześliczny lesisty Beskid wschodni, z cudnemi w około widokami, przecinając różne górskie, dzikie potoki i dopływy, wpadając również do spienionego i szumiącego Prutu. To też już pod Delatynem, zbudowano na „Lubiżnie" wspaniały, kamienny, o dziesięciu arkadach, bardzo wysoki wiadukt kolejowy, łączący brzegi przepaścistego jaru — a następnie aż do Woronienki, na samym szczycie grzebienia Karpat o sto klm. stąd odległym, wzniesiono szereg kamiennych mostów europejskiej, a nawet światowe sławy, co do wysokości i rozpiętości nad Prutem, wśród których najwspanialszym jest w Jaremczu, znanem z najśliczniejszego położenia, miejscu klimatycznem. Podobnie są niemi stacje Delatyn, Dora, (Jaremcze), Janina, Mikuliczyn, Tatarów i Worochta, w której są pensjonaty jak w Zakopanem, dla piersiowo chorych — leży bowiem na tej samej wysokości.



Ogólny widok kamiennego sklepionego mostu kolejowego nad Prutem w Jaremczu w czasie odbudowy. Poświęcenie odbudowanego mostu odbyło się w dniu 10 czerwca r. b. przy licznym udziale przedstawicieli władz i kolejnictwa.

W czasie wojny światowej, wspomniane wiadukty i mosty, zostały powysadzane w powietrze i naprawdę największe zadanie chlubnie spełniła Stanisławowska Dyrekcja—odbudowując te kolosy.

Lecz tak jak genjusz wiekopomnego projektodawcy inż. Kosińskiego, potrafił pokonać iście gigantyczne trudności techniczne, wyprowadzając tor kolejowy na sam szczyt Karpat, prawie o jednakim wzniesieniu, po 10, lub 15 ‰ chociaż stacja od stacji jest położona niemal o sto metrów wyżej, i umożliwić chyżość pociągów 40 klm. na godzinę, jakby po równym terenie, — tak samo i obecnie zatryumfowała twórczość polskiej myśli i pracy. Jest to dowód, że genjusz polski idzie w parze z kulturą i postępem Zachodu, dokładając swoje cegiełki do budowy gmachu dla dobra swej Ojczyzny i ludzkości całej.

Władysław Halewski.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

Uroczyste poświęcenie mostu kolejowego w Jaremczu.

„Ziemia Stanisławowska" w artykule pod tytułem „Tryumf polskiej myśli i pracy", podaje:

Dnia 10 czerwca 1928 r. odbyło się w Jaremczu poświęcenie kamiennego sklepionego mostu kolejowego nad Prutem, a w Delatynie nowego budynku stacyjnego w przepięknym polskim stylu, zdobnego wewnątrz w wspaniałe huculskie ornamenty— wszystko dzieło polskich inżynierów i pracy polskich robotników.

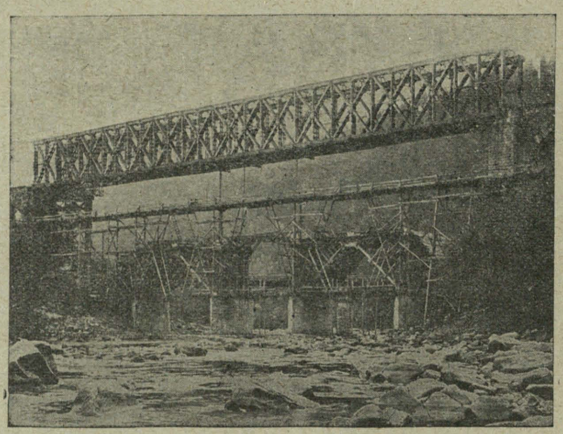
— „Sądzono dotychczas, że tylko włoscy murarze mogą budować sklepione mosty, te cuda techniki" — mówił w czasie poświęcenia prof. politechniki dr. Wątorek—a oto polskiemi siłami, polskimi wyłącznie zasobami zbudowano most i jakoż bez zarzutu co więcej lepszy i wspanialszy niż przedtem"!

— „Jest w narodzie ogrom siły, tylko wydobyć ją, tylko wziąść się razem, a zadziwimy świat" — mówił p. Delegat Min. Robót Publicznych.

Stworzono dwa wspaniałe dzieła pracy i myśli polskiej, i dzień 10 czerwca 1928 r. stał się dniem prawdziwego tryumfu tej myśli i pracy. Niech więc w dniu tym, niech o dziełach dokonanych wieści głoszą i rozniosą się po całej Polsce, bo prawdziwie krzepić mogą słabych duchem, co czasem wątpią w własne siły i moce.

Niech dnie tryumfów takich siłę mnożą, a naród cały bez wyjątku odrodzi się, bo spotęguje się w nim wiara w siebie w twórcze siły własne, bo oto duma szlachetna z samego siebie z swej twórczej pracy, z jednywania szacunku innych narodowości, ze zwycięstwa w „wyścigu pracy", do którego wzywał Marszałek Piłsudski, każe mu podnieść wysoko w górę myśli ponad wszystko małe, nikłe i codzienne. Każe mu wierzyć, że narodu zadaniem, leżącem w granicach jego możliwości na przedzie przed innymi narodami, zadziwiać świat ogromem żywotnych i twórczych sił własnych, każe mu być i stać się wielkim i twórczym i w wielkość swą wierzyć.

Nie bagnetów siłę, nie przemocą, lecz bezmiarem narodowego genjuszu i pracy pójść możemy do zwycięstwa!



Most na Prucie w Jaremczu.

Precz więc ze słabością ducha z niewiarą w własne siły, precz z uogólnianiem niedomagań chwilowych; nie pozwólmy urosnąć przesadnym zgorzkieniom i wyobrażeniom o nich do takich rozmiarów, by zdławiły w nas wiarę słuszną w samych siebie, by nam prawdę przysłoniły, że „jest w narodzie ogrom siły, tylko ją wydobyć, tylko wziąść się razem, a zadziwimy świat!"

Wszystkim co jeszcze wątpią, wszystkim co są chwiejni, słabi i zgorzkniali, powiemy: „idźcie, zobaczcie, jak wszystko sami dokonać możemy, a wiara i siła w nas wstąpi"!

Nie wyolbrzymiamy, nie przesądzamy zasług pracowników kolejowych z p. prezesem prof. Wiktorem na czele — w imię prawdy jednak stwierdzamy, że dobrze się zasłużyła Stanisławowska Dyrekcja Kolejowa zwłaszcza dla naszej idei państwowej bo, tylko wielkimi, polskimi twórczymi czynami — jak powiedział w czasie uroczystości poświęcenia p. Dr. Seidler — zdołamy pozyskać na trwałe dla naszej idei państwowej bratnie dotychczas najwyżej obojętnie nastrojone narodowości, tylko pracę żmudną, tylko przejawami naszego geniuszu narodowego.

Czytajcie i prenumerujcie „EXPRESS KOLEJOWY".

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetargi publiczne:

a) w dniu 3. VII. 1928 roku na dostawę pędzli i skór — na okres roczny.
2. w dniu 10. VII. 1928 roku na dostawę czyściwa do czyszczenia maszyn — na okres roczny.

Warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Zasobów Dyrekcji, ul. Słowackiego 2, w godz. 12—13 (osobiście lub pocztą, po pisemnem zgłoszeniu prośby). 559/VI

Dyrekcja Kolei Państwowych we Lwowie

rozpisała przetarg publiczny **na dostawę wyrobów żelaznych** na okres półroczny, t. j. od 1-go lipca b. r. do 31 grudnia 1928 r.

Bliższych informacji udziela w godzinach urzędowych Wydział Zasobów wymienionej Dyrekcji, gdzie też można otrzymać osobiście lub przez pocztk, za nadesłaniem znaczków na porto, formularz ofertowy.

Termin ofert upływa dnia 29 czerwca b. r. o godz. 12 w południe. 1752

Express Filmowy Nr. 2.

Co to są filmy rodzinne?

Wiadomo, że podstawą życia społecznego jest rodzina a dobrze pojęte i zorganizowane życie rodzinne daje wielką sumę szczęścia człowiekowi. Ale nawet najbardziej harmonijna rodzina ma swoje dole i niedole, radości i smutki, małe i wielkie wydarzenia, zabawy i uroczystości, ma swoje okresy. Najpierw maleńkie „boba", potem rozkoszne „ptaszyny", uczące się dzieci, dorastające, dorosłe, potem zjawia się dziadek i babunia, przychodzą wnuki. Naogół nie pisze się historji rodzin (a byłoby to tak pouczające). Czasami pojawiają się pamiętniki, gdy z rodziny wyjdzie jakaś poważniejsza osobistość.

Przyjęte jest powszechnie, że rodzina fotografuje się. W jakimże to czyni się celu? Aby pozostała pamiątka n. p. z okresu lat dziecinnych potomstwa, młodości małżonków i t. d

Otóż rolę fotografji zajmie obecnie film, a spełni ją w sposób stokroć doskonalszy. Przedewszystkiem film może uwiecznić ruch a w niedalekiej przyszłości i dźwięk, gdyż filmy mówiące są kwestją czasu. Film rodzinny pozwoli rodzicom patrzeć przez całe życie na swoje „wiecznie młode" dzieci, pozwoli im widzieć siebie w okresie piękności i młodości. Wykonany w momentach pełnej harmonji i szczęścia, da możność małżonkom krzepienia się i podnoszenia w momentach ciężkich, smutnych i pewnych załamań. W razie utraty kogoś z członków rodziny, pozwoli jej oglądać go i przebywać z nim w dalszym ciągu, choć na ekranie, przez co łagodzić będzie smutek i żal utraty, zaspakajać będzie choć częściowo tęsknotę. A jeżeli z danej rodziny wyjdzie człowiek wielki, jakżesz wspaniałym przyczynkiem do historji życia będzie film jego rodzinny? A jak wielkie usługi może oddać nauce pedagogiki, psychologji, hygienistyce i t. p?

Gdy raz pojawią się filmy rodzinne, będą miały wielkie powodzenie.

Film rodzinny może wykonać na zamówienie każda wytwórnia filmowa, przyczem nie może tu być mowy o żadnej grze, ale o zdjęciu najprawdziwszych fragmentów życia w momentach oczywiścia dla danej rodziny najdogodniejszych. Z roku na rok będą przybywały dalsze zdjęcia i w ten sposób powstawać będzie żywa, dokumentalna historja rodziny.

A w jaki sposób będą wyświetlane takie filmy? Firma, która film taki wykona będzie musiała raz do roku wyświetlić rodzinie (w jakieś święto rodzinne) jej film, przy pomocy ruchomego aparatu kinematograficznego. Pozatem poszczególne rodziny będą mogły zaopatrzyć się w małe aparaty domowe do wyświetlania, które już znajdują się w handlu. Pierwszy taki film rodzinny ma wkrótce ukazać się na ekranie jednego z kin wileńskich.

Co słychać w wileńskim światku filmowym?

„Światfilm" po ustąpieniu p. S. Rubinowa zaczyna rozwijać się coraz pomyślniej. Wznowiona została kronika aktualności filmowych. Wykonano zdjęcia w czasie święta W. F. i P. W., które odbyło się w dniach 16 i 17 czerwca b. r.

Film „Marsz szlakiem Batorego". W najbliższych dniach przystępuje nasz „Światfilm" do wykonania filmu „Marsz szlakiem Batorego". Do współpracy powołano szereg wybitnych jednostek ze świata artystycznego.

Tow. Krzewienia Wytwórczości Filmowej w Wilnie zorganizowane parę miesięcy temu, zalegalizowało już swój statut i wkrótce rozpocznie swoją działalność.

Film „Ognisko Kolejowe". Z inicjatywy zarządu Ogniska Kolejowego w Wilnie ma wkrótce powstać film propagandowy: „Ognisko Kolejowe". Film ten wykona „Światfilm".

Kino wędrowne „Światfilmu", które wykonało w zimie objazd po Polsce, wyświetliło film: „Prastare Wilno" dla kilkudziesięciu tysięcy młodzieży. Wygłoszono przytem paręset odczytów. Kino to ma wkrótce znowu ruszyć w objazd.

Związek Artystów filmowych w Wilnie, krząta się około zorganizowania Szkoły Filmowej. W ostatnich czasach wykonano kilka filmów reklamowych.

Co słychać w świecie filmowym.

Filmy grające i mówiące. W Hadze demonstrowano ostatnio wobec przedstawicieli prasy film mówiący i grający. Uzyskano zupełnie dobrą jednoczesność dźwięku i obrazu. W ten sposób zyskuje nauka nowe, wprost nadzwyczajne horyzonty. Sławni uczeni, wodzowie, poeci, artyści, malarze i t. p. będą mogli po swej śmierci widziani i słyszeni.

Wynik filmowego plebiscytu. Ogłoszony swojego czasu przez pismo „Kino dla wszystkich" plebiscyt: „Najpiękniejszy film sezonu", dał następujące wyniki: Największą ilość głosów (495) otrzymał obraz „Książę krwi". Drugie miejsce uzyskał „Wschód słońca" (288), trzecie „Symfonja zmysłów" (159).

R. K.

Uroczyste uczczenie 50 letniej pracy w kolejnictwie wybitnego uczonego inż. Wacława Łopuszyńskiego.

W dn. 3 czerwca r. b. w Murowanej Goślinie pod Poznaniem odbyła się podniosła uroczystość uczczenia 50 letniej pracy w kolejnictwie inż. Wacława Łopuszyńskiego, jednego z wybitnych polskich działaczy kolejowych.

W uroczystości wzięli udział b. Podsekretarz Stanu inż. J. Eberhardt, jako przewodniczący specjalnie utworzonego Komitetu, uczczenia jubilata, Dyrektor Dep. Min. Komunikacji inż. B. Skupiewski, inżynierowie T. Swieściakowski i S. Kołomyjski oraz przedstawiciele Przemysłu Parowozowego— Dyrektorowie W. Fachinetti, G. Bryling i R. Morawski, których z Jubilatem łączyły dawne i zażyłe węzły wspólnej pracy i przyjaźni, a również i przedstawiciel miejscowej dyrekcji kolejowej p. inż. W. Krzyżanowski, Naczelnik Wydziału mechanicznego tejże Dyrekcji.

W serdecznych słowach p. inż. Eberhardt zwrócił się do Jubilata, zaznaczając, że zawód inżynierski jest jednym z najcięższych z pośród prac ludzkich, przeto rzadko komu przypada w udziale dożyć tak pięknej chwili na posterunku, jaką obecnie przeżywa Jubilat, a szczególnie w okolicznościach, gdy dorobek jego życiowy jest dla Kolejnictwa i Społeczeństwą polskiego chlubą i świadectwem tężyzny ducha tego społeczeństwa, które go wydało, Obojgu Małżonkom życzył p. inż. Eberhardt długich i pogodnych dni wywczasów i w imieniu P. Ministra Komunikacji inż. Romockiego złożył Państwu Łopuszyńskim życzenia.

Następnie wręczono Jubilatowi od kolejnictwa polskiego adres w ozdobnej teczce, w którym zaznaczone są wybitne zasługi inż. Łopuszyńskiego na polu nauki i kolejnictwa, jako też skromny upominek w postaci pięknego polskiego wydawnictwa naukowego.

—:—

Wszechpolska wystawa Filatelistyczna w Warszawie.

Od dnia 3 do 13 maja r. b. odbywała się Wszechpolska Wystawa Filatelistyczna w Warszawie, którą otworzył Minister Poczt i Telegrafów, pan Bogusław Miedziński.

Wystawionych było 56 eksponatów, za które rozdano nagrody honorowe od ofiarodawców i oficjalne od Komitetu Wystawy.

Wystawa odbyła się na Dynasach, w siedzibie Warsz. Tow. Cyklistów.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów, przychylając się do prośby organizatorów wystawy, zezwoliło na wydanie znaczków pamiątkowych. Para takich znaczków, jeden z portretem Prezydenta Rzplitej Polskiej Ignacego Mościckiego, a drugi z portretem Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, spredawano po trzy złote, z czego 1.50 szło na rzecz poczty i 1.50 na korzyść „Zw. Of. Rez. Okr. Warszawskiego" Z sumy tej i opłat (po dziesięć złotych za metr kwadratowy) od każdego wystawcy Związek pokrył wydatki połączone z wystawą.

Do komitetu wpłynęły następujące honorowe nagrody:

1. Od Pierwszego Marszałka Polski J. Piłsudskiego, honorowa nagroda dla wystawcy—oficera rezerwy.
2. Od Ministrwa Poczt i Telegrafów pana Bogusława Miedzińskiego.
3. Od Ministra Spraw Zagranicznych pana Augusta Zalewskiego.
4. Od Ministra Komunikacji pana Pawła Romockiego.
5. Od Ministra Wyznań i Oświecenia Publicznego.
6. Od Ministra Pracy i Opieki Społecznej pana St. Jurkiewicza.
7. Od Prezydenta miasta Warszawy pana inż. Słomińskiego.
8. Od Prezesa Związku Oficerów Rezerwy.
9. Od Związku Oficerów Rezerwy Okręgu Warszawskiego.
10. Od mecenasa pana Maurycego Sonenberga (znaczki lotnicze).
11. Od pana W. Polańskiego (dwa wytworne wydawnictwa i
12 Od pana W. Rachmanowa (3 podręczniki filatelistyczne).

Nagrodę honorową pana ministra Komunikacji (legendarny lotnik, w białym metalu) przyznano panu prf. St. Miksteinowi z Krakowa.

Muzeum Pocztowe otrzymało medal złoty i podziękowanie Jury.

Państwowe Zakłady Graficzne nagrodzono medalem srebrnym. Honorową nagrodę Pierwszego Marszałka Polski przyznano panu M. Sonenbergowi. W wystawie brali udział także i młodociani filateliści, których odznaczono nagrodami honorowemi.

Ze strony Kolejnictwa w wystawie brali udział panowie: Inż. Jan Dybowski, jako prezes Sądu Konkursowego i pan inż. J. Domaszewski ze Lwowa.

Wystawa filatelistyczna była ciekawym ewenementem dla tych miłośników zbiorów specjalnych, którzy w nich widzą nietylko wypoczynek, jak to ongiś bywało, ale jednocześnie poważny środek propagandy tej cząstki kultury polskiej, którą wytwarzają Państwowe Zakłady Graficzne.

Pod względem materjału, wystawa była bardzo bogata, a pod względem finansowem, nadspodziewanie owocna gdyż pomimo wysokich kosztów związanych z urządzeniem jej, dała 19,412.01 gr. czystego zysku.

Polscy filateliści mogą być dumni, że swemi—zapoznanemi w społeczeństwie—zbiorami i opłatami za prawo ich wystawienia, tak korzystnie przyczynić się mogli do zasilenia funduszów zewszechmiar cenionej instytucji.

Trzeba przyznać, że zbiory te nie wiele byłyby dały ekonomicznej i propagandowej korzyści, gdyby nie było inicjatora, który rzuciwszy myśl urządzenia takiej wystawy, poruszył inercję ich właścicieli. Projektodawną tym, był członek „Zw. Of. Rez. Okr. Warsz." mecenas Maurycy Sonenberg. Jedna i druga strona będzie o Nim sympatycznie wspominać.

A. B. Piaskowski.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Audjencje u Ministra Komunikacji.

Dn. 19 czerwca r. b. P. Minister Komunikacji In. Paweł Romocki przyjął na audjencji delegację Związku Pracowników Kolejowych Drogowych w Toruniu oraz przedstawicieli Spółdzielni Mieszkaniowej Pracowników Kolejowych w Brześciu.

Sprawy ogólno-administracyjno-prawne.

— 16 maja r. b. Min. Kom. okólnikiem Nr. 1/7303/2/28 wyjaśniło wszystkim D.K.P., że od 10% podwyżki uposażenia należy potrącać tylko 3% opłat emerytalnych, natomiast podwyżka ta nie ma być brana pod uwagę przy potrącaniu opłat emerytalnych z tytułu połowy różnicy w wysokości uposażenia nietylko w wypadkach podanych w rozporządzeniu Min. Kom. z dn. 19/IV rb. № 1/8399/2/27 lecz także i w następnych terminach przesunięć do wyższych grup uposażenia względnie szczebli, gdyż podwyżka ta przyznana została wskutek wzrostu drożyzny i w myśl przedostatniego ustępu art. 7 Ust. Emer. nie podlega potrąceniu.

— Min. Kom. pismem z dnia 5/III rb. № 1.26594/2/27 w sprawie dodatków nocnych dla sytuatorów wyjaśniło Dyr. Warsz., że nie znajduje przeszkód przeciwko przyznaniu dodatku za służbę nocną sytuatorom zatrudnionym w biurze w-łu Eksploatacyjnego, o ile pracownicy ci wykonują czynności, określone w rozp. M. Kom. z dn. 3/X 27 r. № 1.20455/2/27.

— Min. Skarbu rozporządzeniem 6 lutego rb. № 1.37/5/28 w sprawie zasiłku jednorazowego dla emerytów wyjaśniło izbom skarbowym 1) że osoby otrzymujące zaop. emer. poza granicami państwa mają prawo do otrzymania zasiłku wł-g ostatniego przed terminem płatności miejsca zamieszkania wzgl. najniższej klasy miejscowości. 2) że mają prawo do otrzymania zasiłku emeryci, którzy są na służbie w instyt. państw. lub samorząd. za wynagrodzeniem. 3) że zasiłek nie stanowi części stałego uposażenia, przeto przy obliczaniu odpow. części upos. emer. w myśl art. 25 Ust. Emer. nie należy go zaliczać. 4) że czas pozostawania w stanie nieczynnym emerytów nie należy uważać za przerwę. 5) że wdowy i sieroty, które otrzymały prawo do zaop. emer. po 1/I 1926 r. mają prawo do jednoraz. zasiłku.

— Min. Kom. rozp. 23/XI 1927 r. Dz. U. M. K. № 11 poz. 59-190 zrównało pracowników kolejowych próbnych z pracownikami stałymi dziennie płatnymi pod względem prawa do otrzymania pomocy lekarskie na wypadek choroby z ważnością od 1 stycznia 1928 r. Prawo to przysługuje również i członkom rodzin, na których prac. pobiera dod. ekon. Jednocześnie Min. Kom. zniosło potrącenia 2% na Fundusz Pomocy Lekarskiej.

Wypłata zarobków za czas choroby przysługiwać będzie prac. próbnym, jako prac. niest. odbyw. próbną służbę.

Odbudowa mostu generała Listowskiego przez Styr pod Czartoryskiem.

Niedawno odbyła się próba odbudowanego mostu przez rzekę Styr pod Czartoryskiem na linji Kowel—Sarny—Ostki. Most ten uległ zni-

szczeniu w czasie wojny i w r. 1919 odbudowany był prowizorycznie przez polskie wojska kolejowe pod mianem „mostu generała Listowskiego".

Obecnie odbudowano na stałe zniszczony przyczółek i 2 filary oraz trzy przęsła żelazne tego mostu.

Praca kolei w maju r. b.

Naładunek na P. K. P. w II połowie maja r. b. wyraził się liczbą 15 357 wagonów 15-tonowych średnio za dzień kalendarzowy, co w porównaniu z naładunkiem za I połowę maja r. b. (12.814 wag. średnio dziennie) wykazuje zwiększenie o 2.543 wag. średnio dziennie, t. j. o 19.84%, w porównaniu zaś z naładunkiem za cały kwiecień r. b. (12.586 wag. śred. dziennie) wzrósł o 2.771 wag. średnio dziennie, co stanowi 22.01%.

Ogólna praca na P. K. P. (na ładunek własny + przyjęcie od kolei zagranicznych) wyraziła się liczbą 16.248 wag. średnio dziennie i wykazuje zwiększenie w stosunku do I połowy maja r. b. (14.238 wag. średnio dziennie) 1.920 wag. średnio dziennie, t. j. 13.48%, a w stosunku do całego kwietnia r. b. (14 599 wag. średnio dziennie), zwiększenie o 1.649 wagonów średnio dziennie t. j. o 11.29%.

Przełaounek węgla eksportowego w portach od 15 do 28 maja r. b. włącznie wynosi przeciętnie dziennie:

w Gdańsku . . .	767 wag.	14.358 tonn
w Gdyni	270 „	4.909 „
w Tczewie . . .	4 „	100 „
	1.041 „	19.367 „

Pozostawało w portach do przeładunku węgla eksportowego przeciętnie dzienie:

3.836 wag. 60.331 tonn.

W porównaniu z tymże okresem roku ubiegłego przeładunek węgla eksportowego w portach zwiększył się przeciętnie dziennie o 373 wag. . j. o 56%.

Z PODRÓŻY P. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ



Przyjazd p. Prezydenta na st. kolejową w Chorzowie.

Konferencja polsko - litewska.

W sprawie komunikacji kolejowej z Litwą odbywały się narady z delegatami litewskimi w ciągu ostatnich dni maja r. b. w Warszawie. Głównym przedmiotem rozmów było *ustalenie przejść kolejowych, między Polską i Litwą. Polska delegacja Kolejowa zaproponowała cztery przejścia kolejowe, mianowicie: przez stacje Trakiszki, Orany, Zawiasy i Nowoświęciany. Delegazja litewska zaproponowała wprowadzenin pośredniej komunikacji tranzytem przez Łotwę i Prusy Wschodnie.* Za stanowiskiem polskiem przemawiają międzynarodowe umowy kolejowe, korzyści ekonomiczne oraz oszczędność kosztów transportu, wynikająca dla obywateli obu krajów, gdy wprowadzi się bezpośrednią komunikację kolejową przez proponowane cztery przejścia kolejowe.

Rokowania warszawskie nie doprowadziły do pożądanego rezultatu, nie zostały one jednak przerwane, a jedynie *odroczone do dnia 28 czerwca r. b.*, w którym to terminie delegacja litewska przedłożyć ma na nowe kontrpropozycje.

Ruch wydawniczy Inż. M. Berdo przy współudziale i opracowaniu liczbowem i rysunkowem p. **Wł. Lenartowicza** wydał w Warszawie b. potrzebny podręcznik dla służby drogowej i eksploatacyjnej kolejowej p. t. **Jak ułożyć prawidłowo rozjazd ze zwrotnicy i krzyżownicy**, pochodzących z kompletów **o niejednakowym skosie,** i jak ułożyć rozjazd, projektowany dla innego prześwitu toru? (o układzie geometrycznym rozjazdów zwyczajnych) z 13 rysunkami i tablicą. Jest to praca bardzo ułatwiająca i udostępniająca przerobienie źle ułożonych mieszanych rozjazdów i ułożenie ich prawidłowo. Książeczka ta ze względu na swoją użyteczność niewątpliwie znajdzie się w ręku każdego zainteresowanego pracownika kolejowego. *J. K.*

OGŁOSZENIE
DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W RADOMIU.

PRZETARG NIEOGRANICZONY

na oddanie do wykonania robót przy odbudowie drogi dojazdowej do dworca w Puławach.

Oddział Drogowy P. K. P. w Lublinie Dyrekcji Kolei Państwowych Radomskiej ogłasza **przetarg publiczny ofertowy na odbudowę drogi dojazdowej do dworca w Puławach z materjałów Kolei.**

Termin składania ofert upływa dnia 30 czerwca 1928 r. o godz. 12-ej rano.

Szczegółowe warunki można przejrzeć w **Biurze Oddziału Drogowego w Lublinie** w godzinach urzędowych.

1581.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie w dniu 5 lipca 1928 r. ogłasza PRZETARG na dostawę 3522 kg. **rur wodoc. kołnierz. różn. wym.,** 4018 kg. **rur wodoc. 2-u kołnierz. różn. wym.,** 4609 kg. **rur wodoc. kielich. o śred. 175 mm.,** 5127 kg. **kształtek wodoc.,** 290 **sznurów** 2-u i 4 o żył. telef., 16 kompl. **sztyc piorunochr.** składaj się każdy z 2-ch rur gazow. 7/8" i 1/2" po 1500 mm., połącz. mufą redukc., z ostrza mosiężn. połac. do nakrec. na rurę 1/2" z zaciskiem do umocow. linki piorunochr., z 3 ch szt. klamerek żelazn. z płask. żelaza służących do przymocow. sztyc, 820 **klamer żel.** (uchwytów) do umocow. linki miedz. piorunochr., **szafki sosnow.** zaopatrz. w zamki cuhaltowe **do sprzed. biletów kartonow.:** szt. 6 o 100 gniazd, każda 1 szt. o 200 gniazd i 2 szt. o 300 gniazd, każda (gniazda szaf winny być wykon. z angielsk. białej blachy), 300 **kubłów żelazn. ocynk. do wody** 400 **prześcieradeł grub, na sienniki,** 10 **imbryczków emalj.** do naparzania herbaty, 7 **drezyn ręczn. małych** (szwedek), 1 **dźwignik drewn. korb.** 5 ton i 1 dźwignik 10-o ton., 3 **dźwigniki suport.** 25-o ton , 5 **wiertarek ręczn. stołow.** do wierc. otworów do 20 mm., 20 **wózków ciężar. robocz.** p/g rysunku, 5 **beczek żelazn. ocynkow.** na 200 kg., 2 wagi stołowe 10 kg., 1 **półka drewn. dług. 1 metr i szerok.** 10", 1 **drabina drewn. warsztatowa dług. 4 metry i szerok.** 17", 9 **kadzi sosn. do wody,** 1 **fotel wyścieł.,** 12 **ławek peronow.,** 2 **nosze dla chorych,** 7 **skrzyń żel. do węgla,** 1 **szafa** 2-u skrzydł. z półk., 1 **waga** dzies. 100 kg., 1 szt. 300 kg., 1 **waga** setna 1000 kg. i 1 **waga** 2000 kg , 3 **wózki bagaż.** 4-o koł. z dyszlem, 1 wózek 4-o koł. resor. i 1 wózek 2 koł. resor., 5 **wanienek blaszan.** do ścieku olej., 2 **komplet.** i 80 **ciężark. mos. gramow.** 460 **różnych ciężark. żel. wagow.,** 80 mtr. **łańcucha z żel.** o grub. 15 mm. o wymiar. ogniw średn. wewn. 65 mm. i zewn. 95 mm. 2000 kg. **śrub żel.** nieobt. o wym. 8×90 mm. z płaskowyp. główką, czworogran. i 6-o kątn. naśrubk., 475 **różn. części do lamp naft.,** 1950 **palników mosiężn.** „Kosmos" 6,25 i 20 linj. lepsz. gat.

Uprasza się o wskazanie terminu ważności cen zaoferowanych na wypadek ewent dalszych potrzeb. Wzory, wykazy i rysunki są do obejrzenia w biurze W-łu Zasobów (Dział Zakupów) w dnie powszednie od godziny 10—12.

Oferty składać należy do godz. 15 do dnia 5 lipca 1928 r. do skrzynki, znajdującej się w korytarzu biura W-łu Zasobów (Al. Jerozolimskie N. 1-3).

Szczegóły dotyczące przetargów ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr 122 z dnia 29 maja 1928 roku 1886

Ogłoszenie przetargu ofertowego.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje **przetarg publiczny na oczyszczenie i pomalowanie słupów żelaznych w obrębie D. K. P. Katowice.**

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania robót, formularze ofertowe i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe i kosztorys we nabywać, począwszy od dnia 15 czerwca 1928 r. w Wydziale Mechanicznym, w pokoju Nr. 108, w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych, w godzinach urzędowych od 10 do 13-tej.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, **należy złożyć** odpowiednio ostemplowane i zapieczętowane z napisem: Oferta na oczyszczenie i pomalowanie słupów żelaznych w obrębie D. K. P. Katowice" **najpóźniej do dnia 3 lipca 1928 r., do godz. 11-tej, do skrzynki ofertowej w Dyrekcji.**

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia, o godzinie 11-tej, w pokoju Nr. 108.

Katowice, dnia 4 czerwca 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

Ogłoszenie przetargu ofertowego.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje **przetarg publiczny na wykonanie budowy domu mieszkalnego i budynku gospodarczego w Herbach-Nowych.**

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy, plany, formularze ofertowe i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe i kosztorysowe nabywać, począwszy od dnia 8 czerwca 1928 r., w Wydziale Drogowym, w pokoju Nr. 303, w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych w godzinach urzędowych od 10 do 13.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, **należy złożyć** odbowiednio ostemplowane i zapieczętowane z napisem: „Oferta na budowę domu mieszkalnego i budynku gospodarczego w Herbach-Nowych **najpóźniej do dnia 28 czerwca 1928 r. do godz. 10, do skrzynki ofertowej w Dyrekcji.**

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia, o godzinie 11, w pokoju Nr. 302.

Katowice, dnia 4 czerwca 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

323/X

Ogłoszenie rozprawy ofertowej.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie rozpisuje w drodze publicznego przetargu **wykonanie nawierzchni, ładowni i drogi w stacji Prokocim na linji Kraków — Rzeszów.**

Koszty ogólne wynoszą w przybliżeniu 80.000 złotych. **Roboty mają być ukończone dnia 15 września 1928 r.**

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, opis wykonania, warunki wykonania budowy, plany formularze ofertowe i t. d. można przeglądać, względnie plany, formularze ofertowe i opis wykonania nabywać po zł. 3, począwszy od dnia 29 maja 1928 r. w Wydziale III (Drogowym), drzwi Nr 195 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu **należy wnosić** zapieczętowane z napisem: „Oferta na wykonanie nawierzchni ładowni i drogi w Prokocimiu", **najpóźniej do dnia 28 czerwca 1928 r. godziny 12-ej w południe do Sekretarjatu Prezydjum Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.** Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 13-tej w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie. Oferta obowiązuje oferenta do dnia 15 lipca 1928 r.

Poręczne (wadjum), które należy złożyć w kasie Dyrekcji Kolei Państwowych równocześnie z wniesieniem oferty, wynosi zł. 2.000,— która to kwota, w razie przyjęcia oferty, ma być uzupełniona do 6% ceny ofertowej i stanowić będzie kaucję.

Jeżeli oferent nie podpisze wszystkich wskazanych i do przeglądnięcia wyłożonych załączników, albo nie złoży poręcznego w czasie przepisanym do wnoszenia ofert, to ofertę jego uważać się będzie jako nieistniejącą, jak również nie uwzględni się ofert, w których podane przez D. K. P. warunki w jakikolwiek sposób będą zmienione.

Zaznacza się, że Dyrekcji Kolei Państwowych przysługuje prawo wyboru oferenta bez względu na wysokość oferty, jak również, że przetarg może być przez Dyrekcję Kolei Państwowych unieważniony bez podania powodów.

Kraków, dnia 5 czerwca 1928 r. **Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie.** 1858

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza **przetarg publiczny na dostawę:**

2.000 kg. miedzi fosforowej z zawartością 14—15% fosforu w płytach kostkowatych.

Ofertę należy złożyć z cenami stałemi w złotych franco Magazyn Zasobów I Katowice **do dnia 28.VI.1928 r. o godz. 11.30** w podwójnej zapieczętowanej i zalakowanej kopercie z napisem: „Oferta na dostawę miedzi fosforowej na dzień 28.VI 1928 r.". Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia, o godz. 12-ej, w pokoju 311 D. K. P.

Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy Głównej D. K. P. na wpłacone wadjum w wysokości 3% wartości zaoferowanego materjału.

Oferty bez wadjum rozpatrywane nie będą.

Warunki dostawy, zawierające bliższe szczegóły, wydaje Wydział Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach (pokój 311) bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej i złożeniem 2 złotych w gotówce za druki.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach. 274/X.

OGŁOSZENIE ROZPRAWY OFERTOWEJ.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie rozpisuje w drodze publicznego przetargu **wykonanie nawierzchni, ładowni i dróg dojazdowych w stacji Kraków — Łobzów.**

Koszty ogólne wynoszą w przybliżeniu 60 000 zł. **Roboty mają być ukończone 15 października 1928 r.**

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, opis wykonania, warunki wykonania budowy, plany, formularze ofertowe i t.d. można przeglądać względnie formularze ofertowe i opis wykonania nabywać po 3 zł. począwszy od 5 czerwca 1928 r w Wydziale III (Drogowym) drzwi Nr. 195 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych,

Odnośne oferty, które można sporządzać tylko na przepisanym formularzu, **należy wnosić** odpowiednio zapieczętowane, z napisem: „Oferta na wykonanie nawierzchni, ładowni i dróg dojazdowych w Krakowie — Łobzowie" **najpóźniej do dnia 3 lipca 1928 r. o godz. 12-ej w południe do Sekretarjatu Prezydjum Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.**

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 13-tej w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Oferta obowiązuje oferenta do dnia 25 lipca 1928 r.

Poręczne (wadjum), które należy złożyć w Kasie Dyrekcji Kolei Państwowych równocześnie z wniesieniem oferty, wynosi 3.000 zł. W razie przyjęcia oferty ma być uzupełnione do 6 proc. ceny ofertowej i stanowić będzie kaucję.

Jeżeli oferent nie podpisze wszystkich wskazanych i do przeglądnięcia wyłożonych załączników albo nie złoży poręcznego w czasie przepisanym do wnoszenia ofert, to ofertę jego uważać się będzie jako nieistniejącą, jak również nieuwzgladni się ofert, w których podane przez Dyrekcję Kolei Państwowych warunki w jakikolwiek sposób będą zmienione.

Zaznacza się, że Dyrekcji Kolei Państwowych przysługuje prawo wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, jak również że przetarg może być przez Dyrekcję Kolei Państwowych unieważniony, bez podania powodów.

Kraków, dnia 6 czerwca 1928 r. **Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie.** 2012.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.
Do L II/2 f/20125/28.

OGŁOSZENIE PRZETARGU OFERTOWEGO.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje **przetarg publiczny na instalację wodociągową na stacji kolejowej Makoszowy.**

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy, plany, formularze ofertowe i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe i kosztorysowe nabywać począwszy od dnia 8 czerwca 1928 r. w Wydziale Mechanicznym, w pokoju № 108 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych w godzinach urzędowych od 10 do 13.

Odnośne oferty które można sporządzać tylko na przepisanym formularzu, **należy złożyć** odpowiednio ostemplowane i zapieczętowane **z napisem: „Oferta na instalację wodociągową na stacji kolejowej Makoszowy" najpóźniej do dnia 4 lipca 1928 r. do godziny 11-ej do skrzynki ofertowej w Dyrekcji.**

Otwarcie ofert następi tego samego dnia o godzinie 11-ej, w pokoju № 108.

Katowice, dnia 14 czerwca 1928 r. **Naczelnik Wydziału Mechanicznego.**

РПі 27202
1928/9.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja K. P. w Wilnie ogłasza przetarg na roboty naładunkowe w następujących żwirowniach:

1) w Bezdanach w ilości około 106.000 mtr.^{3} żwiru i
2) w Stołpcach w ilości około 99.000 mtr.^{3}

Warunki przedsiębiorstwa można oglądać w Oddziałach Drogowych w godzinach od 10-tej do 13-tej codzienie i w Dyrekcji Kolejowej w Wilnie, II piętro, pod Nr. 10 od godz. 12 do 13-tej.

W ofercie należy wskazać cenę od 1 mtr.^{3} naładunkowego żwiru.

Do oferty winny być dołączone:

1) Pokwitowanie jednej z kas Dyrekcji o wniesieniu wadjum w wysokości 1000 zł. W razie nieutrzymania się na przetargu wadjum będzie zwrócone, w razie oddania robót wadjum będzie zaliczone na rzecz kaucji.
2) Świadectwo przemysłowe.
3) Pisemną deklarację, że warunki wykonania robót reflektantowi są znane. Oferty nieodpowiadające powyższym wymaganiom uwzględnione nie będą.

Oferty winny być składane w Prezydjum Dyrekcji Okręgowej w Wilnie **do dnia 30 czerwca 1928 r. do godz 12-tej** w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty przy naładunku żwiru".

Najniższa co do ceny oferta nie obowiązuje Dyrekcję i Dyrekcja pozostawia sobie prawo wyboru przedsiębiorcy, jak również pozostawia sobie prawo wykonania robót sposobem gospodarczym.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie.

459/VI.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/3 str. 110 zł. 1/4 str. zł. 80, 1/8 str.—zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА АН УРСР

ROK II. 1 lipca 1928 r. Nr. 10—(36)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (R E D).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

CENA NUMERU 40 GR.

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Adres Redakcji i Administracji: w Warszawie, ul. Królewska Nr. 11 tel. 407-21, w Wilnie: ul. Zawalna Nr. 1 m. 4, tel. 12-95.

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej. DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

REKONSTRUKCJA RZĄDU.

Dymisja Rządu Marszałka Józefa Piłsudskiego.

WARSZAWA, 27.VI. (Pat). Dzisiaj o godzinie 13,30 p. Prezydent Rzeczypospolitej podpisał następujące pisma:

Do Pana Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego prezesa Rady Ministrów i ministra spraw wojskowych, Warszawa.

„Przychylając się do przedstawionej prośby o dymisję, zwalniam Pana z urzędu prezesa Rady Ministrów i ministra spraw wojskowych wraz z całym gabinetem".

Warszawa, dn. 27 czerwca 1928

Prezydent Rzeczypospolitej
Ignacy Mościcki.

Prezes Rady Ministrów
Józef Piłsudski.

Dalej do każdego z dotychczasowych ministrów z osobna skierowane zostały jednobrzmiące pisma p. Prezydenta Rzeczypospolitej *Mościckiegc*, kontrasygnowane przez p. prezesa Rady Ministrów *Piłsudskiego*, treści następującej:

„Przychylam się do przedstawionej mi prośby o dymisję i zwalniam Pana z urzędu ministra".

Nowy skład Rządu.

Premjerem prof. Kazimierz Bartel — Ministrem Oświaty dr. Kazimierz Świtalski — ministrem Komunikacji inżynier Alfred Kühn.



Prof. Dr. inż. KAZIMIERZ BARTEL
po raz czwarty powołany został na stanowisko premjera Rządu.

Do p. profesora Kazimierza Bartla posła do Sejmu Rzeczypospolitej w Warszawie.

Mianuję Pana prezesem Rady Ministrów. Równocześnie na wniosek Pański mianuję pp.:

Feliksa Sławoj Składkowskiego — ministrem Spraw Wewnętrznych,

Augusta Zaleskiego, senatora — ministrem Spraw Zagranicznych,

Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego — ministrem Spraw Wojskowych,

Gabrjela Czechowicza posła do Sejmu — ministrem Skarbu,

Aleksandra Meysztowicza — ministrem Sprawiedliwości,

d ra Kazimierza Świtalskiego — ministrem Wyznań Relig. i Oświecenia Publicznego,

Karola Niezabytowskiego — ministrem Rolnictwa,

inżyniera Eugenjusza Kwiatkowskiego, posła na Sejm, — ministrem Premysłu i Handlu,

inżyniera Alfreda Kühna — ministrem Komunikacji,

inżynierą Jędrzeja Moraczewskiego — ministrem Robót Publicznych,

d-ra Stanisława Jurkiewicza — ministrem Pracy i Opieki Społecznej,

d-ra Witolda Staniewicza — ministrem Reform Rolnych,

Bogusława Miedzińskiego, posła na Sejm, ministrem Poczt i Telegr.

Warszawa, Zamek 27.VI.1928 r.

Prezydent Rzeczypospolitej
Ignacy Mościcki.

Prezes Rady Ministrów
Kazimierz Bartel

БІБЛІОТЕКА АН УРСР № 27203

Nowi ministrowie.

Minister W. R. i O. P. dr. Kazimierz Świtalski.

Nowomianowany minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego dr. Kazimierz Świtalski urodził się w 1886 w Sanoku, gdzie też ukończył gimnazjum. Studja filologiczne odbywał na uniwersytecie Lwowskim.

W roku 1908 uzyskał stopień dr. filozofji. Od roku 1904 p. Świt lski pracował w szkolnictwie jako profesor gimnazjalny we Lwowie od wybuchu wojny walczył w szeregach pierwszej brygady Legjonów Polski.

W roku 1917 został wydalony za agitację przeciwko przysiędze. Wrócił do Lwowa na opuszczone stanowisko w gimnazjum. W grudniu 1918 roku zostaje powołany do adjutantury generalnej Naczelnika Państwa.

Do końca urzędowania Naczelnika Państwa pełnił w randze majora obowiązki referenta spraw politycznych w adjutanturze.

W r. 1925 na własną prośbę zostaje przeniesiony do rezerwy. W czerwcu 1926 roku dr. Świtalski obejmuje urząd zastępcy szefa kancelarji cywilnej Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Postanowieniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 października 1926 r. dr. Świtalski zostaje mianowany dyrektorem departamentu politycznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Minister Komunikacji dr. Alfred Kühn.

Nowomianowany minister komunikacji dr. Alfred Kühn, urodził się w roku 1879 w Przymach pow. przasnyskiego. Szkołę realną ukończył w Warszawie, polifechnikę w Darmstadzie ze stopniem inżyniera dyplomowanego w roku 1902.

W roku 1903 wstąpił do Magistratu Warszawskiego na stanowisko inżyniera wydziału budowlanego i kolejno zajmował stanowiska zarządzającego miejską inspekcją elektryczną, kierownika wydziału przedsiębiorstw koncesyjnych, naczelnika budownictwa miejskiego, a od 11 listopada 1918 roku dyrektora tramwajów miejskich.

Inżynier Alfred Kühn jest prezesem związku przedsiębiorstw komunikacyjnych, i członkiem międzynarodowego komitetu związku komunikacyjnego.

* * *

W kołach politycznych ustąpienie Marsz. Piłsudskiego ze stanowiska premjera było już od pewnego czasu przewidywane.

Powodem, który przyśpieszył zmianę na stanowisku premjera jest decyzja Marszałka wyjazdu na dłuższy urlop wypoczynkowy. Zmiany na stanowisku ministra Oświaty i Komunikacji były postanowione na posiedzeniu Marszałka Piłsudskiego, wicepremjera Bartla i Pana Prezydenta Rzplitej. W związku z tą rekonstrukcją w polityce zewnętrznej i wewnętrznej nie nastąpią oczywiście żadne zmiany, ponieważ Marszałek Piłsudski pozostaje nadal członkiem gabinetu, jako minister spraw wojskowych przy równoczesnem zachowaniu kierownictwa generalnym inspektoratem armji.

Zaprzysiężenie nowego gabinetu odbyło się 28 czerwca o godzinie 12 w południe na Zamku.

Zamknięcie sesji zwyczajnej i budżetowej Sejmu i Senatu.

Warszawa PAT. 22-VI. Zaraz po zamknięciu posiedzenia Senatu zgłosił się kolejno u p. p. Marszałków Senatu i Sejmu p. Umiastowski, sekretarz Prezydjum Rady Ministrów i doręczył pisma P. Prezesa Rady Ministrów, przesyłając im zarządzenia P. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 b. m. w sprawie zamknięcia z dniem dzisiejszym sesji zwyczajnej i budżetowej Sejmu i Senatu.

Zarządzenia P. Prezydenta Rzeczypospolitej brzmią następująco:

„Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie zamknięcia sesji zwyczajnej i budżetowej Sejmu.

Na podstawie art. 25 Konstytucji zamykam z dniem dzisiejszym sesję zwyczajną i budżetową Sejmu".

Warszawa, dn. 22 czerwca 1928 r.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) *I. Mościcki.*
Prezes Rady Ministrów
(—) *J. Piłsudski*

„Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie zamknięcia sesji zwyczajnej i budżetowej Senatu.

Na podstawie art. 37 Konstytucji zamykam z dniem dzisiejszym sesję zwyczajną i budżetową Senatu.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) *I. Mościcki.*
Prezes Rady Ministrów
(—) *J. Piłsudski.*

Olbrzymie powodzenie 4 proc. pożyczki państwowej.

W skład syndykatu banków, które z Pocztową Kasą Oszczędności na czele objęły wydana obecnie 4 proc. państwową pożyczkę premjową inwestycyjną, wchodzi również Bank Ziemiański w Warszawie.

Zainteresowanie publiczności pożyczką jest niebywałe. Do wszystkich banków przyjmujących zapisy na obligacje napływają zgłoszenia subskrypcyjne w dużej ilości, tak, iż wyłożona do sprzedaży kwota pożyczki zostanie przed oznaczonym terminem pokryta ze znaczną nadwyżką.

9.250.000 złotych premji.

Wszyscy śpieszą nabyć 4 proc. pożyczkę państwową.

Subskrypcja 4 proc. państwowej premjowej pożyczki inwestycyjnej gromadzi w instytucjach przyjmujących zapisy na obligacje tłumy klienteli, tak, iż okazała się konieczność otwierania dodatkowych Kas dla subskrypcji. Jedną z przyczyn popularności pożyczki są duże szanse wylosowania premji, których ogólna kwota wynosi 9.250.000 złotych.

Pierwsze ciągnienie premji odbędzie się już dnia 1 października r. b.

Polski Samolot „Marszałek Piłsudski" gotów do lotu transatlantyckiego.

Specjalny nasz wysłannik paryski p. Romuald Kawalec, redaktor działu filmowego, który wyjechał do Paryża, by dokonać zdjęć filmowych pierwszego polskiego lotu transatlantyckiego — telegrafuje:

Paryż, 28 czerwca. Samolot „Marszałek Piłsudski" gotów do lotu, majorowie Kubala i Idzikowski oczekują na pomyślne warunki meteorologiczne z Ameryki. „Marszałek Piłsudski" wystartuje w sobotę z lotniska Le Bourget. *Kawalec.*

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetargi publiczne:

a) w dniu **4.VII.1928** roku na dostawę pędzli i skór — na okres roczny,

2 w dniu **10.VII.1928** roku na dostawę czyściwa do czyszczenia maszyn — na okres roczny.

Warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Zasobów Dyrekcji, ul. Słowackiego 2, w godz 12 — 13 (osobiście lub pocztą, po pisemnem zgłoszeniu prośby).

559/VI

OBWIESZCZENIE

w sprawie emisji 4% premjowej pożyczki inwestycyjnej w sumie 50.000.000 zł. w złocie.

Na zasadzie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 lutego 1928 roku w sprawie emisji 4% premjowej pożyczki inwestycyjnej (Dz. U. R. P. Nr. 14 poz. 99) Ministerstwo Skarbu przystępuje do emisji 4% premjowej pożyczki inwestycyjnej.

Obligacje 4% premjowej pożyczki inwestycyjnej opiewają na 100 złotych w złocie każda. Kapitał obligacyjny po ich wylosowaniu, odsetki oraz premje płatne są w złotych według cen czystego złota na giełdzie New Yorku i przeciętnego kursu dolara na giełdzie w Warszawie.

Obligacje podzielone są na 10.000 seryj po 50 obligacyj w każdej serji i podlegają umorzeniu do dnia 1 października 1937 roku drogą losowania w terminach półrocznych, przyczem każdorazowo podlega wylosowaniu 500 seryj. Pierwsze 500 seryj (od Nr. 1 do Nr. 500 włącznie) zostają zatrzymane i anulowane tytułem pierwszej raty umorzenia, przypadającej w myśl Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz. 296) na dzień 15 czerwca 1928 r.

Obligacje przynoszą odsetki w wysokości czterech od sta rocznie i są wolne od podatku od kapitałów i rent Obligacje wypuszczone będą z kuponem półrocznym Nr. 2 płatnym dnia 1 października 1928 r.

Wszystkie obligacje uczestniczą w losowaniu premij. Poczynając od dnia 1 października 1928 r. t. j. najbliższego terminu losowania, podlega rozlosowaniu:

9	premji po	200.000 zł. w zł.			
30	premji po	50.000 zł. w zł.	15	premji po	25.000 zł w zł.
95	„ „	10.000 „ „ „	670	„ „	1.000 „ „ „
2909	„ „	500 „ „ „	10002	„ „	250 „ „ „

Razem 12.730 premji na ogólną sumę 9.250 000 zł w zł.

Losowanie premji odbywać się będzie w dniach 1 kwietnia i 1 października każdego roku. Premje rozlosowuje się pomiędzy obligacje wchodzące w skład wylosowanych seryj, które podlegać będą w danym terminie amortyzacji przyczem przy pierwszych 13 losowaniach na każdą serję przypada od 1 do 3 premji, w ostatnich zaś 6 losowaniach na każde 3 serje od 1 do 3 premji Pierwsze losowanie premji odbędzie się 1 października 1928 roku

Premje podlegają wypłacie bez żadnych potrąceń. Premje do 1.000 zł. w zł. płatne są natychmiast, premje ponad 1.000 zł. w zł. płatne są w terminie nieprzekraczającym trzech miesięcy od daty przedstawienia obligacji.

Obligacje 4% premjowej pożyczki inwestycyjnej mają wszelkie prawa papierów pupilarnych i mogą być używane dla lokaty kapitałów pubilarnych, fundacyjnych, kaucyj i t. p.

Minister Skarbu **(—) G. Czechowicz.**

4% premjerowa pożyczka inwestycyjna w kwocie 50.000.000 zł. w złocie została w całości objęta przez syndykat banków pod przewodnictwem POCZTOWEJ KASY OSZCZĘDNOŚCI.

Skład syndykatu:

Pocztowa Kasa Oszczędności
Bank Gospodarstwa Krajowego
Bank Dyskontowy Warszawski
Bank Handlowy w Warszawie
Powszechny Bank Związkowy w Polsce
Bank Zachodni
Bank Związku Spółek Zarobkowych

Zapisy na obligacje powyższej pożyczki w odcinkach po 100 zł. w złocie wartości nominalnej, po cenie emisyjnej równej wartości nominalnej z doliczeniem wartości kuponu bieżącego, przyjmują do dnia 25 CZERWCA DO 15 LIPCA B. R. wyżej wymienione ich instytucje i ich oddziały, ponadto banki i instytucje finansowe, których lista zostanie ogłoszona oddzielnie, a także wszystkie urzędy pocztowe.

2.200

Udogodnienie dla klientów przy subskrypcji pożyczki inwestycyjnej.

% premjowa pożyczka inwestycyjna cieszy się coraz większem powodzeniem tak, iż instytucje przyjmujące zapisy na obligacje z trudem mogą podołać pracy z tem związanej.

Dla udogodnienia publiczności uruchomiła P. K. O. dodatkową kasę przyjmującą zgłoszenia subskrypcyjne w godzinach popołudniowych od 3—6.

Rzym. P. A. T. 15/6. Cała prasa włoska okazuje żywe zainteresowanie polską akcją obrony przeciwgazowej. Pisma włoskie podają dokładne opisy wagonów propagandowych, wysłanych ostatnio przez polskie dyrekcje kolejowe i charakteryzują polskie metody nauczania ludności, jak bronić się od gazów trujących.

Co każdy obywatel o Obronie przeciwgazowej wiedzieć powinien?

(*Konspekt kursu o obronie przeciwgazowej na P. K. P.*)

1) Na czem polega walka gazowa? — Przy pomocy środków chemicznych zaskoczenie przeciwnika, zniszczenie żywej siły i wywołanie paniki.

2) Co to są gazy bojowe? — Środki chemiczne użyte do walki.

3) Jakiemi ciałami są gazy? — Za wyjątkiem chlorku i czadu, przeważnie płynami.

4) **Tablica najgłówniejszych gazów.**

L. p.	Nazwa	Działanie	Kolor	Zapach	Stan	Stosunek do powietrza	Temperatura wrzenia
1	Chlor	duszące	żółto-zielony	charakterystyczny	gaz	2,5	— 33,6 C
2	Fosgen	„	ciemno-brunatny	gniłego siana	ciecz	3,4	+ 8,2 C
3	Dwufosgen	„	„ „	„ „	ciecz	6,7	+128 C
4	Chloropikrina	„	żółtawy	konserw ananasów	ciecz	6,5	+112 C
5	Czad-tlenek węgla	trujące	bezbarwny	bezwonny	gaz	0,96	+196 C
6	Kwas pruski cianowodor	„	„	gorzkich migdał.	ciecz	0,96	+ 27 C
7	Bromek benzylu	drażniące	ciemno brunatny	ostry-przykry	ciecz	5,7	+198 C
8	Bromek ksylolu	„	„ „	„ „	ciecz	6,0	+230 C
9	Siernit	„	żółto-zielony	ostry	ciało stałe	8,7	+333 C
10	Adamsit	„	„ „	„	„ „	9,4	
11	Akroleina	pow. wymioty	żółty	wstrętny-ostry	ciecz	2	+ 52,4 C
12	Yperyt	parzące	ciemno brunatny	musztardy	ciecz	5,3	—217 C
13	Cedenit	„	„	migdałów	ciecz	5,8	—270 C
14	Lewisyt	parzące-trujące	„	pelargonji	ciecz		
15	Camit	drażniące	bronzowy	zapach chlorku	ciecz	6,6	—250 C

5) Jak dzielą się gazy pod względem działania na organizm? — 1) duszące, 2 trujące, 3) drażniące i 4) parzące-żrące.

6) Jak działają gazy duszące? — Przez drogi oddechowe wywołują chwilowy paraliż nerwa oddechowego, błona i gruczoły wydzielają ślinę i pianę i następnie człowiek traci przytomność.

7) Jakie są objawy zatrucia gazami duszącemi? — Drapanie w gardle, kaszel, ciężki oddech, zrenice rozszerzone, plamy sine na twarzy i ciele.

8) Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami duszącemi? — Wynieść z terenu, nakładając maskę lub z braku takowej, tkaninę namoczoną w wodzie lub w moczu, na usta, nos i oczy. Dać do picia kawę i herbatę, 2 krople eteru lub walerjany.

9) Jak działają gazy trujące? — Przez drogi oddechowe gazy dostają się do płuc, gdzie łączą się z krwią i działają na organizm zabójczo.

10) Jakie są objawy zatrucia? — Silny ból w skroniach, zamglenie oczu, zawrot głowy, brak równowagi. Przy lekkich zatruciach awanturnicze usposobienie, twarz czerwona. U zatrutych ciało sztywne, piersi zapadłe, oczy zapadłe.

11) Pierwsza pomoc zatrutym gazami trującemi? — Wynieść z terenu, nakładając aparat tlenowy, następnie zastosować sztuczne oddychanie.

12) Jak działają gazy drażniące? — Drażnią błony śluzowe, oczu, dróg oddechowych, wywołuję łzawienie, kichanie i wymioty, mogą spowodować ślepotę.

13) Jakie są objawy zatrucia gazami drażniącemi? — Kichanie, łzawienie, ból oczu i wymioty.

14) W jaki sposób niszczy się gazy drażniące, duszące i trujące? — Należy przewietrzyć lokal, teren, ściany skropić wodą lub środkami dezynfekcyjnemi.
Duszące i drażniące ługiem sodowym, wodą, urotropiną.
Trujące dopływem powietrza.

15) Jak działają gazy parząco-żrące? — Działają na drogę oddechową przez porażenie, oraz na powierzchnię skóry, wywołując poparzenie.

16) Objawy działania gazów parząco-żrących? — Swędzenie, czerwień, pęcherze ropne.

17) Pierwsza pomoc przy działaniu gazów parząco-żrących. — Wynieść z terenu, zdjąć ubranie, umyć wodą ciepłą z mydłem, posypać miejsce zagrożone wapnem chlorowanem, ubrać w inne ubranie i bieliznę, oczy i usta płukać wodą z sodą czystą — 2 łyżeczki na szklankę wody. Tłuszczami smarować nie wolno miejsc poparzonych.

18) W jaki sposób niszczy się gazy parząco-żrące, a szczególniej yperyt? — Wapnem chlorowanem, ługiem sodowym, potasowym i naftą. Wapno chlorowane w miejscu rozrywania pocisku sypie się 1/3 klg. na 1 m. kw., a dalej 1 klg. na 10 m. kw. Ściany budynku, schronu, okopów pokrywa

się klajstrem 3/4 części wapna chlorowanego, 1/4 część wody. Przy działaniu pary yperytowej ubranie i bieliznę przewietrzyć w ciągu 48 godz. Jedzenie można użyć po przegotowaniu.
Po zadziałaniu samym yperytem ubranie można użyć po moczeniu w wodzie w ciągu 2 godzin przy temper. 60°; bieliznę moczy się 20 m w wodzie z mydłem i sodą (109 mydła i sody na 1 litr. wody) następnie kładzie się na 15 m. do gotującej się wody, zlać zimną i wietrzyć. Metalowe przedmioty przed atakiem należy pokryć tłuszczem, po ataku zmyć gorącą wodą lub naftą, wytrzeć do sucha i znów pokryć tłuszczem; po ataku yperytowym po odtłuszczeniu, wyciera się wapnem chlorowanem. Woda stojąca po przegotowaniu nadaje się tylko do prania. Woda bieżąca do użytku nadaje się.

19) Co to jest koncentracja (stężenie) gazów bojowych? — Stosunek ilościowy gazów bojowych do powietrza.

20) W jaki sposób prowadzi się walka gazów.
1) Przy pomocy fali gaz wypuszcza się z balonów (długość fali do 30 klm., wysokość 10 m.).
2) Miotaczy min Livens'a Stockesa, doniosłość do 3 klm.
3) Pocisków artylerji (10 klm.)
4) Bomb lotniczych.
5) Miotaczy ognia.
6) Granatów ręcznych.

21) Jak działają gazy pod względem parowania i znajdowania się na terenie w stanie zabójczym?
1) Lotne—na terenie od 10 min. do 3 godz. (chlor, fosgen, kwas pruski),
2) średnio-lotne—od 3 godz. do 24 godz. (chloropikrina),
3) trwałe—od 24 godz. do 7 dni i dłużej (yperyt do 3—6 tygodni).

22) Jaka pora doby najodpowiedniejsza do użycia gazów bojowych? — Od godz. 20 do 5 rano.

23) Co to jest dym bojowy? — Zawiesiny drobniutkich cząsteczek ciał stałych lub drobnych kropelek płynów.

24) Jakie są dymy? — Zasłaniające i napastliwe.

25) Jak się wytwarzają dymy? — Przy pomocy świec, pocisków, min, granatów.
W pociskach fosfor biały, w świecach mieszaniny substancji dymotwórczych, cynku, magnezji, naftaliny, oraz dym można otrzymać z wytworów ropnych.

26) Przed jakiemi gazami chroni maska? — Przed wszystkiemi za wyjątkiem czadu.

27) Jak postępować jeżeli niema maski? — Namoczyć kawałek tkaniny własnym moczem, lub wodą i przyłożyć do ust i nosa, oczy zamknąć, względnie oddychać przez zwilżoną ziemię.

28) Na czem polega konserwacja maski? — Przez utrzymanie w czystości w normalnej temperaturze.

29) Na ile czasu starcza pochłanlacz?
a) maski anzielskiej, — a) do 40 godz.
b) „ niemieckiej, — b) do 8 godz.
c) „ francuskiej i polskiej. — c) do 16 godz.

30) Co się znajduje przeważnie w pochłaniaczach? — Węgiel aktywowany, który filtruje zatrute powietrze oraz substancje chemiczne, które niszczą działalność gazów bojowych.

31) Jakie są środki do odkażania. — Roztwor Wermolera—240 gr. wątroby siarczanej i 56 gr. ługu sodowego. Roztwór Solvaya: 20 szklanek wody, 2,5 szkl. sody bezwodnej, a zimową porą dodaje się 2,5 szkl. soli kuchennej.

32) Z czego składają się maski? — Przeważnie z właściwej maski z taśmami i szybkami okularowemi, pochłaniacza i puszki.
(Pozatem obowiązuje szczegółowa znajomość masek francuskiej, polskiej-niemieckiej i angielskiej i dla zwierząt z rysunku i szczegółowych opisów podanych na wykładach i ćwiczeniach).

33) Z czego się składa aparat tlenowy? — Z butli z tlenem, naboju oczyszczającego, worka tlenowego, chłodnicy, skrzynki zaworowej i elastycznej rury oddechowej z ustnikiem i ściskaczem nosa.

34) Z czego zrobiony jest kostjum przeciwyperytowy? — Z płótna, przepojonego olejem lnianym przy silnem ciśnieniu—podeszwy u butów drewniane.

35) Jak długo niebezpiecznym jest zayperytowany teren? — Przy ulewnym deszczu — 3 dni
„ pogodzie — 8 dni
w gruzach yperyt leży 3—6 tygodni.
Lokal odyperytowany można zająć dopiero po 48 godzinach.

36) W jaki sposób można urządzić najprostszym sposobem schron? — Obrać ubikację na możliwie wyższym punkcie, uszczelnić gliną mokrą wszystkie okna, drzwi, przewody kominowe i t. p., a oprócz tego okna i drzwi pozawieszac szczelnie mokrymi kocami.

37) Jakim sposobem można schron zaopatrzyć w powietrze?
1) zaopatrzyć w butle z tlenem,
2) urządzić filtry ziemne i chemiczne,
3) sposobem chemicznym, wytwarzając tlen — oksylitę (bierzemy 50 gr. na 15 m. na 1 człow. i wrzuca się do wody w stosunkach 1,5 klg. na 5 litrów wody).

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Ceny biletów okręgowych na P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji wprowadziło ostatnio bardzo ważne udogodnienia dla pasażerów i klijentów kolei odbywających częstsze podróże. Każdy pasażer może nabyć t. zw. *bilet okręgowy dowolnej klasy*, który *upoważnia go do odbywania dowolnych ilości podróży na obszarze jednej lub też więcej Dyrekcji kol.* — Bilety okręgowe mogą być miesięczne, półroczne lub roczne, a w zależności od ilości Dyrekcji i terminu, na który wykupuje się bilet okręgowy, cena ich jest większa lub mniejsza. Tak więc okręgowy bilet miesięczny ważny w obrębie jednej tylko Dyrekcji kosztuje: I kl. 350 zł., II — 210, zaś III — 140. Bilety okręgowe upoważniające do podróżowania na linjach 2-ch, 3-ch względnie wszystkich Dyrekcji są stosunkowo droższe. Cena biletu półrocznego wynosi 5-krotną cenę biletu miesięcznego, zaś cena biletu rocznego wynosi 9-krotną cenę biletu miesięcznego.

W ten sposób bilet III kl., ważny w obrębie wszystkich Dyrekcji kolejowych w ciągu całego roku, kosztowałby 2250 zł. — *Bilety tego typu uprawniają do nieograniczonych ilości przejazdów w okręgach, na które opiewają i ważne są na wszystkie pociągi osobowe, mieszane i pośpieszne, objęte rozkładem jazdy* z wyjątkiem niektórych pociągów kursujących na specjalnych warunkach.

Wprowadzenie biletów okręgowych będzie olbrzymim udogodnieniem dla pasażerów odbywających częstsze podróże — zwłaszcza na krótkich przestrzeniach, gdyż poza kalkulacją handlową uwalniają one właściciela od uciążliwego niejednokrotnie wykupywania biletów w kasach kol.

Nowa taryfa expressowa pomiędzy Półn. i Centr. Europą, a Wschodem.

Ważne udogodnienie dla rozwoju stosunków pomiędzy Polską, a bliskim Wschodem wprowadza obowiązujące na polskich kolejach państwowych od dnia 15 maja r. b. *taryfa na przewóz osób, bagażu i przesyłek expressowych pomiędzy Północną i Centralną Europą, a Wschodem.*

Na podstawie tej taryfy, *kasy kolejowe główniejszych stacji polskich wydają bezpośrednie bilety i odprawiają bezpośrednio bagaż do Aten, Salonik, Sofji i Stambułu drogą lądową na Zebrzydowice — Bohumin — Zilinę — Helembe — Szob — Budapeszt — Kelebję — Suboticę — Belgrad — Caribro, wzg. Djevdjeli, ponadto zaś — drogą lądowo-morską do Stambułu oraz portow: Aleksandrji, Egipt, Pireusu, Haify lub Jaffy na Sniatyn — Załucze — Grigore — Chica Voda i Constante i odwrotnie.*

Pomiędzy stacjami polskiemi a Sofją i odwrotnie ustanowiono również odprawę podróżnych i bagażu drogą na Sniatyn, Załucze, Grigore, Chica Voda, Ruszczuk (Russe) *Wszelkie opłaty przejazdowe, względnie przewozowe wyrażone w taryfie za całą odległość w dolarach St. Zjedn. Amer. Półn., pobierane są w Polsce przez kasy kolejowe w złotych, według kolejowego kursu urzędowego.* Bilety książeczkowe wydawane są tylko na przejazd w jedną stronę z ważnością na dni 30

Podane w dolarach ceny biletów (ważnych na wszystkie pociągi — na pociągi luksusowe za dopłatą) w relacjach z Warszawy do ważniejszych stacyj wschodnich, objętych taryfą dają miarę kosztów podróży:

	I kl.	II kl.	III kl.
	D o l a r y		
Warszawa—Stambuł drogą lądową . .	39.64	27.74	17.74
Warszawa—Stambuł drogą lądowo-mor.	38.88	26 98	13.26
Warszawa—Sofja via Caribrod	31.18	21.56	13.72
Warsz wa—Sofja via Ruszczuk	27.38	18.32	11.60
Warszawa-Ateny via Zebrzydowice . .	45.54	33 34	19.98
Warszawa - Aleksandrja drogą lądowo-morską . .	96.86	67.48	22.26

W związku z rozpoczynającym się sezonem letnim przypomina się, że *kasy ważniejszych stacji polskich sprzedają obecnie bezpośrednie bilety i odprawiają bezpośrednio bagaż do Anglji (do Londynu — drogą Calais Boulognes, Fliessingen, Hoeck von Holland lub Ostendę) oraz do stacyj w Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Danji, Francji (drogą na Berlin), Holandji, Niemiec, Norwegji, Rumunji, Szwajcarji, Szwecji, Włoch tudzież Związków Socjalistycznych Republik Rad.*

Wydział Żeglugi Napowietrznej.

WARSZAWA. PAT. 22.6 Przy Ministerstwie Komunikacji utworzony został samodzielny Wydział dla spraw cywilnej Żeglugi Napowietrznej, podlegający bezpośrednio p. min. Komunikacji. Na czele tego Wydziału stoi ppłk. inż. Filipowicz. W ten sposób, rozwijająca się coraz bardziej napowietrzna cywilna komunikacja lotnicza posiadać będzie w Ministerstwie Komunikacji specjalny Wydział, w którym skupiać się będzie gospodarka i polityka komunikacji napowietrznej.

Poszukiwania Amundsena trwają.

MOSKWA. Pat. 27. VI. Władze moskiewskie wysłały do łamacza lodów „Małygin" aby lotnik Babuszkin udał się na wyspę Foym, zabierając ze sobą w razie potrzeby dwuch ludzi z ekspedycji gen. Nobilego na poszukiwania Amundsena.

Gen. Nobile uratowany.

STOKHOLM. Pat. 24. VI. Kierownik szwedzkiego ministerstwa obrony otrzymał od szefa szwedzkiej ekspedycji ratunkowej następującą depeszę, wystaną dziś o godz. 7-ej rano „Gen. Nobile uratowany. Prace nad uratowanie reszty zaginionych są kontynuowan. Podpisany Tornberg".

VII Zjazd drużyn konduktorskich w Katowicach.

Katowice. Pat. 25. V. r. b. rozpoczął się w Katowicach 7-my zjazd Związku drużyn konduktorskicy Rzeczypospolitej Polskiej, na który przybyło 150 delegatów ze wszystkich dzielnic Rzeczypospolitej Polskiej, reprezentujących 10.000 zorganizowanych członków. Zjazd rozpoczął się nabożeństwem w kościele Najśw. Marji Panny, Poczem delegacje ze sztandarem i orkiestrą udały w pochodzie rlicami miasta do sali Powstańców, gdzie nastąpiło uroczyste otwarcie zjazdu przez prezesa Związku p. Wojciechowskiego z Poznania. Następnie witali zjazd imieniem Ministerstwa Komunikacji naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego p. Wąsik, oraz sen. Perzyński z Warszawy, który podkreślił m. inn. przychylny stosunek rządu B. B. W. R. do postulatów kolejowców, i zakończył okrzykiem na cześć Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego, entuzjastycznie podchwyconym przez zebranych. Imieniem Związku urzędników Zjazd witał sen. Lempke, życząc Zjazdowi pomyślnych obrad. W końcu przemówił p. Sobczak imieniem Związku maszynistów kolejowych, oraz p. Okoński, wiceprezes Zw. drużyn konduktorskich.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kolei Państwowych we Lwowie ogłasza niniejszem **przetarg publiczny na dzierżawę restauracji na stacji kolejowej w Podwołoczyskach**, z terminem objęcia w dniu 1 sierpnia 1928, przyczem jednak zastrzega sobie prawo ewentualnego przesunięcia tego terminu na czas późniejszy.

1) Osoby, ubiegające się o tę dzierżawę, mają **wnieść ofertę najpóźniej do dnia 18 lipca 1928 r. godzina 10 przed południem.** Oferty, jak też ewentualne załączniki oferty, są wolne od opłaty stemplowej. 2) Oferty z oznaczeniem cyfrowem i słównem oferowanego rocznego czynszu dzierżawnego należy składać w Kancelarji Wydziału IV, w korercie zamkniętej (zalepionej), z napisem: „Oferta na dzierżawę restauracji kolej. w Podwołoczyskach. 3) Oferenci mają wyraźnie stwierdzić w ofertach, że warunki dzierżawy są im znane dokładnie. Warunki te można przejrzeć w Kancelarji Wydziału IV Dyrekcji. 4) Równocześnie z wniesieniem oferty należy złożyć w kasie głównej wadjum w kwocie 100 zł., słownie sto złotych, które w razie przyjęcia oferty będzie zatrzymane na poczet kaucji, w razie zaś nieprzyjęcia zwrócone. Kwit na wpłacenie wadjum winien być dołączony do oferty. Jeżeli oferent, którego ofdrtę przyjęto, z jakichkolwiek powodów nie zawrze umowy dzierżawnej na znanych mu warunkach dzierżawy, lub też nie obejmie dzierżawy w terminie oznaczonym, to zatrzymane na poczet kaucji wadjum przepada na rzecz Skarbu Państwa. 5) Ważność i skuteczność prawna zawrzeć się mającej umowy dzierżawnej zawisła jest od uzyskania przez dzierżawcę właściwej koncesji (patentu) w myśl obowiązujących ustaw. 6) Oferenci związani są swemi ofertami przez przeciąg 8 (ośmiu) tygodni, licząc od dnia otwarcia ofert. Dyrekcja Kolei Państwowych zastrzega sobie prawo oddania wspomnianej restauracji w dzierżawę według swego uznania jednemu z pośród oferentów, lub też innej osobie z wolnej ręki, nie bacząc na wynik przetargu. 8) Oferent, którego oferta zostanie przyjęta, ponosi koszta ogłoszenia przetargu. 9) Informacji bliższych udziela Wydział Osobowy w biurze Nr. 153 codziennie oprócz niedziel i świąt w godzinach od 11 — 12.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 18 lipca b. r. o godzinie 11-ej w biurze Naczelnika Wydziału Osobowego. Oferenci mogą być obecni przy otwarciu ofert.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych **Prachtel** mp. 2033

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza **przetarg na sprzedaż następujących starych materjałów w przybliżonych ilościach:**

a) różnych gatunków **odpadków metali półszlachetnych** 67420 kg. b) **odpadków drzewnych** z rozbiórki wagonów towarowych i osobowych 400 m³, c) **łomu szkła** różnego 48000 kg., d) **starego papieru** (makulatury) 8290 kg., e) **innych odpadków: jutowych, płóciennych, skórzanych, wełnianych** i t. p. 19366 klg, f) **węgli do lamp łukowych nieużywanych**, a nie zdatnych dla kolei 44832 szt. Ceny należy podać w złotych za jednostkę obowiązkowo loco magazyn kolejowy w Bydgoszczy dla punktów a, c, d, e. f i loco magazyny Stoczni Gdańskiej dla punktu b.

Termin składania ofert upływa 10 lipca 1928 r., o godz. 11-ej. Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit uiszczenia wadjum w wysokości 3% oferowanej ceny kupna, wpłaconej do Kasy Głównej jednej z Dyrekcji Kolei Państwowych

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem: „Oferta na sprzedaż przez D. K. P. Gdańsk, starych materjałów (podać nazwę materjału) na przetarg na dzień 10.VII 1928 r. włożyć do koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaku firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku Oferta na przetarg ogłoszony przez Wydział Zasobów na dzień 10.VII.28 r.

Bliższych szczegółów udziela, oraz specyfikacje i kopje warunków dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów DKP. Gdańsk bezpośrednio w pokoju 425 lub pocztą po wpłaceniu do Kasy Głównej 3 zł.

2010 **Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku.**

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg na dostawę na okres 12-tu miesięcy ratami kwartalnemi w terminach od 4-ch do 6-ciu tygodni, a w wypadkach pilnych dostawa raty kwartalnej lub jej części w ciągu 2 tygodni, następujących materjałów w przybliżonych ilościach:

siatka żelazna 12.450 kg., rury buksowe 14.000 kg, rury gazowe 5.500 kg., rury żel ciągnione 1.600 kg., mufki, kryzy, śrubanki, niple, kolanka, łączniki—400 kg., zasuwki żelazne—3.500 szt., pendzle rozmaite—2.200 szt Wkrętki mosiężne do drzewa—100.000 sztuk.

Ceny należy podać stałe w złotych za jednostkę obowiązkowo loco wagon stacja załadowania. Cena stała obowiązuje firmę na okres 12-tu miesięcy od daty wystawienia zamówienia. Dyrekcja zastrzega sobie prawo zwiększenia lub zmniejszenia objętych zamówieniem ilości materjałów o 25% w czasokresie trwania umowy, t. j. w przeciągu 12 miesięcy. **Termin składania ofert upływa z dniem 6-ym lipca 1928 r. o godzinie 11-ej.** Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na uiszczenie wadjum w wysokości 3% wartości oferowanej dostawy, wpłaconej do Kasy Głównej jednej z Dyrekcji Kolei Państwowych.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem: „Oferta na dostawę (podać nazwę materjału) na przetarg w dniu 6 VII.28 r.", włożyć do drugiej koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaku firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku". Oferta na przetarg rozpisany przez Wydział Zasobów na dzień 6 VII. 1928 r.". Bliższych szczegółów udziela oraz specyfikuje i kopje warunków dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów D K P. Gdańsk bezpośrednio lub pocztą.

1748 **Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańskn.**

PRZETARG OFERTOWY.

Dyrekcja Kolei Państwowych we Lwowie, zamierza przystąpić do budowy budynków noclegowych (koszar) dla służby pociągowej i parowozowej w stacji Posada Chyrowska w Samborze i w tym celu rozpisuje publiczny przetarg ofertowy na wykonanie tych budowli. Roboty oddane będą na podstawie planów, wyłożonych w Wydziale Drogowym Dyrekcji K. P. we Lwowie do przejrzenia oraz na podstawie przedmiaru według cen jednostkowych i warunków szczegółowych i ogólnych dla rozdania i wykonania budowli nadtorowych **Budowy powyższe mają być wyprowadzone pod dach wraz z przykryciem do dnia 31 października 1928 r. a ukończone w zupełności i oddane do użytku 31 lipca 1929 r.**

Oferty mogą być wnoszone na jeden budynek lub na oba; w tym ostatnim wypadku odrębne dla każdego budynku. **Oferty** sporządzone wyłącznie na przepisanych do tego celu formularzach i przedmiarach z dołączeniem kwitu na złożone wadjum w wysokości po 2 000 zł. na każdą budowę **wnosić należy do dnia 9 lipca 1928 r. o godz. 12 do Sekretarjatu Prezydjum Dyrekcji kolei państwowych we Lwowie (I piętro, drzwi Nr. 105)** lub też przesłać pocztą tak, ażeby przed upływem podanego terminu tam nadeszły. Wadjum w nieoprocentowanej gotówce lub też w innej ustalonej formie według obowiązujących rozporządzeń Min. Skarbu wpłacić należy do Kasy Dyrekcji K P we Lwowie, przed wniesieniem oferty Wadjum podlega utracie w razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej jak również w wypadku odmowy podpisania umowy po przyjęciu oferty. Dokładniejsze warunki oferowania oraz odnośne wskazówki zawarte są w formularzu ofertowym oraz przedmiarze i opisie budowy, które to załączniki można otrzymać po cenie 7 zł. w Wydziale III Dyrekcji K. P, III piętro, drzwi № 331.

Komisyjne otwarcie ofert nastąpi dnia 9 lipca 1928 r. o godz. 13, przyczem oferenci mogą być obecni. Oferenci związani są ofertą przez 6 tygodni, od dnia otwarcia ofert

Oferty nie odpowiadające warunkom rozpisania albo wniesione po upływie terminu, nie będą uwzględnione Dyrekcja K P przysługuje prawo swobodnego wyboru ofert i oddanie obu budowli jednej firmie lub każdej innej firmie, względnie odrzucenia wszystkich bez podania przyczyn. Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

2024 **Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.**

РПІ 27202
1928/10.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kolei Państwowych we Lwowie ogłasza niniejszem **przetarg publiczny na dzierżawę bufeta na stacji kolejowej w Ławocznem, z terminem objęcia w dniu 1 sierpnia 1928 r.** przyczem jednak zastrzega sobie prawo ewentualnego przesunięcia tego terminu na czas późniejszy.

1. Osoby, ubiegające się o tę dzierżawę mają **wnieść ofertę najpóźniej do dnia 16 lipca 1928 r. godzina 10-ta przed południem.**

Oferty, jak też ewentualne załączniki oferty są wolne od opłaty stemplowej.

2. Oferty z oznaczeniem cyfrowem i słownem oferowanego rocznego czynszu dzierżawnego należy składać w Kancelarji Wydziału IV, w kopercie zamkniętej (zalepionej) za napisem: „Oferta na dzierżawę . . . . . kolej w . . . . . ".

3. Oferenci mają wyraźnie stwierdzać w ofertach, że warunki dzierżawy są im znane dokładnie. Warunki te można przejrzeć w Kancelarji Wydziału IV Dyrekcji.

4. Równocześnie z wniesieniem oferty należy złożyć w Kasie Głównej wadjum w kwocie 100 zł słownie sto złotych, które w razie przyjęcia oferty będzie zatrzymane na poczet kaucji w razie zaś nieprzyjęcia zwrócone.

Kwit na wpłacone wadjum winien być dołączony do oferty Jeżeli oferent, którego ofertę przyjęto z jakichkolwiek powodów nie zawrze umowy dzierżawnej na znanych mu warunkach dzierżawy, lub też nie obejmie dzierżawy w terminie oznaczonym, to zatrzymane na poczet kaucji wadjum przepada na rzecz Skarbu Państwa.

5. Ważność i skuteczność prawna zawrzeć się mającej umowy dzierżawnej zawisłą jest od uzyskania przez dzierżawcę właściwej koncesji (patentu) w myśl obowiązujących ustaw.

6. Oferenci związani są ofertami przez przeciąg 8 (ośmiu) tygodni, licząc od dnia otwarcia ofert.

7. Dyrekcja Kolei Państwowych zastrzega sobie prawo oddania wspomnianego bufetu w dzierżawę według swego uznania jednemu z pośród oferentów, lub też innej osobie z wolnej ręki, nie bacząc na wynik przetargu.

8. Oferent, którego oferta zostanie przyjęta ponosi koszta ogłoszenia przetargu.

9. Informacji udziela Wydział osobowy w biurze Nr 153, codziennie oprócz niedziel i świąt w godzinach od 11—12. Otwarcie ofert nastąpi dnia 16 lipca r. b o godzinie 11-ej w biurze Naczelnika Wydziału osobowego

Oferenci mogą być obecni przy otwarciu ofert.

10250 k

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza niniejszem **przetarg publiczny na dzierżawę fryzjerni na st. Warszawa Gł. Osobowa, z terminem objęcia w dniu 1 września 1928 r.**

1. Osoby ubiegające się o tę dzierżawę mają **wnieść oferty** zaopatrzone w znaczki stemplowe wartości 3 złote do Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie **najpóźniej do dnia 19 lipca 1928 r. do godziny 15-ej w południe.**

Ewentualne załączniki oferty mają być również zaopatrzone w przepisane znaczki stemplowe.

2. Oferty z oznaczenie cyfrowem i słownem oferowanego rocznego czynszu dzierżawnego należy składać w zamkniętych kopertach z napisem „Oferta na dzierżawę fryzjerni na st. Warszawa Gł. Osobowa w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie (Aleje Jerozolimskie Nr. 1/3) do skrzynki w korytarzu na ten cel przeznaczonej.

3. Oferenci mają wyraźnie stwierdzić w ofertach, że warunki dzierżawy znane im są dokładnie, oraz podać krótki swój życiorys.

4. Równocześnie z wniesieniem oferty należy złożyć w Kasie Grównej Kolei Państwowych w Warszawie wadjum do przetargu w kwocie 1200 złotych. Wadjum w razie przyjęcia oferty będzie zatrzymane na poczet kaucji, w razie zaś nieprzyjęcia oferty będzie zwrócone. Jeżeli oferent, któ ego ofertę przyjęto, z jakichkolwiekbądź powodów nie zawrze umowy dzierżawnej na znanych mu warunkach dzierżawy lub też nie obejmie dzierżawy w terminie umówionym, to zatrzymane na poczet kaucji wadjum przepada na rzecz Skarbu Państwa. Kwit na wpłacone wadjum winien być dołączony do oferty.

5. Ważność i skuteczność prawną zawrzeć się mającej umowy dzierżawnej jest zawisła od uzyskania przez dzierżawcę właściwej koncesji (patentu) w myśl obowiązujących ustaw.

6. Oferenci związani są swemi ofertami przez przeciąg 8 (ośmiu) tygodni, licząc od dnia otwarcia ofert.

7. Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie zastrzega sobie prawo oddania wyżej wspomnianej dzierżawy w dzierżawę według swego uznania jednemu z pośr d oferentów lub innej osobie z wolnej ręki nie bacząc na wynik postępowania licytacyjnego.

8 Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie nie bierze odpowiedzialności za niezawinione niedotrzymanie oznaczonego w ogłoszeniu przetargu terminu oddania przedmiotu dzierżawy

9. Oferent, którego ofertę przyjęto, ponosi koszta ogłoszenia przetargu

10. Informacji bliższ ch udziela Wydział Osobowy Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie (Aleje Jerozolimskie Nr. 1/3), pokój Nr. 29, codziennie, oprócz dni świątecznych, w god inach od 10-ej do 12-ej.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 20 lipca 19.8 r.

Warszawa, dnia 1 czerwca 1928 r.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem **przetarg publiczny w dniu 15 lipca 1928 roku na dostawę 2-ch instalacyj podnośnikowych (wind towarowych), składających się z szal, prowodni i kompletnych mechanizmów z motorami i hamulcami** i podlegających zmontowaniu w posiadanych przez Dyrekcję wieżach podnośnikowych.

Warunki przetargu oraz rysunki wieży można otrzymać w Wydziale Zasobów Dyrekcji, ul. Słowackiego 2, w godz. 12—13 osobiście lub pocztą (po pisemnem zgłoszeniu).

Epoka № 169 20 - VI

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, 1/2 str. zł. 160, 1/4 str. 110 zł. 1/4 str zł 80, 1/8 str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 250/0 drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: **Jerzy Kamiński**, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „LUX", Portowa 7.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
АН УРСР

952(47)

ROK II. 8 lipca 1928 r. Nr. 11—(37)

Drogi Czytelniku uszanuj naszą pracę! Numeru pisma naszego nie niszcz, a zachowaj, ażeby mieć całość jako ilustrowany rocznik ciekawych wiadomości praktycznych i pożytecznych, które będziesz czytał wtedy kiedy będziesz miał czas. (R E D).

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **CENA NUMERU 40 GR.**

TYGODNIK ILUSTROWANY EXPRESS KOLEJOWY

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM.

POD REDAKCJĄ JERZEGO KAMIŃSKIEGO (WILNO MAŁA-POHULANKA 15/2.)

Adres Redakcji i Administracji: w Warszawie, ul. Królewska Nr. 11 tel. 407-21, w Wilnie: ul. Zawalna Nr. 1 m. 4, tel. 12-95.

WARSZAWA — KRAKÓW — LWÓW — STANISŁAWÓW — WILNO — RADOM — POZNAŃ — GDAŃSK.

ORGAN KOLEJARZY POLSKICH BEZPARTYJNY, SPOŁECZNO-ZAWODOWY

ODZWIERCIEDLA ŻYCIE KOLEI, POCZT I TELEGRAFÓW, LOTNICTWA, AUTOMOBILIZMU, ŻEGLUGI I RADJOFONJI.

Popularyzuje Wiedzę o Polsce i Naukę o Kolejnictwie. **Zachęca** do przysposobienia się fachowego, obywatelskiego i wojskowego. **Nawołuje** do „wyścigu pracy" w służbie dla dobra Rzplitej. **Organizuje** kadry świadomych żołnierzy Armji Komunikacyjnej Polskiej. DODATKI SPECJALNE: **1.** Wieczory w Rodzinie Kolejarza. **2.** Jak być oszczędnie piękną i elegancką. **3.** Dla dzieci. **4.** Kolejarz-Sportowiec. **5.** Encyklopedja wiedzy kolejowej. **6.** Radjo Express Kolejowy. **7.** Ukochajmy morze. **8.** Jak zdobyć powodzenie w życiu.

Oświadczenie Marszałka Józefa Piłsudskiego

o powodach ustąpienia ze stanowiska Szefa Rządu.

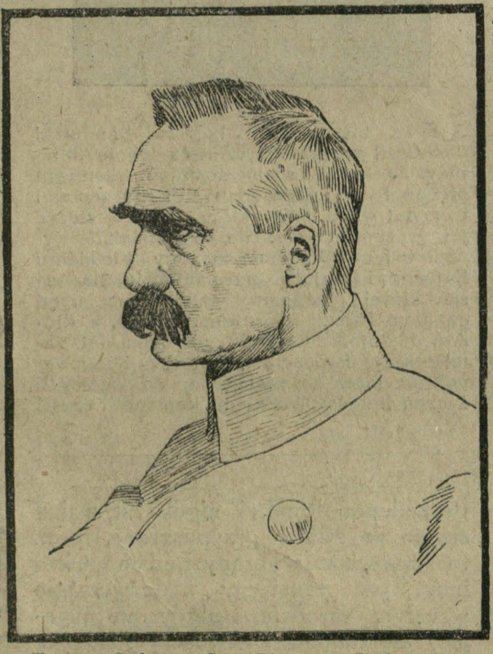
Stan zdrowia p. Marszałka.

„Jeżeli ktokolwiek, gdziekolwiek myśli czy sądzi, iż przyczyną mego podania się do dymisji ze stanowiska szefa gabinetu polskiego był stan mego zdrowia, — grubo się myli. Panowie lekarze, których zwołałem, na moje pytanie, postawione zupełnie oficjalnie i brzmiące:

— Czy Marszałek Piłsudski jest zdolny do pełnienia tych obowiązków, które dotąd pełnił, czy też nie? —

— jednozgodnie odpowiedzieli, że o zdolności nie mogą w żaden sposób wątpić i nie mogą mi nie powiedzieć, iż wszystkie badania, nawet najbardziej sztuczne, wykazują zdolność niezmniejszoną. Coprawda, dodali, iż skłonni są przypuszczać, że ten nadzwyczajny wydatek energji i siły, który czyniłem, pełniąc kilka urzędów jednocześnie, należy do przekroczeń, nadwyrężających niechybnie zdrowie człowieka, który to czyni. Lecz zdolność nie została w żaden sposób nadwyrężona.

Dlatego też, będąc człowiekiem, który sam jedynie rozporządza swojem zdrowiem i życiem, mogę zachować wszystkie urzędy, które dotąd miałem, kosztem nadwyrężenia mego zdrowia, które zresztą, całe życie tak samo nadwyrężałem.



Twórca Polskiej Siły Zbrojnej, Budowniczy Polski, Odrodzonej Pierwszy Marszałek Polski JÓZEF PIŁSUDSKI.

Mógłbym był także, za zgodą p. Prezydenta, a przypuszczam i za zgodą kolegów — ministrów, z którymi tak długo pracowałem i u których— jak sądzę — cieszę się wielką sympatją, wziąć dłuższy urlop, któryby dał mi możność postawić moją maszynę na nowo na szyny, by znowu zdrowie sobie nadwyrężała.

Motywy dymisji.

Jeżeli jednak tego nie uczyniłem i wniosłem p. Prezydentowi podanie o zwolnienie mnie ze stanowiska szefa gabinetu, to uczyniłem tak z innych motywów i z innych powodów, które tu wyłuszczę: gdyż postanowiłem publicznie je wyjaśnić tak, jak wyjaśniłem na posiedzeniu Rady gabinetowej w obecności p. Prezydenta na Zamku.

Urząd szefa gabinetu.

Pierwszym motywem jest fakt, iż nie znoszę organicznie urzędu szefa gabinetu, tak jak on jest u nas postanowiony konstytucyjnie. I dla tego przez cały czas pełnienia tego urzędu przestrzegałem P. Prezydenta, iż nie będę w stanie długo tego urzędu znosić i ciągle Mu doradzałem, by przygotował sobie w myśli conajmniej trzech czy czterech ludzi, którzyby kolejno mogli pełnić ten urząd tak, by spocząć mogli od pełnienia urzędu tak nonsensownie postawionego przez naszą konstytucję, jak to jest teraz.

ЛЬВІВСЬКА БІБЛІОТЕКА
Н УРСР
№ 27203

Dla wyjaśnienia tej sprawy muszę porównać — co stale przy pełnieniu tego urzędu czyniłem — urząd prezesa gabinetu z urzędem Prezydenta.

Urząd Prezydenta Rzplitej.

Prezydent, w naszej konstytucji jest postawiony w sytuację najbardziej fałszywą, jaka dla człowieka stworzona być może. Gdy z jednej strony jest reprezentantem Rzeczypospolitej Polskiej wszędzie i ciągle, to z drugiej strony nie ma żadnego prawa, aby mógł w jakimkolwiekbądź stopniu reprezentować siebie, swoje myśli, lub swoją pracę.

Gdy więc jest najspecjalniej ze wszystkich wybrany na to, by był jeden — sam i stał najwyżej, to odebrano mu konstytucyjnie nawet cień jakiejkolwiek władzy, jakiejkolwiek możności ulżenia sobie w sytuacji i zrobienia w tak wyjątkowej pracy — na którą, dodam, wyjątkowo najzupełniej przysięga,—czegokolwiek — by mógł czuć się jako człowiek, a nie jakiś podrzutek rzucony na łaskę lub niełaskę wszystkich.

Dość panom powiedzieć, że nie miał prawa stworzyć sobie najbliższego otoczenia, nawet jeśli chodzi o lokajów czy pokojówki, bez innego człowieka, który może się na jego wybór nie zgodzić i narzucić mu osoby dla niego niechętne.

To znaczy, że naród przez swą konstytucję postępuje z człowiekiem wybranym, który moralnie — będąc jedynym i stojąc najwyżej—odpowiada przed historją, postępuje tak nikczemnie i tak bezecnie, jak nie postępuje nikt w świecie, nawet ze swoją utrzymanką, lub z osobą najzupełniej od siebie zależną.

Męczące wspomnienia.

Nie mogę przytem nie dodać, że męczy mnie w tym wypadku stale wspomnienie mojej osobistej historji, gdy byłem Naczelnikiem Państwa i gdy, po wojnie zwycięsko przeze mnie przeprowadzonej, jako Naczelny Wódz, zdecydowałem po długich wahaniach nie robić nic i pozostawić Polskę samą sobie.

Wahania zaś moje tyczyły się rozstrzygnięcia pytania: czy mam Sejm tak zwany suwerenny, Sejm ladacznic—że nie użyję słowa, którem ówczesny Naczelnik Państwa, Józef Piłsudski w swoich rozumowaniach stale Sejm określał i które z powodu ludowego i jaskrawego brzmienia doskonale i ściśle charakteryzuje Sejm suwerenny — rozpędzić i nacisnąć go nogą zwycięzcy tak, jak na to zasługiwał, — czy też wybrać tę drogę, którą istotnie historycznie wybrałem— pozostawić Polskę samą sobie.

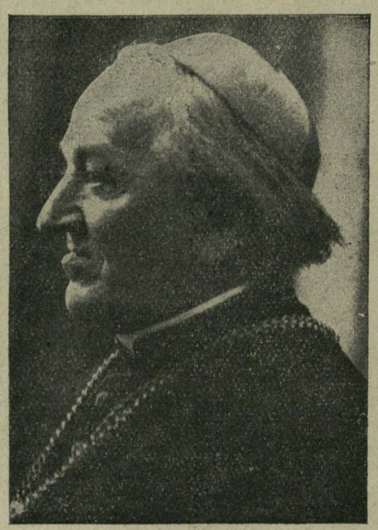
Może, gdybym był stanął na pierwszej drodze, nie potrzebowałaby Polska przeżywać później wypadków t. zw. majowych.

Charakterystyka I-go Sejmu.

Sejm ladacznic pracujący w owe czasy nad konstytucją, w swoich obliczeniach co do wyboru przyszłego

---

DOSTOJNY SOLENIZANT.



J. E. ks. biskup Dr. Władysław Bandurski obchodził w dniu 27 czerwca swoje imieniny. Jak od lat wielu, dostojny solenizant otrzymał mnóstwo depesz z życzeniami i przyjął wiele osób, które przyszły złożyć mu życzenia i hołd. Niezwykle pięknie wypadł w tym roku hołd złożony Wielkiemu Kapłanowi-Patrjocie przez młodzież harcerską, której chorągiew zaległa plac przed gankiem Pałacu Reprezentacyjnego, w którym dostojnik Kościoła od kilku lat zamieszkuje. Redakcja „Expressu Kolejowego" przyłącza się niniejszym do ogólnych życzeń hołdów. Wielkiemu kapłanowi cześć!

Prezydenta Rzplitei nigdy nie wahał się co do swoich przypuszczeń, iż na to stanowisko wybrany będzie nie kto inny, jak popularny nadzwyczajnie w całym Narodzie, i nigdy nie umiejący się zhanbić chciwością pieniężną człowiek, który swoją zwycięsko przeprowadzoną wojną i siłą charakteru, wyprowadził Polskę z chaosu i dał jej znacznie większe granice niż te, które dla niej zakreślano wszędzie.

Dlatego też praca konstytucyjna poszła w kierunku zrobienia przyszłemu Prezydentowi tylu przykrości i tyle—powiem hańby życia, ile tylko zdziczałe i potwornie głupie umysły mogły wymyślić.

Zamordowanie ś. p. Prezydenta Narutowicza.

Chciano w ten sposób, jak ja to określam, konkurenta suwerenności posłów zasunąć gdzieś w kąt i zasypać możliwie śmieciem. Jeżeli ten niecny zamiar nie dotknął mnie, zaszło to jedynie dlatego, żem spsocił im historję i najspokojniej od pełnienia tego urzędu się usunął. Wtedy — jak wiadomo — pierwszego Prezydenta Rzplitej najprzód shańbiono bezecnemi manifestacjami, a potem zabito — był to mój serdeczny przyjaciel — aby konkurent suwerenności posłów wiedział i rozumiał, czem grozi walka z suwerenami.

Ciemne strony urzędu szefa gabinetu.

Przy postawieniu Prezydenta bez władzy, przy stworzeniu mu wszelkich możliwych świństw i wszystkich niecności jakie są możliwe do pomyślenia, przeciwstawiono jemu jako mającego te świństwa i niecności robić, nie kogo innego, jak szefa gabinetu.

Szef gabinetu, w naszej konstytucji, w naszych zwyczajach i obyczajach wygląda jak omnipotens, czyli wszechpotężny. Względnie niedawno, przy przeszłym Sejmie, spróbowałem wykorzystać tę omnipotencję w kierunku odwrotnym niż to myśli konstytucja, to znaczy w kierunku odwrotnym niż Prezydenta — i odmówiłem zapłacenia pensji posłow suwerenom żeby i ich przekonać o omnipotencji p. szefa gabinetu.

Jednak ta omnipotencja czyli wszechpotęga ma swoje duże i liczne „Schatten seiten", czyli ciemne strony.

Zgodnie z mojem pojęciem o pracy ludzkiej „wszystko" łączy się zawsze znakiem równania ze słowem „nic". Gdy szef gabinetu ma opiniowac wszystko i do wszystkiego palec przyłożyć, to jeśli sumiennie ten obowiązek wypełnia, napewno nie robi nic i czyni pracę swoją nieproduktywną, nieefektywną. Być może, iż mądry Sejm ladacznic suwerennych miał i to na myśli, ażeby możliwie dużo suwerenności—specjalnie do kas skarbowych — zachować dla siebie, dla posłów do Sejmu.

Ocena pracy vicepremjera prof. Bartla.

Jeżeli w przeciągu mego dwuletniego urzędowania, jako prezes gabinetu mogłem uczynić względnie

dużo i wiele, to wyznaję, że stało się to możliwem jedynie dlatego, że dużą część swojej jakoby omnipotencji, zrzuciłem na pomocnika swojego p. profesora Kazimierza Bartla i w ten sposób oswobodziłem sobie czas na myśli i na wynalezienie metod do przeprowadzenia w choć małej części tego, com zamierzał — stanąwszy na urzędzie szefa gabinetu polskiego. Rozumiem jednak dobrze, że gdybym sumiennie wypałniał wszystkie obowiązki szefa gabinetu, to nie zrobiłbym nic i to absolutnie w Polsce.

„Niańczenie podrzutków".

Na Radzie gabinetowej u p. Prezydenta na Zamku stwierdziłem, że urząd szefa gabinetu jest dlatego tak uciążliwym, iż stałem zajęciem takiego pana jest niańczenie wszystkich podrzutków, które wszyscy mu podrzucają.

A że pochodząc z pod Wilna słyszałem nieraz przekleństwo brzmiące: „Kab ty cudze dzieci niańczył"— z trwogą myślałem o doli takiego nieszczęśnika.

Więc idą naprzód wszyscy panowie ministrowie, mili moi koledzy gabinetowi, którzy ciągle i ustawicznie, czy to przy przeszkodach w swojej pracy, czy to chcąc coś uczynić extra, czy to zgodnie z polskim charakterem prowadząc spory między sobą, podrzucają szefowi gabinetu kochane, pieszczone, a niekiedy zamorusane i niekochane dziatki, do niańczenia.

Proces „uzgodniania".

Sam proces t. zw. „uzgodniania", który w procesie urzędniczym zajmuje u nas tak wygodne i tak wściekle rozłożyste miejsce, trwa zwykle tak nieznośnie długo i tyle zużywa papieru, iż wyznam otwarcie, że pomimo, iż proces ten jest nakazany maszynie państwowej, ani razu nie ośmieliłem się dotknąć stosu arkuszów zapisanych maszynowem pismem, ze strachu, bym nie poszedł do szpitala warjatów. A jednak było to moim bezpośrednim wynalazkiem,

Przeciw biurokratyzmowi.

Wynalazłem sposób najodpowiedniejszy — zdaniem mojem — uzgodniać samych panów ministrów — a nie ich urzędników, pozostawiając ministrom samym czytanie elukubracyj ich urzędników, potrzebnych jakoby do procesu uzgodnienia.

Namiętność dla centralizacji, istniejąca w sposób śmieszny i głupi w naszym narodzie, czyni pracę tak zabawną pod względem prawnym, że prawie trzy ćwierci porządku dziennego każdej Rady ministrów wypełniają kwestje jak: zmiany granic gmin w poszczególnych częściach państwa, pozwolenia na kupno nieruchomości cudzoziemcom, pozwolenia dla poszczególnych obywateli polskich na wstąpienie do Legji cudzoziemskiej we Francji, zmiany na stanowiskach urzędowych. względnie bardzo niskiej klasy, wszystkie odznaczenia, jakiekolwiekbądź odznaczenie nasze czy cudzoziemskie no, i podobne jeszcze pięknotki naszych urządzeń państwowych.

Do wszystkich tych rzeczy pan prezes gabinetu musi rączkę przyłożyć i paluszkiem wycisnąć swoje placet.

Przy sumiennem — powtarzam — spełnianiu swoich obowiązków omnipotencja zniknąć musi gdzieś w powodzi papierów i to mnóstwo podrzuteczków, tak maleńkich i tak drobniutkich, zajmujących chociażby po trzy minuty ozasu, zalewa swą liczbą tak szalenie prawdę o omnipotencji, że znika ona zupełnie, pozostawiając biednemu człowiekowi „ino sznur".

Ofensywa protekcji

Do liczby tych porzutków dodać należy namiętność protekcyjna Polaków i Polek, którzy i które z podziwu godną uporczywością chcą ustawicznie i ciągle tylko pięciu lub trzech minut dla tego. aby z szefa gabinetu zrobić albo pokątnego doradcę w ich prywatnych interesach, albo sędziego i eksperta w wynalazkach — co zwykle zajmuje pół godziny czasu, w 5 minutach nie da się załatwić — albo uczynić wykonawcą ich chęci usunięcia jakiegoś funkcjonarjusza państwa, lub odwrotnie, wyznaczenia na nieistniejące etaty nadzwyczajnie godnych młodzieńców, lub też zwolnienia od odpowiedzialności za nadużycia skarbowe całego mnóstwa niezwykle miłych i niezwykle serdecznych ludzi, którzy tylko przez namowy i jakieś dziwne machinacje sięgnęli palcami do worka skarbowego, albo wreszcie przy wysokiej znajomości jurysprudencji wśród Polaków i Polek—zatrzymania lub nawet skasowania procesów cywilnych.

Liczba więc podrzutków w ten sposób wzrasta bezmiernie, tak, że nie można nie znienawidzieć tego urzędu.

Panowie zaś lekarze w swojem orzeczeniu stwierdzili, iż jedynym jeszcze ratunkiem przy pełnieniu tylu urzędów jest dla mnie zaniechanie jakiejkolwiek walki ze sobą, gdyż ta najwięcej kosztuje i najwięcej może zdrowie nadwyręża.

Gdy ten wyrok usłyszałem, byłem najzupełniej zdecydowany prosić pana Prezydenta o dymisję, gdyż przy mnóstwie podrzutków, które szef gabinetu ma do pilnowania, można się wściekać, lecz można też nie walczyć ze sobą. Natomiast, gdy pomyślałem o jednym obowiązku szefa gabinetu, zgóry sobie powiedziałem, iż spokojnie pełnić tego urzędu nie jestem w stanie.

Smutna konieczność współpracy z Sejmem

Mówię tu o smutnej konieczności dla szefa gabinetu—współpracowania z Sejmem.

Gdybym nie walczył ze sobą, tobym nic innego nie czynił, jak bił i kopał panów posłów bezustanku, gdyż mają metodę pracy taką, która zgóry przeczy wszelkiej efektywności i produkcyjności tej pracy.

Gdy z uśmiechem patrzę na to, jak małe dzieci uroczyście i z nadzwyczajną powagą rozmawiają z lalką jak z żywą zupełnie istotą, gdy nakazują jej różne czynności i same za nią tę czynność wypełniają, gdy—jak to u córek zauważyłem—posadziwszy przy sobie lalkę podczzs obiadu, przysuwają do porcelanowej buzi łyżkę zupełnie poważnie, to mogę się uśmiechać, lecz wyznaję, brać udziału w tej pracy nie jestem w stanie.

Lecz gdy panowie tak szczerze i nienawistnie konkurujący w suwerenności z p. Prezydentem i zazdrośnie strzegący swoich niczem niezasłużonych przywilejów, używają w pracy tych metod najzupełniej nonsensownych, jak małe dzieci podsuwające łyżkę strawy do porcelanowej buzi, to ja nie jestem w stanie ani tego słuchać, ani na to patrzeć.

Potworny proces pracy mówienia.

Sam proces pracy, polegający na pracy mówienia, należy do pomysłów najbardziej potwornych jakie kiedy kolwiek, ktokolwiek wymyślił.

Sam należę do mówców, którzy, jak to widziałem na salach, umieją wzruszyć, umieją znaleźć formę, umieją powiedzieć tak, iż sala jest przykuta do ust mówcy. Lecz, gdyby mnie kazano w przeciągu paru tygodni codzień przemawiać publicznie, tobym sam siebie uważał za publiczną szmatę.

Tymczasem panowie posłowie mogą to czynić w sali sejmowej w przeciągu nie paru tygodni, lecz kilku miesięcy.

Obraz sali Sejmowej. Charakterystyka pracy p.p. posłów.

I trzeba widzieć tę salę, wysłuchującą tych przemówień w sposób

najbardziej ubliżający powadze i porządkowi i panów posłów zachowujących się tak, jakby ta sala była szynkiem.

Gdy jeden mówi piętnastu panów chodzi po sali, załatwiając jakieś prywatne interesiki, czterdziestu panów głośno między sobą rozmawia, pokazując mówcy plecy, stu panów opowiada sobie anegdotki mniej lub więcej nieprzyzwoite i tylko panowie ministrowie muszą jakoby zachowywać się w takiem miejscu przyzwoicie.

Każdy z posłów ma prawo wrzeszczeć, krzyczeć, ma prawo rzucać obelgi, ma prawo oszczercze pisać interpelacje, dotykające honoru innych, ma prawo i przywilej zachowywać się jak świnia i łajdak, natomiast ci, co tak ciężko pracują,j ak to jest z ministrami, pobierająa za szaloną pracę jakieś głupie grosze, muszą zewnętrznie udawać nadzwyczajny dla tej sali szacunek.

Wszystkim panom posłom wolno mówić od rzeczy, nie przystępując ani jednem słowem do sprawy, która jest na porządku i mówić to często tak nudno, tak piekielnie nużącym językiem i formą, że można dostać boleści żołądkowych.

Ładnieby wyglądała ta sala, gdybym, słuchając zleceń doktorów, nie zechciał walczyć ze sobą.

Stwierdzam stanowczo, że tych piekielnych nudów, które z sali sejmowej wieją, nie mógłbym wytrzymać nawet pół godziny. Przy przeszłym Sejmie, który zawsze nazywałem sajmem korupcji, nieraz musiałem się przygotować do przemówienia, jako szef rządu, zgóry będąc przygotowanym, że gdy przemówię publicznie z tej sali, będzie to ostatni dzień posiedzenia Sejmu.

Miałem wtedy przygotowanych parę określeń metod pracy sejmowej, które tu powtórzę.

Gadulstwo metodą pracy

Gdy byłem przygotowany mówić o metodzie pracy za pomocą stałych i ustawicznych przemówień, chciałem stwierdzić, że atmosfera sali przesiąka stopniowo nudą bardzo silnie i do tego stopnia, że staje się trującą.

— Nawet lotne muchy nie wytrzymują waszego, panowie posłowie, gadania, do tego stopnia, iż żadna na inną muchę już nie skacze, a gdy która leniwie to uczyni, to tamta nawet skrzydełek nie podnosi, napół już zdechła z nudów.

Bezcelowe ciężkie roboty.

Chciałem przytoczyć jedno miłe bardzo dla mnie porównanie, które uczynił—mówiąc o pracy parlamentarnej — jeden z wybitnych parlamentarzystów francuskich. Twierdził on, iż gdy myśli o pracy parlamentarnej, w której żywy brał udział, widzi na szynach ciężką lokomotywę, pracującą pełną parą; widzi palaczy podrzucających pod kocioł olbrzymiemi łopatami węgiel; maszynę ślizgającą się po szynach z powodu ciężaru, który za sobą wlecze i... zaprzężoną nie do czego innego, jak szpilki, jako produktu ciężkiej pracy maszyny, przeciąganego na niewielką przestrzeń.

Osobiście znalazłem inne porównanie. Mianowicie w kryminalistyce angielskiej był okres czasu, gdy pod naciskiem tak zwanych czartystów, czyli związków zawodowych, postanowiono zaniechać konkurencji taniej pracy więźniów, skazanych na ciężkie roboty (Hard Labour). Zdecydowano wtedy zająć więźniów ciężką pracą bez żadnego efektu. Zbudowano mianowicie na strychach więzień duże miechy, poruszane siłą mięśni ludzkich i wydmuchujące powietrze do powietrza. Zmuszono więc więźniów do katorżnej pracy w pocie czoła bez żadnego efektu i ujrzenia celu tej dziwnej pracy. Musiano jednak ze względów humanitarnych zaniechać tego systemu po pewnym czasie, gdyż jedna trzecia więźniów przeszła do szpitali warjatów.

Ileż to razy, gdy przyglądałem się systemowi pracy Sejmu, który w pocie czoła. nudnie i przewlekle probuje przekonać świat, że najlepszą metodą technicznej pracy jest wygłoszona od rzeczy mowa, przypominałem sobie tę trzecią część biednych katorżników angielskich, co od głupich miechów dmuchających powietrze w powietrze, zmieniali swój pobyt w domu dla Hard Labour na hałasy, krzyki i nonsensowne działania mieszkańców szpitala warjatów.

Konstytucyjne postępowanie szefa gabinetu.

Dodam, dla uniknięcia jakiegokolwiek nieporozumienia, że sam osobiście jako dyktator Polski Sejm zwołałem, że mogąc zgnieść jak robactwo Sejm ladacznic po zakończonej zwycięsko wojnie, tego nie uczyniłem, że cały czas, jako szef gabinetu postępowałem bardziej konstytucyjnie, niż sam Sejm i że zatem nikt oskarżyc mnie nie może o braki demokratycznych pojęć, będących w mojej głowie.

I bardzobym życzył, aby panowie posłowie nie identyfikowali swojej metody pracy z demokratyzmem. Zaszczytu tą pracą demokratyzmowi nie przynoszą.

Rezygnacja z współpracy z Sejmem.

Gdy więc trzeci Sejm Rzeczypospolitej rozpoczął swą pracę i ja miałem możność, jako szef gabinetu widzieć nowe triumfy metody pracy Sejmu, tak sprzeczne z moją duszą, która nie znosi pracować bez efektu widocznego i tak sprzeczne z moim organizmem, który kwadransa jednego nie może siebie upodobniać do owej małej, nędznej, na pół zdechłej muchy, zdecydowałem, że mam do wyboru raz jeszcze:

Zaniechać wszelkiej współpracy z Sejmem i stanąć do dyspozycji pana Prezydenta, aby oktrojować nowe prawa w Polsce, aby ustąpić ze stanowiska szefa gabinetu polskiego, który musi z Sejmem współpracować.

Wybrałem to drugie i dlatego przestałem być szefem gabinetu polskiego.

Oddanie się do dyspozycji Pana Prezydenta.

Powtórzyłem przytem panu Prezydentowi raz jeszcze moją radę, by szukał poza mną i p. Kazimierzem Bartlem jeszcze kilku ludzi. którzyby Hard Labourt pracy szefa gabinetu wytrzymywać czas pewien mogli.

Z drugiej strony dodałem, że przy każdym cięższym kryzysie staję do dyspozycji Pana Prezydenta, jako szef gabinetu, biorąc śmiało decyzję na siebie i wyciągający również śmiało konsekwencję ze swoich decyzyj.

Dyrektywy polityki międzynarodowej pozostają w rękach Marszałka.

Dodam, że za obopólną zgodą Pana Prezydenta i szefa gabinetu pana Bartla, dyrektywy szefa gabinetu w stosunku do polityki międzynarodowej polskiej, jak dawniej, pozostają w moim ręku.

Oświadczenie Marszałka Sejmu Daszyńskiego

Po ukończeniu pracy pierwszej sesji nowowybranego Sejmu pragnę zapoznać szerszą publiczność ze szczegółami tej pracy.

Sejm zwołany dnia 27 marca r. b. pracował głównie nad preliminarzem budżetowym. Na uchwalenie preliminarza przeznacza art. 25 Konstytucji 3 i pół miesiące czasu. Jest to termin zaproponowany ongi przez rząd „pomajowy". Sejm obecny uchwalił preliminarze w 2 i pół miesięcy, do dnia 15 czerwca.

Nadto uchwalił Sejm ustawę o prowizorjum budżetowem, ustawę o nadzwyczajnych inwestycjach państwowych, ustawę o egzekucji przeciw związkom komunalnym i rezolucje do preleminarza oraz rezolucję

o pomoc dla poprawy ozimin i zasiewów wiosennych dla drobnych gospodarstw wiejskich.

W komisjach przygotowano do drugiego czytania projekt ustawy o uwłaszczeniu b. czynszowników i projekt ustawy o ochronie lokatorów, oraz traktaty międzynarodowe. Przez zamknięcie sesji pracę tę przerwano.

Na to wszystko potrzebował Sejm 24 posiedzeń, z tego 15 budżetowych. Przemawiali w Sejmie panowie posłowie z „Jedynki" 57 razy, z P.P.S. 34, z „Wyzwolenia" 26, Z. Z. L. N. 22, Ukraincy 26 i t d w normalnym stosunku do ilości mówców klubu, popierającego rząd.

Wybory ostatnie stworzyły następnjący obraz polityczny sejmu:

1. Grupa rządowa	130 posłów
2. Lewica	131 posłów
3. Chjeno-piast i N. P. R.	90 posłów
4. Mniejszości	80 posłów

Obecny Rząd nie ma większości w Sejmie. Opozycja przeciwrządowa jest większością, ale ta większość nie może stworzyć stałego Rządu. Są trzy wyjścia z tego układu cyfrowego.

Pierwsze — rozwiązanie Sejmu.

Drugie — utworzenie w ększości rządowej „Jedynki" z „Lewicą".

Trzecie — zamach stanu.

W praktyce wytworzyła się jeszcze je na oryginalna metoda, którąbym nazwał metodą nie wyciągania konsekwencyj. Sejm nie uchwala ministrowi votum nieufności, ale skreśla mu np. fundusz dyspozycyjny. Minister nie wyciąga konsekwencji z uchwały Sejmu i zostaje na urzędzie. I Rząd i Sejm zachowały podczas pierwszej sesji sejmowej postawę wyczekującą, okazały umiarkowanie, unikające konfliktów.

Wyjątek stanowi odrzucenie w pierwszym czytaniu dwuch projektów rządowych, t. j. ustawy o podwyższeniu i wyrównaniu stawek podatków gruntowych i ustawy o państwowym podatku budynkowym w gminach wiejskich.

Sądzę, że na należało oba te projekty odesłać do Komisji. Przednówek na wsi, obawa lichych żniw są jednak częściowem usprawiedliwieniem stanowiska ówczenej większości sejmowej.

Za to Sejm był gotów uchwalić przedłożenie rządowe o czynszownikach i cały szereg traktatów międzynarodowych, ale zamknięcie sesji położyło koniec pracy ustawodawczej.

Sejm jest jedynem miejscem w Polsce, gdzie przemówienia poselskie chronione są nietykalnością poselską Z przywileju tego rodzi się obowiązek panowania mówcy nad samym sobą. Parlament, który nie jest żałosną karykaturą, musi być miejscem wolnego słowa, ścierania się poglądów na sprawy Państwa i społeczeństwa i miejscem krytyki stosunków.

Parlament niemy jest nonsensem.

Pierwsza sesja nowego Sejmu odznaczała się spokojem dyskusji. Pomijam pierwsze uroczyste posiedzenie. Marszałek Sejmu nie miał potrzeby, z wyjątkiem jednego wypadku wykluczać kogokolwiek z posiedzenia. Wystrzegano się obelg, mówiono do rzeczy, a wrazie przekroczenia regulaminu poddawano się zarządeniom przewodniczącego

Nikt nie „wrzeszczał" ani „krzyczał". Wygodnie w nowej sali rozmieszczeni panowie posłowie siedzieli na swoich miejscach podczas debat i z wyjątkiem zwykłych uwag, skierowanych pod adresem mówcy — przeczących lub popierajacych—nie można było zauważyć żadnej reakcji gwałtowniejszej.

Dwa wypadki obrazy osobistej znalazły epilog w sądzie honorowym.

Gdyby utworzono w tym Sejmie stałą większość, mógłby parlamentaryzm polski rozwijać się powolnie, ale stale, jako czynnik potężny legalnego życia publicznego. Gwałtowne zamachy na konstytucję i na parlament mogą Państwo doprowadzić do ciężkich przesileń.

O Sztuce Teatru w Polsce i o Reducie.

II.

W drukowanym trzy tygodnie temu w naszem piśmie, artykule, w bardzo pobieżnym szkicu p. t. „O Sztuce Teatru w Polsce", daliśmy dzieje Teatru w Polsce. Artykuł ten był wstępem do niniejszego i następnych, koniecznym w celu pełniejszego ujęcia tematu, którym jest: Zespół „Reduty" i jego idee w sztuce.

Jak wspomnieliśmy już na początku poprzedniego artykułu, teatr w dzisiejszej swojej formie, przeżywa przesilenie, polegające na tem, że nie wystarcza on już szerokim rzeszom widzów i słuchaczy, którzy pragną teraz czego innego, sami sobie zresztą należycie nie uświadamiając, czego. Pozatem kinematograf ogromną część tych rzesz zaabsorbował — ale o tem później.

Teatr, jak każda dziedzina sztuki czy życia, ma swoje wzloty i upadki. Obecnie mamy okres pewnego jego upadku. Teatr w Polsce po wojnie, która tak niesłychanie dużo w życiu ludzkości, a zwłaszcza w naszem, zmieniła, odmienił się bardzo mało, a pod wieloma względami pozostał ten sam co i dawniej, gdy życie w szalonem tempie pomknęło i mknie dalej naprzód. Przeżuwa on resztki dawnej chwały, stojąc na tem samem, bez mała, maximum przedwojennem, czyli, że nawet cofnął się w porównaniu z tamtym okresem, albowiem „ten kto nie idzie naprzód ten się cofa", kostniejąc w danym szablonie, tym wrogu wszelakiego artyzmu, na który zamienił osiągnięte już wyniki.

To co jest dzisiaj w naszej sztuce Teatru, mimo prób „nowatorskich", to nie jest prawdziwa i czysta sztuka, to są stare narowy, gdzieniegdzie tylko cienko, świeżo „wypokostowane". Ponadto istnieje dzisiaj teatr francuski, niemiecki, włoski, rosyjski (zwłaszcza), angielski, japoński i inne, polskiego zaś, w całem tego słowa znaczeniu— niema. Niema typu polskiego aktora. Żyjemy obcemi wzorami, obcemi ideami w tej dziedzinie. Niezbyt bogata jest, w porównaniu z obcemi nasza literatura dramatyczna, mimo wszystko co jej dali „Czterej Ewangeliści" naszej poezji (Mickiewicz, Słowacki, Krasiński i Norwid), Wyspiański, Żeromski, Przybyszewski, Ritner i inni.

I oto w początkach odrodzenia naszego bytu niepodległego, w roku 1919-ym znalazła się grupa ludzi, którzy w żmudnej, mrówczej pracy podążyli do przemiany starych i tworzenia nowych wartości. Do tworzenia *polskiej* Sztuki Teatru, polskiej pracy pracy scenicznej, typu polskiego aktora. Do obudzenia polskiej twórczości literackiej w tej dziedzinie.

Szukają nowych dróg w sztuce, nowych idei, głębszego i idealniejszego ustosunkowania się do niej. Pragną aby teatr, w którym spotykają się i łączą wszystkie sztuki piękne był naprawdę ich świątynią. Chcą aby aktor nie—„grał" (udawał) na scenie, ale żył pełnem życiem odtwarzanej przez siebie postaci dramatycznej, aby się wcielał całkowicie w nią w czasie wypełnianego przez dany utwór sceniczny wieczoru. Chodzi im tem samem o wydobycie jaknajwiększej, najpełniejszej prawdy w Sztuce Teatru uwolnionej od szablonowego aktorskiego udawania.

Ci ludzie to *Zespół Reduty.*

c. d. n. *S. Klaczyński.*

Czytajcie, rozpowszechniajcie, prenumerujcie „EXPRESS KOLEJOWY" zachęcajcie do tego innych.

WIADOMOŚCI KOMUNIKACYJNE

Uruchomienie pociągów sezonowych na P.K.P.

W okresie letnim wzrastają zawsze przejazdy w kolejowym ruchu pasażerskim w związku z masowymi wyjazdami ludności miejskiej do uzdrowisk i kąpielisk morskich oraz wzmożonym znacznie ruchem turystycznym. Ministerstwo Komunikacji, chcąc stworzyć jaknajdogodniejsze warunki podróżnym, uruchamia prócz normalnych pociągów na ten czas również i cały szereg pociągów sezonowych.

Statystyka jednakże wykazuje, że w ostatnim i 2-ch pierwszych dniach miesięcy letnich ilość podróżującej publiczności jest stale większa, a pociągi stale przepełnione.

Ministerstwo Komunikacji zwraca więc uwagę publiczności we własnym interesie, a zwłaszcza osób starszych i chorych, ażeby w miarę możności nie podejmowano podróży w ostatnim, 1-szym lub 2-im dniu w miesiącu letnim.

Statystyka żeglugi powietrznej polskiej.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości następujące dane statystyczne o dokonanych lotach i przewozach na linjach cywilnej żeglugi powietrznej w maju 1928 r.:

1) dokonano lotów przewidzianych i dodatkowych ogółem 385.

2) dokonano lotów średnio dziennie 14.

3) płatowce przeleciały ogółem klm. 127170.

4) średni lot wynosił klm. 330.

5) przewieziono podróżnych ogółem 680.

6) na 1 lot przypada podróżnych średnio 1.8

7) przewieziono ładunków ogółem kg. 27.275.

8) przewieziono korespondencji pocztowej klg. 3.786.

9) na 1 lot przypada ładunków i poczty klg. 81.

10) ogólna waga dokonanych przewozów klg. 88.861.

11) na 1 lot przypada ogólnej wagi przewozów w kg. 231.

12) liość przewiezionych pasażero-klm. 224.612.

13) ilość przewiezionych kilogramo-klm. ładunków 9.009.251.

14) ilość przewiezionych kg.-klm. wliczając pasażerów (po 85 kg.), pocztę, bagaż ręczny i towary 29.351.827.

Fundusz stypendjajny Minist. Kom. dla studentów wyższych szkół akademickich.

Ministerstwo Komunikacji opracowało projekt utworzenia specjalnego funduszu stypendjalnego dla studentów wyższych szkół akademickich celem zachęcenia ich do poświęcenia się służbie kolejowej i przyciągnięcia w ten sposób młodych fachowych sił do pracy w tej tak ważnej dla Państwa dziedzinie gospodarki komunikacyjnej. Fundusz ten składałby się narazie ze 100 stypendjów po 120 złotych, każde na przeciąg od 1 go października r. b. do 30 czerwc roku przyszłego. Kilka stypendjów ustalono w guldenach gdańskich dla studentów-polaków, studjujących na Politechnice w Gdańsku.

Projekt Ministerstwa Komunikacji uzgodniony z zainteresowanymi Ministrerstwami ma wszelkie szanse przejścia.

Ruch towarowy z zagranicą.

W mies. maju r. b. przybyło z Rosji do Polski 1493 wagonów różnych towarów głównie 1179 wag.) rudy żelaznej. W tym samym czasie wysłano z Polski do Rosji 107 wagonów towarów.

W maju r. b. przybyło z Łotwy do Polski 203 wagonów różnych towarów, zaś z Polski wysłano do Łotwy w tym samym okresie czasu 1057 wagonów towarów, w czem większość po 718 wagonów węgla.

Wykaz stanowisk, którym przysługuje ryczałt rozjazdowy

w/g rozporządzenia Min Komunikacji № 1/5143/2/24.

1. N-k Oddz. Drogowego pkt 200 zł. 86-00 gr.
2. Z-ca N-ka „ „ 170 zł 73—10 gr.
3. Kontroler Drog. w Odd. „ 170 zł. 73—10 gr.
4. Star. Monter Sygnal. „ 120 zł. 51—60 gr.
5. Monter sygnalizacji „ 120 zł. 51—60 gr.
6. Robotnik kwalif. (T) „ 80 zł. 34—40 gr.
7. Rzemieślnik II kl. (T) „ 80 zł. 34—40 gr.
8. Zaw. Odcin. Sygn. „ 150 zł. 64—50 gr.
9. Monter I kl. (W-łu T.) „ 120 zł. 51—60 gr.
10. Majster wagonowy „ 150 zł. 64—50 gr.
11. Kontroler poc. osob. bil. „ 240 zł. 103—20 gr.
12. Zarz. grupą kol. wąsk. (A) „ 140 zł. 60—20 gr.
13. Zarz. gr. „ „ (B) „ 120 zł. 51—60 gr.
14. Lekarz rejonowy 10% od uposażenia samotnego pracownika danej grupy szczebla „a".
15. Felczer rejonowy 10% od uposażenia samotnego pracownika danej grupy szczebla „a".

— 16 maja r. b. Min. Kom. okólnikiem Nr. 1/7303/2/28 wyjaśniło wszystkim D. K. P., że od 10% podwyżki uposażenia należy potrącać tylko 3% opłat emerytalnych, natomiast podwyżka ta nie ma być brana pod uwagę przy potrącaiu opłat emerytalnych z tytułu połowy różnicy w wysokości uposażenia nie tylko w wypadkach podanych w rozp. z dn. 19-IV r. b. Nr. 1/8399 2/27 lecz także i w następnych terminach przesunięć do wyższych grup uposażenia względnie szczebli, gdyż podwyżka ta przyznana została wskutek wzrostu drożyzny i w myśl przedostatniego ustępu art. 7 Ust. Emer. nie podlega potrąceniu.

Rokowania w sprawie wykupu odcinków kolei.

PRAGA, (Pat.) 14-VI. W najbliższych dniach rozpoczną się w Wützburgu obrady czechosłowacko-niemieckie w sprawie wykupu odcinków kolei niemieckich, biegnących przez terytorjum czechosłowackie.

Przewidywana zwyżka cen na szyny.

LONDYN, (Pat.) W dniu 22-VI odbyła się w Londynie posiedzenie europejskiego syndykatu fabryk szyn i jak przewidywano, na zebraniu powyższym została uchwalona podwyżka cen na szyny, w związku z koniecznością dostosowania tych cen do podniesionych cen wywozowych na żelazo.

Przeniesienie dyrekcji Poczt z Pekinu do Nankinu.

PEKIN, (Pat.) 15-VI. Minister Komunikacji w Nankinie wydał rozkaz przeniesienią z Pekinu do Nankinu dyrekcji Poczt.

PRZETARG OFERTOWY

Zarząd Budowy Kolei Państwowych Herby — Inowrocław i Bydgoszcz—Gdynia ogłasza niniejszem **przetarg nieograniczony na dostawę w ciągu 1928 roku: 3.000.000 szt. cegły czerwonej dobrze wypalonej (tonówki) wymiarów 250×120×65.**

Oferty należy składać w terminie do dnia 16 lipca 1928 r. do godziny 12-ej w Zarządzie Budowy Kolei Państwowych Herby—Inowrocław i Bydgoszcz—Gdynia w Bydgoszczy, Plac Wolności Nr. 1, w zapieczętowanych kopertach, zaopatrzonych napisem:

„Oferta na dostawę cegły dla budowy kolei Herby—Inowrocław i Bydgoszcz—Gdynia".

Otwarcie ofert nastąpi dnia 17 lipca 1928 roku o godz. 11-ej.

Cena przetargowa ma być oferowana loco wagon kolei normalnotorowej.

Do oferty należy dołączyć wadjum według przepisów Ministerstwa Skarbu w wysokości 1% sumy oferowanej, oraz próbki oferowanego materjału.

Oferent winien zaznaczyć w składanej ofercie, że znane mu są „Warunki Techniczne" na dostawę cegły dla kolei Herby — Inowrocław i Bydgoszcz — Gdynia, oraz „Warunki Ogólne" dostawy, obowiązujące przedsiębiorców i dostawców na budowie kolei Herby — Inowrocław i Bydgoszcz — Gdynia.

Dopuszczalną jest dostawa ilości mniejszych niż 3.000.000 sztuk cegły.

Zarząd Budowy zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, oraz prawo przeprowadzenia dodatkowego przetargu.

Wszelkich wyjaśnień udziela Zarząd Budowy Kolei Państwowych Herby — Inowrocław i Bydgoszcz — Gdynia w godzinach urzędowych, gdzie są do przejrzenia i otrzymania „Warunki Techniczne" i „Warunki Ogólne".

Dyrektor Zarządu:
(—) *J. Nowkuński*, inżynier

103.9k

PRZETARG

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu odda w drodze przetargu publicznego **wykonanie budowy domu mieszkalnego dla urzędników Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu przy ulicy Przemysłowej.**

Oddanie robót nastąpi na podstawie osobnej umowy, oraz na podstawie cen jednostkowych. Ślepe kosztorysy otrzymać można w godzinach urzędowych w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu, pokój 407 za opłatą pięciu złotych. Tam też przejrzeć można rysunki i warunki ogólne i szczegółowe

Reflektantom pozamiejscowym mogą być ślepe kosztorysy na żądanie przesłane pocztą po nadesłaniu pięciu złotych.

Oferty złożone w kopertach firmowych należy włożyć do zalakowanych kopert bez firmy z napisem. „Oferta na budowę domu mieszkalnego dla dla urzędników Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu i **nadesłać do Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu (skrzynka ofertowa) do dnia 20 lipca 1928 r. do godziny 12-tej.** O tej godz. nastąpi komisyjne otwarcie ofert, przyczem obecni mogą być oferenci lub tychże upełnomocnieni zastępcy.

Do oferty należy załączyć kwit Głównej Kasy D. K. P. w Poznaniu lub którejkolwiek innej kolejowej Kasy Głównej na wpłacone wadjum w wysokości 2 proc. od oferowanej sumy. Deklaracje o potrąceniu wadjum z rachunków przedsiębiorcy, jak również oferty w których oferent postawi swoje dodatkowe warunki nie będą przez Dyrekcję uwzględnione, i oferty takie, jak również oferty — nie odpowiadające innym warunkom przetargu, będą unieważnione.

W przetargu mogą brać udział tylko firmy zarejestrowane, które mogą wykazać się wykonanemi już pracami budowlanemi.

Dyrekcja Kolei Państwowych zastrzega sobie prawo wolnego wyboru ofert bez względu na wysokość oferowanych cen, — prawo unieważnienia przetargu lub oddania robót oferentom częściowo według uznania Dyrekcji. **Termin wykonania robót 4 miesiące.**

Znajomość warunków ogólnych i szczególnych winna być potwierdzona na nadesłanej ofercie.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

Ogłoszenie ponownej rozprawy ofertowej.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie odda w drodze publicznego przetargu **wykonanie nadbudowy II-go piętra na budynku mieszkalnym „C" na stacji Kraków—Płaszów.**

Koszty ogólne wynoszą w przybliżeniu 40.000 złotych. Roboty mają być ukończone 30 października 1928 r.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy i t. d. można przeglądać, względnie plany, formularze ofertowe i opis budowy nabywać po 5 zł począwszy od 15 czerwca 1928 roku w Wydziale III (Drogowym) drzwi Nr. 195 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, **należy wnosić** odpowiednio zapieczętowane z napisem:

„Oferta na nadbudowę II-go piętra na budynku mieszkalnym C" na stacji Kraków — Płaszów", **najpóźniej do dnia 12 lipca 1928 r. godzinie 12-tej w południe do Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.**

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 13-tej w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Oferta obowiązuje oferenta do dnia 31 lipca 1928 r.

Poręczne (wadjum), które należy złożyć w kasie Dyrekcji Kolei Państwowych równocześnie z wniesieniem oferty, wynosi zł 1.500 W razie przyjęcia oferty ma być uzupełnione do 7 proc. sumy ofertowej i stanowić będzie kaucję

Jeżeli oferent nie podpisał wszystkich wskazanych i do przeglądnięcia wyłożonych załączników albo nie złożył poręcznego w czasie, przepisanym do wnoszenia ofert, to ofertę jego uważać się będzie, jako nieistniejącą, jak również nie uwzględni się ofert, w których podane przez Dyrekcję Kolei Państwowych warunki w jakikolwiek sposób będą zmienione.

Zaznacza się, że Dyrekcji Kolei Państwowych przysługuje prawo wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, jak również, że przetarg może być przez Dyrekcję Kolei Państwowych unieważniony bez podania powodów.

Kraków, dnia 12 czerwca 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie.

PPi 27202
1928/11.

OGŁOSZENIE ROZPRAWY OFERTOWEJ.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie oda w drodze publicznego przetargu **budowę 3-ch domów mieszkalnych w kolonji warstatowej w Nowym Sączu oraz 3-ch domów mieszkalnych w kolonji warstatowej w Tarnowie według planów typu I i II.**

Roboty mają być ukończone do 30 czerwca 1929 r. z tem, że do 1 grudnia 1928 r. budynki mają być nakryte dachem.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy, plany i inne załączniki można przeglądać a formularze ofertowe wraz opisem wykonania i planami nabywać po 6 zł. oddzielnie na N. Sącz, oddzielnie na Tarnów począwszy od 15 czerwca 1928 r w Wydziale III (Drogowy) drzwi Nr. 195 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, **należy wnosić** odpowiednio zapieczętowane z napisem:

„Oferta na budowę 3-ch domów mieszkalnych w Kolonji warstatowej w Nowym Sączu lub oferta na budowę 3-ch domów mieszkalnych w Kolonji warstatowej w Tarnowie podług planów typu I i II" **najpóźniej do dnia 16 lipca 1928 r. godziny 12-tej w południe do Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.**

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie 13-tej w Wydziale Drogowym Dyrekcji K. P. w Krakowie dla budowy domów w Nowym Sączu a o godz. 14-tej dla budowy domów w Tarnowie.

Oferta obowiązuje oferenta do dnia 15 sierpnia 1928. Poręczne (wadjum), które należy złożyć w Kasie Dyrekcji Kolei Państwowych równocześnie z wniesieniem oferty wynosi złotych 10 000 dla budowy 3-ch domów w Tarnowie jak również 10.000 zł dla budowy 3-ch domów w Nowym Sączu

W razie przyjęcia oferty ma być uzupełnione do 6 proc. sumy ofertowej i stanowić będzie kaucję.

Jeżeli oferent nie podpisze wszystkich wskazanych i do przeglądnięcia wyłożonych załączników, albo nie złoży poręcznego w czasie przepisanym do wnoszenia ofert, to ofertę jego uważać się będzie jako nieistniejącą, jak również nie uwzględni się ofert, w których podane przez D. K. P. warunki w jakikolwiek sposób będą zmienione.

Zaznacza się, że Dyrekcji K. P. przysługuje prawo wyboru oferenta bez względu na wysokość oferty, jak również, że przetarg może być przez D. K. P. unieważniony bez podania powodów.

Kraków, dnia 22 czerwca 1928.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie.

PRZETARG.

Dyrekcja Kojei Państwowych w Warszawie w dniu 16 lipca 1928 r., ogłasza przetarg na dostawę 5 kompl. hydrantów podwójn. z trójnikami żeliwn., 36 zaworów spust. brnz. do cylind. pomp o średn. przelotu 6 m/m z czepkiem gwint. gaz 1/2", 6 oliwiarek bronz. do pomp parow. syst. Jakobi o pojemn. zbiornika na smar 130 cm³ z czopk. gwint. gaz. 1/2", 150 kg. plomb ołow. o średn. 8 m/m, 400 kg. o średn. 13 m/m, 6250 kg. o średn. 19 m/m, 8885 kg. śrub żel. nieobtacz. z 6-kątn nadśrubk. 6-kątn główką, 300 kg. z półokr. główką i noskiem, 150 kg. z płasko-wyp. główką i 15 kg. tychże lecz z czworogranem, 970 kg. blachy ang. białej I gat. grub. 0,3—0,5—0,7 m/m o wym. 760×530 m m, 24,5 m² siatki żel. piec. na arfy do przesiewania żwiru z drutu o grub. 1,6 m/m, oczka 10×10 m/m. szer. siatki 1 metr., 60 latarek do szkieł wodowsk., 800 świstawek sygn. rogow., 4600 stylisk do młotów, szufli i oskardów, 2450 trzonków do pilników, 72 odbijanki kl. I 126 kl. II i 82 kl. III, 1053 odbijanek cyfrow. z różn. numer., 800 ark. płótna szmergl. różn. numer., 1 kompl. grzebieni do mazerowania, 1065 kluczy podwójn. różn. wym., 200 kluczy sztorcow 4-o kątn. 20 m/m., 350 kluczy do śrub szynow. 2-ch wymiar, 30 korb stolarsk. 2-u szczęk. 8 kowadeł stalow. 1 o rogow. wagi 180 kg., 1 kowadło 2-u rogowe, jeden róg kwadrat. drugi stożk., rozgiętość 1 m. 50 m/m, szer. 180 m/m. wysok. 400 m/m, 10 arf żel. do szabru, 15 cęgów 10" ostrych, 20 cęgów 6" i 60 cęgów 8" płaskich, 2 cęgi 11 m/m do gięcia rurek izolac., 100 djamentów szklarskich, 20 drągów żel. dług. 1,25 m. o średn. 3½ c/m do podnosz. ciężarów, 55 grzechotek ślusarsk. 3-ch wymiarów, 5 zwojnic różn, wym. w czem jedna gazowa, 10 imadeł ręczn. 4" i 10 imad. 6", 18 imadeł zawias. wagi po 40 kg., 30 kluczy do hamulc., 10 grabi drewn., 5 tarcz. szmerglowych 560×75×50 tward. U ziarno 35, 6 tarcz szmerglowych 450×75×50 tward. U ziarno 35, 2 tarcz szmergl. 250×40×30 tward. M ziarno 60, 500 kg. tafelek azbestowych wym. 300×150×50 m/m, 10 sprawdzianów metal. rozsuwan., 40 bań blasz. 5-o litr., 30 — 10 litr. i 30 — 20 litr., 300 kłódek żel. cuhalt, z 2-ma klucz. o średn. 60 m/m, 40 oliwiarek blasz. 4 litr., 400 ręczników bawełn., 200 spluwaczek żel wagon., 150 sienników o wym. 1×2 metr. z materjału lnianego, materjały gumowe w ilościach i rodzajach p/g wykazów. rysunków i wzorów kolejowych, 350 kg. troków surowcowych do szycia pasów pędniowych, 800 metr. bież. siatki szpagatowej bagażowej do wagon. osobow., 2500 mtr. kwadr linoleum bronzowego w/g warunk. techniczn. kolejow. grub 3,6 m/m, 150 m² takiegoż linoleum grub. 2 m/m, 440 m² linoleum czerwonego grub. 3,6 m/m.

Uprasza się o wskazanie terminu ważności cen zaoferowanych, na wypadek ewent. dalszych potrzeb. Wzory, wykazy i rysunki są do obejrzenia w biurze W-łu Zasobów (Dział Zakupów) w dni powszednie od godz. 10—12.

Oferty składać należy do godz. 15 do dnia 16 lipca 1928 r. do skrzynki, znajdującej się w korytarzu biura W-łu Zasobów (Aleje Jerozolimskie N. 13).

Szczegóły dotyczące przetargów ogłoszone zostały w Monitorze Polskim N 122 z dnia 29 maja 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach. Do L. II/4 a.

Ogłoszenie przetargu ofertowego.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje przetarg publiczny **na dostawę i wbudowanie wag torowych dla stacji Katowice — Ligota, Chorzów (po 70 ton i 13 m. długości pomostu) i Piotrowice Śl. (40 ton nośn. 7,5 m. dług. i alteru 70 ton i 13 m. dług.).**

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe nabywać począwszy od dnia 18 czerwca 1928 r. w Wydziale Mechanicznym w pokoju Nr. 108 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych w godzinach urzędowych od 10 do 13.

Odnośne oferty, należy złożyć odpowiednio ostemplowane i zapieczętowane z napisem „Oferta na dostawę wagi dla stacji Katowice—Ligota lub Chorzów, Piotrowice, Maciejkowice **najpóźniej do dnia 13 lipca 1928 r. do godziny 10-tej do skrzynki ofertowej w Dyrekcji.** Dla każdej stacji należy złożyć osobną ofertę. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie 10,15 w pokoju № 108

Katowice, dnia 5 czerwca 1928 r.

Przedruk wszelkich prac, artykułów i wzmianek dozwolony tylko za wskazaniem źródła: „Express Kolejowy" Nr.

Prenumeratę Expressu Kolejowego przyjmują Urzędy pocztowe i Księgarnie kolejowe „RUCH" na stacjach PKP

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50.

Rękopisów nadesłanych do redakcji nie zwraca się o ile nie jest to wyraźnie zastrzeżone. Koszta przesyłki obciążają żądającego zwrotu. Redakcja zastrzega sobie prawa czynienia poprawek w treści rękopisów.

CENY OGŁOSZEŃ: 1 cała strona zł. 300, ½ str. zł. 160, ⅛ str. 110 zł. ¼ str. zł 80, ⅛ str.— zł. 45, 1/16 str.—zł. 25, 1/32 str.—zł. 15. Ogłoszenie w tekście o 25% drożej Ogłoszenie drobne od wiersza m/m 1 szpaltowego 70 groszy.

WYDAWCA I REDAKTOR: Jerzy Kamiński, Wilno, Mała Pohulanka 15 m. 2. Druk. „EXPRESS", Portowa 7.

ABB. BCB. 1A BIBLIOTEKA