

# RESURSA – ULICZKA TRADYCJI

Ekstraordynaryjne wydanie Radomskiego Miesięcznika Kulturalnego, 12–13 września 2020 r.

Ten numer Resursy powstał z autentycznych artykułów i ogłoszeń z „Ziemi Radomskiej”, „Dzień Dobry Ziemi Radomskiej” i „Życia Robotniczego” wydanych w Radomiu w okresie międzywojennym.

Miłej i nadzwyczajnej, jak ów numer, zabawy podczas Uliczki Tradycji w Radomiu życzą wiernym i ulubionym naszym Czytelnikom redaktorzy Miesięcznika i organizatorzy.

Adres redakcji: ul. Malczewskiego 16, adres administracji: ul. Kilińskiego 30.

Redakcja otwarta od 8 do 20, administracja od 7.30 do 15.30.

Rękopisów niezatrzeżonych redakcja nie zwraca.

===== Numer specjalny – bezpłatny. =====

**Para buch! Koła w ruch!**

Cena ogłoszeń:  
Za wiersz ..... 5 zł  
Przed tekstem ..... 10 zł  
W tekście ..... 8 zł  
W tekście i nekrologi ..... 3 zł  
Po tekście na s. 3 ..... 4 zł  
Na s. 4 ..... 3 zł  
Drobne za wyraz ..... 50 gr

## WIELKI PODWÓJNY PROGRAM!

LICYTACJA MIŁOŚCI

SHANGHAJ EXPRESS

W rolach głównych  
Sari MARITZA, Herbert MARSHAL

W rolach głównych  
Marlena DIETRICH i Clive BROOK

## WARSZAWA – RADOM O NOWEJ LINII KOLEJOWEJ

Linia kolejowa Warszawa – Radom, której budowa została już rozpoczęta, – posiada pierwszorzędne znaczenie dla sprawy ulepszenia komunikacji w państwie, skróci bowiem znacznie odległość kolejową, dzielącą stolicę od tak ważnego ośrodka życia polskiego, jakim jest Kraków.

Linia Warszawa – Radom stanowi część magistrali Warszawa – Kraków, na którą ma się złożyć istniejąca już linia Radom – Kozłów i odcinek Kozłów – Miechów – Kraków.

Jak wiadomo, linia Kozłów – Kraków jest już w budowie, dzięki czemu Warszawa – Radom stała się aktualną szybciej, aniżeli pierwotnie przypuszczano.

Nowa linia zaspokoi potrzeby komunikacyjne rozległej polaci kraju między Wisłą a koleją Warszawa – Częstochowa – Ząbkowice, która posiada dotychczas tylko rzadką sieć wąskotorową, mimo że teren ten jest związany ściśle z Warszawą.

Linia Warszawa – Radom skróci połączenie z Krakowem (w porównaniu z dotychczasową drogą na Częstochowę) o 54 kilometry, a o 58 kilometrów drogę od Warszawy do radomskiego ośrodka przemysłowego.

Linia ta, której uroczyste poświęcenie rozpoczęcia robót odbędzie się dziś, w niedzielę, o godz. 12-iej na rampie za przejazdem lubelskim, da możliwość zatrudnienia równocześnie na całej trasie 3.000 robotników, prócz tego pewna liczba bezrobotnych będzie zatrudniona w przemyśle żelaznym wobec przewidywanej budowy mostów na Pilicy, Radomce i innych.

Nie trzeba dowodzić, że budowa normalno-torowej linii kolejowej Warszawa – Radom posiada duże znaczenie gospodarcze w szczególności, że przyczyni się ona do złagodzenia bezrobocia w naszym okręgu.

Zaznaczyć należy, że jest to jedna z szeregu robót publicznych, już rozplanowanych, a dających możliwość zatrudnienia już w czerwcu 60.000 bezrobotnych. Rząd posiada odpowiednie fundusze na wspomniane roboty i przyczyny finansowe nie mogą spowodować niespodziewanego ich zawieszenia lub czasowego przerwania prac.

M.B.

*Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 65, s. 3*

## WARSZAWA – RADOM

### Rozpoczęcie robót na nowych odcinkach

(1) Śledząc bacznie przebieg budowy, zdołaliśmy nowe ciekawe szczegóły, którymi śpieszmy podzielić się z czytelnikami.

Ogółem wykonano już przy budowie całej linii robót ziemnych 200.000 m<sup>3</sup>.

Na odcinku I, Warszawa – Piaseczno roboty ziemne są już na ukończeniu.

Przy wykonaniu mostów, z początkiem listopada, Kierownictwo Budowy przystępuje już do układania szyn.

Na odcinku II, począwszy od Piaseczna roboty ziemne już rozpoczęto, powierzając prace firmie prywatnej.

Na odcinku III roboty rozpoczną się niebawem.

Obecnie zawierana umowa z pewną prywatną firmą.

Pertraktacje dobiegają końca.

Z robót na tym odcinku, w pierwszej kolejności wybudowany zostanie prowizoryczny most na Pilicy, dla umożliwienia przewozu ziemi z jednego brzegu na drugi i ułatwienia komunikacji w czasie robót między obydwoimi brzegami.

Jedynie na odcinku IV nie rozpoczyna się jeszcze żadnych robót.

Ostatnio dokonywano jeszcze dodatkowych pomiarów. Obecnie prace miernicze już są zupełnie skończone, a opracowany jest projekt nowej trasy, która pobiegnie w innym nieco niż poprzednio wytyczonym kierunku, a to dla

wykorzystania warunków terenowych, celem zmniejszenia kosztów budowy.

Po wykończeniu planów, zawarta zostanie umowa i na ten odcinek budowy.

Na odcinku V Radom – Bartodzieje w wielu punktach roboty ziemne już są ukończone i przystąpiono do układania nawierzchni.

Pozostałe kilometry mają być wykończone jeszcze w obecnym sezonie budowlanym.

Jedynie wiadukt na szosie Kozienickiej budowany będzie dopiero z wiosną.

Jak widzimy front pracy przy budowie rozwija się coraz bardziej i z wiosną roku przyszłego na całej już linii zawrze praca w całej pełni.

*Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 205, s. 2*

## Komunikat

„Dyrekcja kolei państwowych w Radomiu na podstawie zarządzenia ministerstwa komunikacji podaje do wiadomości panów nadawców przesyłek komunikacji miejscowej, że z dniem 1 stycznia 1933 roku przywraca się dawny obowiązek dołączania do odnośnych listów przewozowych kart rejestracyjnych: białych na przesyłki zwyczajne i niebieskie na przesyłki pośpieszne.

Karty te nabywać można w kasach towarowych po 10 gr. za sztukę”.

*Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 15, s. 3*

## Kolej RADOM – WARSZAWA rusza jesienią r. b.

Jak się dowiadujemy z najlepszego źródła, pierwsze pociągi na budującej się linii Warszawa – Radom ruszą już jesienią roku bieżącego. Na to przyspieszenie tempa robót nie bez wpływu był znacznie większy dopływ funduszy zarówno ze strony Funduszu Bezrobocia, jak i Ministerstwa Komunikacji.

Robocze pociągi pojawiają się na linii tej, budowanej jednocześnie z dwóch stron: od Radomia i Warszawy, już latem r. b. dzięki temu, że profil toru jest lekki, bez większych spadków i wzniesień, roboty ziemne nie nastroczały specjalnych trudności.

Na początku jesieni projektowane jest uruchomienie pierwszych pociągów towarowych, zaś w początku listopada nastąpić ma prowizoryczne otwarcie ruchu osobowego. Sama budowa z dworcami i budynkami gospodarczymi ma być gotowa z wiosną r. przyszłego i od 15 maja włączona do ogólnego rozkładu jazdy, obowiązującego od tej daty na sezon letni. Samo przez się rozumie, że pierwsze pociągi do lata 1935 roku będą miały szybkość prowizoryczną na 50 do 55 klm. na godzinę, tak, że podróż do Radomia (102 klm.) wraz z postojami trwać będzie na razie około 3 godzin, a więc niewiele krócej, niż obecnie przez Dęblin (160 klm.). Na obecny dłuższy o 60 klm. szlak osobowe pociągi zużywają na drogę do Radomia 3½ godz., a pośpieszne 2 g. 50 min.

Prowizoryczny ruch będzie, być może, otwarty na razie tylko do Warki (58-y kilometr od Warszawy), gdzie odbywa się budowa dużego, dwustumetrowego mostu na rzece Pilicy, jedyne mostu na całej linii, nie licząc zupełnie małych mostków na Jeziorku (26-y klm.) i strumykach.

Z czasem odległość Warszawa – Radom będzie przebywana przez dalekobieżny pociąg w 2 godziny po zredukowaniu niektórych postojów z niżej wymienionych. Wtedy jednak szybkość zasadnicza będzie już podniesiona do 60 – 65 klm. na godzinę, co jest kwestią jakichś dwóch lat. Wreszcie za lat parę, gdy pójda pierwsze pośpieszne pociągi na nowej linii idące Warszawa – Kraków z trzema postojami po drodze (Radom, Skarżysko i Kielce lub Miechów), droga do Radomia trwać będzie nie dłużej, jak półtorej godziny, t. j. tak, jak do Kuluszek. Możliwe to będzie przy szybkości zasadniczej do 80 klm. na godz. Poniżej jednej godziny i 15 minut podróż do Radomia nie jeździe jednak prawdopodobnie nigdy.

Dyrekcja budowy ustaliła już następujące stacje i przystanki na nowej linii, których podanie wywołało ogólne zainteresowanie.

## Inspekcja linii Warszawa – Radom

W dniu wczorajszym prezes DOKP p. inż. Rogiński w towarzystwie nacz. W-tu Drogowego p. inż. Rogowskiego odbył całodzienną inspekcję nowobudowanej się linii Warszawa – Radom.

*Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 168, s. 2*

Stacja	odległość
Warszawa Główna	0 klm.
Warszawa Czyste	4 „
Okęcie	12 „
Jeziorki (mijanka)	17 „
Piaseczno	24 „
Zalesie Górne	29 „
Krępa (mij.)	34 „
Sułkowice	40 „
Krężel	47 „
Gośniewice	53 „
Warka (większa st.)	58 „
Brzozowice	64 „
Stachów	71 „
Dobrzyszyn	77 „
Wierzchowiny	82 „
Owadów	89 „
Gołęb	97 „
Radom	108 „

gdzie nowa linia połączy się z torem istniejącej kolei Dęblin – Radom – Skarżysko – Kielce – Miechów – Kraków, względnie Skarżysko – Ostrowiec – Sandomierz w relacji na Lwów.

Nowa linia będzie mieć potrójne znaczenie:

Po pierwsze: skróci odległość z Krakowem (zwłaszcza po otwarciu wykończonej obecnie linii Kraków – Miechów), a przeto i z Krynicią i Zakopanem o ok. 56 kilometrów, a więc o dobrą godzinę jazdy, tak, że Kraków będzie osiągalny po 4 i pół godzinach, a nie, jak dziś, 5 i pół – 6 godz. Jest to różnica zasadnicza i pełna konsekwencji turystycznych i gospodarczych.

Po drugie: łączy stolicę z nowym wielkim kompleksem lasów liściastych i iglastych, ciągnących się od Piaseczna na południe olbrzymim pasem kilkudziesięciu – kilometrowym. Ten ogromny rezerwat leśny, rozrosły na glebie suchej i przepuszczalnej, istic otwockiej, stanowiłby będzie nowe płuca Warszawy, dotąd dla mieszkańców stolicy nieistniejące, bo zupełnie pozbawione komunikacji. Te świetne, urbanistycznie rozplanowane i dotąd niezaplanowane przyszliska przyszłości od Zalesia Górnego aż hen do wsi nadpilickich i położone w niezmiernie tanich i dziś już aprowizujących Warszawę ośrodkach wiejskich wpłyną niewątpliwie na wybitne potanieńcie środków żywności, dziś dostarczanych setkami chłopskich wózków podług szlaku Góra Kalwarja – Piaseczno.

Po trzecie: łączy najprostszą linią ośrodek Zagożdżon – Kielce – Ostrowiec ze stolicą, a także zbliży kieleckie ośrodki cementowe i wapnowe z centrum państwa, co musi wydatnie wpływać na dalsze obniżenie ceny tych pierwszorzędnych artykułów budowlanych.

*Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 76, s. 3*

## Będziemy zwiedzać nową kolej

Dowiadujemy się, że już w początkach września, Dyrekcja kolei zamierza urządzić wycieczkę na nową linię Warszawa – Radom, o czym zresztą donosiliśmy swego czasu.

Punktem końcowym wyprawy będą Bartodzieje, gdzie wycieczkowicze znajdą miły kilkugodzinny wypoczynek, na łonie natury.

W składzie pociągu wycieczkowego, prócz kilku wagonów zwyczajnych, znajdzie się również znany już wielu radomiakom z innych wycieczek, popularny wagon „Dancing-Bridge” oraz wagon restauracyjny.

Termin wycieczki uzależniony jest od stanu robót, bowiem nowo-budowany tor musi odpowiadać warunkom bezpieczeństwa.

Przez wycieczkę taką liczne grono radomiaków będzie mieć możliwość zapoznania się z pracami przy budowie, interesującymi żywo całe nasze społeczeństwo, łącząc pożyteczne z przyjemnym.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 187, s. 2

## Potęga pracy

### Reportaż z budowy linii Radom – Warszawa

(rt) Kilkaset metrów za przejazdem lubelskim, odgałęzia się od starej dęblńskiej linii, skręcając na północ nowa arteria Polskich Kolei, linia Warszawa – Radom.

Świeżym nasypem, przez prowizoryczny mostek, biegną szyny w kierunku szosy Kozienickiej. Po drodze klika wagonów – to miejscowa „kancelarja” i „składówka”. Obok podkłady, szyny i t. p. „materiały podręczne”.

Stopniowo nasyp przechodzi w coraz głębszy wykop.

Zwrotnica, i od głównej trasy, powoli w górę na krawędź nasypu, po którego dnie bieć będzie linia, wspina się prowizoryczny tor, by górą przez przejazd na szosie, dać połączenie z terenem prac po drugiej jej stronie. Narazie prowadzi się roboty po obu stronach szosy, nie poruszając jej wcale.

W czasie budowy żelazo-betonowego wiaduktu, który przeprowadzi szosę górą, ponad siedmiometrowym wykopem, ruch szosowy skierowany będzie bokiem, przez specjalny objazd.

Od szosy, na północ, hen! Jak okiem sięgnąć budowa linii.

Na zielonym tle pól, łąk i lasów, szaro-żółta wstęga rozkopanej świeżo gliny.

Wykop, nasyp, znów wykop...

Po drodze kolej przechodząc przez wioski, napotkała chaty, stodoły... Chaty rozebrano i przeniesiono dalej... Kolej wykopując ziemię, zapłaciła i za to...

W kilku miejscach tor wygina się, odgałęzia, i w odległości kilkuset metrów znów wraca do głównej osi.

To mijanki.

Umożliwiają pociągom pracującym przy budowie sprawne i szybkie poruszanie się po jednotorowej linii.

A na krótkim, bo 15 km. odcinku Radom – Bartodzieje pracuje około 120 wagonów!

Cztery pociągi, mniej więcej po 30 wagonów – platform kursują przez cały dzień.

Praca prowadzona jest z założeniem, że masy zieleni, otrzymywane przy wykopach, zużytkowuje się na sypanie nasypów, tak, że ilości te zupełnie się równoważą. Jest to jeden z najtańszych sposobów prowadzenia robót ziemnych przy takich budowach.

Przy każdym pociągu, szereg ludzi szybko narzuca ziemię. Szybko, bo muszą „wyrzucić” pewne minimum. Robotnik, który opóźniając się, psuje porządek pracy, po parokrotnym ostrzeżeniu, zostaje zwolniony. Na jego miejsce czeka setki innych, którzy na pewno będą lepiej pracować.

Przy każdej platformie pracuje dwóch lub trzech ludzi. Potem jadą razem z pociągiem, by wyrzucić ziemię w miejscu przeznaczenia.

Tymczasem tu, inna grupa ludzi przesuwa tor bliżej ściany wykopu, w którą się przed chwilą wkopywano i której sporo już ubyło.

Następny pociąg znów zabierze nową warstwę. Tam, gdzie wyrzuca się ziemię, specjalna grupa ludzi rozgarnia tworzący się po obu stronach wał. Formują ją w nasyp i dźwigają tor na coraz to wyższy poziom.

Barwne kołki, powbijane dokoła wskazują granice i kierunek.

Technicy sprawdzają pomiary i wysokości.

Cztery składy wagonów przy pomocy dwu parowozów odbywają dziennie trzy obroty.

Bez mała tysiąc par rąk przewala dziennie olbrzymie masy ziemi. Stopniowo, tam gdzie już jest za mały „front pracy”, gdzie już się nie oplaca wprowadzać wagonów, zostaną one zastąpione przez „kolebki”.

Niebawem przy szosie Kozienickiej pobiegną po małych szynach, popychane rękami robotników wózki, rozwożąc resztę mas ziemnych.

Robotnicy, przeważnie obnażeni do pasa, opaleni na brązowo lub czasem na czarno, pracują ochotnie.

Mrowie ludzkie, snujące się wzdłuż długich szeregów wagonów, przejeżdżające pociągi, gwizdki, wołania, widok tysięcy metrów ziemi, ruszonej przez ramię człowieka i ten poważny pomruk, ten oddech pracującej maszyny ludzkiej, każą widzowi patrzeć z podziwem na dzieło ludzkie, każą mu chylić czoło przed potęgą pracy.

A na twarzach robotników istnieje spokój i powaga, pracują zadowoleni że mają zajęcie, że nie gnuśnią beczynnie, że zarabiają na kawałek chleba i ciepłej strawy.

Niestety, nie dla wszystkich tej pracy starczyło. Dokoła robót krążą smutne sylwetki tych, którzy na nią czekają.

W oczach ich odbija się obok fizycznego nieraz głodu – głód pracy. Człowiek pracy bowiem, jeżeli nie wyładuje swej energii, jeżeli nie machnie parę razy siekierą czy kilofem, jeżeli nie dźwignie ciężkiego wora czuje się chory, niedołężny, nieszczęśliwy. Tak mi mówili ludzie, którzy ciężko pracują fizycznie.

Dlatego zrywa się czasem bunt, dlatego słabsze moralnie jednostki, jakkolwiek wiedzą że i one wkrótce dostaną jakieś zajęcie, że myśli o tem rząd i społeczeństwo, porywają się czasem do wystąpić, podżegane przez wrogą agitację.

Dlatego w chwilach, gdy robotnika sytuacja stawała się niejasna, gdy Kierownictwo Budowy ze względów organizacyjnych wymówiło pracę wszystkim, by potem na nowo ich przyjąć, zrywała się burza.

Ale zdrowo myśląca część ludzi, zostawała spokojnie przy pracy, bez strajków, bez awantur. Ta część robotników, w których szeregach jest wielu strzelców, rezerwistów i członków innych pokrewnych organizacji dobrym przykładem, karnością a częstokroć i zdecydowaną postawą wobec rozagitowanych malkontentów, przyczynia się w znacznej mierze do porządku i spokoju w tym potężnym ośrodku pracy, jakim jest budowa kolei.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 174, s. 2

## „Mikołajki” w Dyrekcji Kolejowej

Już dziś w sali konferencyjnej Dyrekcji Kolei Państwowych odbędzie się organizowana przez rodzinę kolejową zabawa dziecięca – „Mikołajki”.

Cały szereg niezwykle pomysłowych i oryginalnych atrakcyj urozmaici tę przemiałą zabawę dla dzieci.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 281, s. 3

## CIEKAWY EKSPERYMENT

### Po szynach – na gumach

(t.) Ostatnio Dyrekcja Kolei w Radomiu przeprowadziła ciekawy eksperyment.

Mianowicie zastosowano gumowe obręcze na koła jednej z motorowych drezyn – pięknej limuzyny.

Próby wypadły bardzo pomyślnie.

Gumy, solidnie zmontowane, w zupełności odpowiadają warunkom bezpieczeństwa, a cichy bieg maszyny umożliwia siedzącym wewnątrz swobodną rozmowę.

Poprzednio rozmowa w czasie biegu karetki była wprost niemożliwą, bowiem łoskot żelaznych kół po szynach zagłuszał nawet podniesiony głos ludzki.

Zastosowano teraz specjalne gumy, najnowszą zdobycz techniki.

Obręcz, zrobiona z kilku warstw specjalnie preparowanych, dzięki mięk-

kości i elastyczności, amortyzuje wstrząsy i cicho toczy się po szynach, a jednocześnie odznacza się niebywałą trwałością.

Gum dostarczyła na specjalne zamówienie znana francuska firma „Michelin”, która przeprowadziła niedawno próby z autobusami na linii Kraków – Zakopane.

Obręcze montowały Kolejowe Warsztaty Elektromechaniczne w Radomiu.

Drezyna po wielokrotnych próbach oddana została do użytku.

Ciekawe, kiedy doczekamy się tej chwili, że wielkie pullmany będą bezszelestnie toczyć się po stalowych szynach.

Może niedługo?

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 197, s. 2

## Usprawnienie przewozu młodzieży szkolnej na kolejach w czasie feryj zimowych

Ministerstwo wyznań religijnych i oświecenia publicznego zwróciło się do ministra komunikacji o wydanie niezbędnych zarządzeń, mających zabezpieczyć młodzieży szkolnej wygodniejsze warunki przejazdu kolejami na zbliżające się ferie Bożego Narodzenia.

Ministerstwo komunikacji – niezależnie od zarządzeń odnoszących się do pokonania masowego przewozu podróźnych w okresie świątecznym – wydało dyrekcjom okręgowym kolei państwowych specjalne polecenia dla usprawnienia przewozów młodzieży szkolnej w czasie feryj. Urzę-

dy wykonawcze otrzymały polecenie nawiązania porozumienia z lokalnymi władzami szkolnymi dla zorganizowania się w ilości młodzieży szkolnej, zamierzającej wyjechać z poszczególnych stacji kolejowych, jak również w terminach i kierunkach wyjazdów. W razie potrzeby będą w pociągach pasażerskich wyznaczane specjalne wagony przeznaczone dla młodzieży szkolnej. Aby ułatwić władzom kolejowym sprawne wykonanie tych zarządzeń, władze szkolne nawiążą ze swej strony kontakt ze stacjami kolejowymi.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 291, s. 2

## Jedziemy w nieznane

Korzystając z zaproszenia p. naczelnika Borga, inicjatora wycieczki w „nieznane” – wzięliśmy udział w ciekawej próbie nowego „wagonu – dancingu”.

Wnętrze wagonu przedstawia ze smakiem urządzonej salce dancinowej. Dębowy parkiet, wszystko idealnie nowe albo odnowione, 2 ławki pokryte szkarłatnym pluszem, złożone lampy stwarzają atmosferę estetyczną.

Jak nas informują ta elegancka bomboniera została urządzona b. tanim kosztem.

Muzyka – płyty gramofonowe i głośniki w zupełności wystarczą.

Jedziemy do Kielc. Mimo lekkich wstrząsów tańce się udają.

Fachowcy notują rozmaite nasuwające się uwagi.

Z całą pewnością jest niezmiernie miło. Świadczą o tem rozkołysane pary, rozkołysany wagon, który w dziwny sposób kołysze się zawsze w takt melodji. Polecam to spostrzeżenie zupełnie bezinteresownie uwadze kół fachowych. Przy roztropnym zastosowaniu płyt – można dowolnie regulować szybkość i charakter poruszeń wagonów w czasie drogi.

Znać, że kierownictwo wycieczki poświęciło dużo uwagi i starań, aby „eks-pres w nieznane” okazał się imprezą w całym znaczeniu tego słowa udaną.

Krótko i zwięźle: odjeżdżamy w dn. 25 bm. (niedziela) o godzinie 6 rano w nieznane. W składzie pociągu znajdować się będzie wagon – dancin, bar, w każdym przedziale stoliki do bridge’a.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 140, s. 2

## Robotnicy na budowie kolei Warszawa – Radom nie otrzymali zapłaty

W związku z mającym nastąpić w niedziele otwarciem drogi żelaznej Warszawa – Radom specjalnego posmaku nabiera sprawa wstrzymania wypłaty robotnikom zatrudnionym u przedsiębiorcy Goldfarba.

Wypłatę należności zatrudnionym na tym odcinku uskutecznił zawsze kierownik Władysław Bolewicz i tym razem również robotnicy podpisali listę płacy – nie otrzymując jednak pieniędzy.

W toku dochodzenia kierownik oświadczył, że nie uskutecznił wypłaty, gdyż nie otrzymał pieniędzy na wypłatę od przedsiębiorcy Goldfarba.

Ze względu na specjalne okoliczności należałoby życzyć, aby ta sprawa była w szybkim tempie załatwiona.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 269, s. 4

## Kurs

Koło radomskie związku polskich inżynierów kolejowych urządzi przy współpracy związku polskich fabryk Portland – Cementu w Warszawie od 2 do 4 kwietnia rb. w Radomiu w sali konferencyjnej dyrekcji OKP (Rynek 11) bezpłatny kurs betonowy dla inżynierów i techników.

Otwarcie kursu nastąpi w niedzielę (2 kwietnia rb.) o godz. 9-ej rano.

Zgłoszenia przyjmuje wcześniej zarząd koła, oraz przy wejściu na salę przed otwarciem kursu.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 75, s. 4

## POCIĄGI KĄPIELOWO-ROZRYWKOWE

Po dłuższym okresie niepogody doczekaliśmy się wreszcie dni słonecznych i ciepłych, a co za tem idzie tak pożądaną kąpiel i plaży. Pozostała li tylko jedna przeszkoda, a mianowicie brak dogodnych pociągów o niższej taryfie

Z tego też względu należy przyklasnąć inicjatywie DOKP w Radomiu, która mając na uwadze potrzeby mieszkańców Radomia i Kielc, pozbawionych plaży, wody jak i też dogodnych pociągów, przystąpiła do organizowania całej serii pociągów kąpielowo - rozrywkowych do Zajezerza k/Dęblina, Rejowa k/Skarżyska i t. d.

Po pociągu skierowanym do Zajezerza k/Dęblina, jak nas informują organizuje tutaj. Dyrekcja na dzień 16 lipca br. pociągi popularno - roz-

rywkowe z Radomia i Kielc do Rejowa k/Skarżyska.

Myśl skierowania pociągu do Rejowa naprawdę dobra, gdyż pozwoli wszystkim tym, którzy nie znają naszych wszystkich zakątków poznać je przy równoczesnym korzystaniu z pierwszorzędnych urządzeń kąpielowych i plażowych, nie mówiąc już o przepięknej okolicy leśnej jakimi może pochwalić się Rejów.

Cena biletu 2 zł. 80 gr. tam i z powrotem, a więc wybitnie niska, umożliwi wzięcie udziału obu grodów.

Wyjazd (dokładny czas podany zostanie afiszami) z Radomia i Kielc nastąpi o wczesnych godzinach rannych (9 - 10) powrót do Radomia i Kielc wieczorem (21 - 24).

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 157, s. 2

## STRAŻACY - KOLEJOWCY W RADOMIU ĆWICZĄ SIĘ

W dniu 6 - go września r. b. przed zmrokiem na placu ćwiczebnym Straży Pożarnej - Kolejowej widać było ożywiony ruch. Żywo dyskutowano w pojedynczych grupkach strażaków. Poprawiano na sobie mundury, oglądano hełmy.

Sztab straży Kolejowej szykował się do przeprowadzenia bojowego ćwiczenia na budynkach Gł. Warsztatów Wagonowych, jako próby, która w wypadku pożaru dałaby skuteczną walkę z ogniem.

Widać było na twarzach obecnych zadowolenie, że praca ich włożona w ciągły okresu ćwiczebnego udowodni teraz należyte przygotowanie się i że czas ten został celowo użyty.

Na rozkaz Naczelnika Straży Kolejowej p. J. Jagielskiego drużyna szybko i sprawnie ustawiła się do raportu. Nadchodzi Pan Inżynier Stefan Kawecki, Naczelnik Głównych Warsztatów Wagonowych. Krótki raport. Wyprężone szeregi strażaków. Widać starych wiarusów - „Czołem Panie Naczelniku!” - rozbrzmiało w spokojnych dotąd Warsztatach.

Instruktor Pożarniczy Okręgu p. Stefan Makowiecki przedstawia plan i założenia taktyczne do akcji.

Pan inżynier Kawecki żywo interesuje się zadaniem i każe rozpocząć ćwiczenia.

Padają szybko i zwięźle zwroty z ust p. J. Jagielskiego.

Dotychczas zamarłe szeregi strażaków - kolejowców rozbijają się. Zaczyna się akcja. Jesteśmy niby na niemem filmie. Brak zupełnie głośnych komend. Coraz to nowy sprzęt strażacki zostaje wyniesiony z remizy i użyty. Rosną, wydłużają się w linię węzową. Widać jak silne prądy wody mkną w nich naprzód.

Ustawione czerwone i żółte chorągiewki dają strażakom obraz co się pali i co jest zagrożone. Masówka w całej pełni. Akcja niezmordowanie posuwa się i rozwija dalej. Grupa Sędziów notuje szybko czasy podania wody i fazy poszczególnych zarządzeń. Wreszcie ogień zlikwidowany. Rozkaz i znów wszystko zamarło. Akcja skończona. Dowódca i drużyna strażacka wykazali maksimum znajomości prac strażackich.

Omówienie ćwiczenia przeprowadzał Instruktor Pożarniczy Stefan Makowiecki. Sędzia Michał Piwowar zwrócił uwagę na poszczególne fazy ognia.

Pan Inżynier Stefan Kawecki przyjął defiladę oddziału Straży i podziękował strażakom za pracę.

Dla orjentacji należy podkreślić iż w tych ćwiczeniach użyto 850 metrów węży tłoczonych i że akcja była prowadzona na dużej przestrzeni.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 208, s. 4

### Próba „Ekspresu w nieznane”

„Ekspres w nieznane”, który wyruszy w nieokreślonym kierunku o godz. 6-ej rano w najbliższą niedzielę dn. 25 b. m. będzie zawierał specjalny wagon - dancing.

Próba tego wagonu odbyła się wczoraj; w zupełności usprawiedliwiła pokładane w nim nadzieje entuzjastyczne.

Jutro o tem napiszemy.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 139, s. 2

### Podrzutek w pociągu

W dniu 8 bm., w pociągu osobowym przybyłym do Radomia znaleziono 2-u tygodniowe dziecko płci męskiej. Przy dziecku znaleziono karteczkę z notatką, że dziecko jest ochrzczone „z wody” a na imię mu Ignasz. Umieszczono go w żłobku miejskim.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 34, s. 3

P O L S K I E B I U R O P O D R Ó Ż Y

„ORBIS”

OTWORZYŁO W RADOMIU  
PRZY ulicy ŻEROMSKIEGO 25 AGENCJĘ

„ORBIS” sprzedaje bilety kolejowe po cenach ściśle kolejowych, BEZ ŻADNEJ DOPLATY I WAŻNE NA 7 DNI NAPRZÓD, bilety uczniowskie, wojskowe, bilety 15-dniowe, okręgowe, miesięczne oraz wszelkiego rodzaju bilety ulgowe. -

„ORBIS” sprzedaje bilety zagraniczne na całą Europę i karty okrętowe na cały świat, sprzedaje bilety lotnicze i miejsca w wagonach sypialnych.

„ORBIS” załatwia zagraniczne wize paszportowe, organizuje wycieczki w kraju i za granicą przy zniżce kolejowej od 33 ½% do 66 ⅔%

Chcesz tanio i wygodnie podróżować zwróć się do „ORBISU”

### RKS. jedź do Częstochowy.

Dzisiaj z dworca kolejowego o godzinie 12.05 w południe wyjeżdża do Częstochowy drużyna Radomskiego Koła Sportowego w celu rozegrania trzeciego ostatecznego spotkania na neutralnym gruncie o tytuł mistrza woj. kieleckiego z sosnowiecką „Unją”. Liczymy, że mistrz Radomia dołoży wszelkich starań aby tak zaszczytny tytuł przypadł w udziale Radomiowi.

Dla informacji podajemy, że dzielna drużyna RKS podobne zawody rozgrywa po raz trzeci:

W roku 1926 RKS i „Skra” Warszawa 2:0.  
W roku 1929 RKS i K. S. Sosnowiecki 4:1.

Życzymy i tym razem zwycięstwa.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 165, s. 2

### Pięć dni nad Bałtykiem

Zarząd Koła ZZK Radom urządza dla kolejarzy 5-ciodniową wycieczkę nad Polskie Morze.

Odjazd w dn. 14 lipca. Program wycieczki: zwiedzanie Gdyni, Jastarni i półwyspu Hel.

Członkowie ZZK płacą 2 zł., nieczłonkowie - kolejarze 2 zł. 50 gr.

Zapisy przyjmuje codziennie Sekretarjat Koła (Śwież Nr. 1) do dnia 5 lipca.

Życie Robotnicze, 1933, R. 11, nr 34, s. 2

### Zwolnienie mężatek w D. O. K. P.

W Dyrekcji Kolejowej dokonano zwolnienia lub przeniesiono w stan nieczynny wszystkie zatrudnione w D. O. K. P. mężatki.

Zarządzenie to stoi w związku z akcją zmierzającą do zatrudnienia osób, dla których praca zarobkowa stanowi jedyne i pierwsze źródło utrzymania.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 169, s. 2

### KOMUNIKAT

W komunikacie zamieszczonym w ostatnim numerze „Ziemi Radomskiej” a dotyczącym ulg przejazdowych dla narciarzy radomskich udających się do st. Łączna zaszła omyłka.

Wagon specjalny III kl. dla przejazdu narciarzy wraz ze sprzętami odjeżdżać będzie z Radomia do st. Łączna nie w soboty, jak wskazano w komunikacie, lecz w niedzielę i święta pociągiem Nr. 25 **odchodzącym z Radomia o godz. 8 m. 57.**

Wagon ten będzie przepuszczany do Kielc.

Na drodze powrotnej wagon będzie doczepiany w Kielcach do p. N. 28 i zabierać będzie narciarzy ze st. Łączna o g. 18 m. 32 z przyjazdem do Radomia o godz. 19 m. 50.

Narciarze korzystają z prawa do biletów powrotnych Łączna - Radom za opłatą obniżoną o 66.6 proc. w stosunku do normalnej.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 47, s. 4

### Nowe zniżki turystyczne na kolejach

Dotychczas osoby, powracające z uzdrowisk krajowych korzystały na kolejach ze zniżki w wysokości 50 proc. normalnych opłat bez względu na klasę i rodzaj pociągu - obecnie ministerjum komunikacji, chcąc zachęcić do korzystania z uzdrowisk w t. zw. sezonach martwych a więc w okresach od 15 marca do 30 czerwca i od 1 października do 15 grudnia, wydało zarządzenie, zwiększające tę zniżkę w drodze powrotnej do 80 proc. normalnych cen. A więc w okresach tych liczona będzie tylko jedna piąta opłat normalnych, w pozostałych zaś porach roku obowiązywać będzie dotychczasowa 50 proc. zniżka. Poza tem najmniejszą odległość na jaką wydawane są bilety ulgowe uzdrowiskowe, zmniejszona została ze 100 do 50 km. Powyższe zmiany wchodzi w życie z dniem 1 lutego br.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 13, s. 3

WPLACAJCIE PRENUMERATĘ  
na konto czekowe P. K. O. N<sub>o</sub> 60650

# Służba przy zwrotnicach i w magazynach kolejowych wymaga pilnych reform

Ostatnie kongresy i zjazdy organizacji pracowniczych stwierdziły wzmoczenie zainteresowań warstw pracowniczych zagadnieniem warunków pracy i bytowania, zatrudnionych zarówno w instytucjach prywatnych jak i samorządowych i państwowych.

Obok sprawy podniesienia zarobków i obniżenia rozlicznych obciążeń, jak np. podatek specjalny, większą jeszcze wagę rzesze pracownicze przywiązują do sprawy warunków pracy. Często bowiem wadliwa organizacja pracy utrudnia możliwości normalnej egzystencji, wywołując niezadowolone pracownika i zniechęcając go do instytucji, w której jest zatrudniony.

Dobra i sumienna organizacja pracy winna tymczasem iść nie tylko po linii racjonalnego wykorzystania pracownika do celów zatrudniającej go instytucji, ale i właściwego ustosunkowania się instytucji do materiału ludzkiego, którym rozporządza. Da się to osiągnąć przede wszystkim obiektywnym i sprawiedliwym ocenieniem potrzeb osobistych i samej pracy zatrudnionego.

Obarczanie natomiast ludzi balastem zbytecznym, nakładanym nieoględnie, a wynikającym z niewłaściwej organizacji pracy lub zgoła niepojętej w pewnych wypadkach oszczędności, podważa momenty zaufania do pracodawcy a nawet do instytucji.

Na kolei na przykład zatrudnia się często przy zwrotnicach pracowników czasowych z płacą około 2 zł dziennie (czasem mniej). Zwrotniczy taki musi za własne pieniądze kupować ubranie, buty (bo jest czasowy) zapalki do zapalania latarek przy zwrotnicach itp. A stosunkowo do niedawna nabywał nawet i naftę. Za własne również pieniądze kupuje metalowe szczotki, potrzebne do czyszczenia zwrotnic. Czy to jest słuszne? Czy rzeczywiście ludzie ci zarabiają tak wiele, że kolej może wymagać od nich tych świadczeń? Sądzę, że nie.

Magazyny, które wydają materiał do parowozów wychodzących pociągów, jak to smary, nafta, różne odpadki itp. znajdują się w piwnicach, gdzie słońce rzadko zagląda, a specyficzny zapach podziemi niszczy płuca. W magazynach tych dy-

zurują stale dwaj pracownicy bez przerwy 24 godziny. Można sobie łatwo wyobrazić ich samopoczucie.

Po w ten sposób przepracowanych 24 godzinach przychodzi wprawdzie doba wypoczynku, gdy wyczerpany człowiek może wreszcie przyjść do domu i odpocząć, niestety jednak w warunkach niedostatecznego odżywiania się i często w złych warunkach mieszkaniowych, zarabiają bowiem zbyt mało, jak to wskazałem na początku. Pracownicy ci zmuszeni są również pracować w niedzielę i święta, otrzymując wynagrodzenie tylko za normalnie przepracowane dni.

Gdy rozważymy to wszystko, nasuwa nam się pytanie, czy to jest słuszne? Czy te rzeczy nie mogą być zorganizowane tak, aby kolej nie ponosiła straty i aby pracownikowi stworzyć znośne warunki pracy i egzystencji?

Marek Kalina

Dzień Dobry Ziemi Radomskiej, 1938, R. 8, nr 98, s. 6

## Z życia sportowego pracowników Dyrekcji Kolejowej

Przed kilku laty, bo jeszcze w 1926 r. wśród pracowników Dyrekcji powstała myśl zorganizowania na terenie Dyrekcji placówki apolitycznej, któraby była łącznikiem życia towarzyskiego pracowników Dyrekcji i zapewniła spędzenie wolnego czasu od zajęć w atmosferze dalekiej od przeżyć dnia, wśród swego środowiska, hartując ducha i ciało do dalszej ciężkiej i żmudnej pracy biuralisty, lecz niestety rzucony wówczas przez inicjatora zew pozostał bez echa.

Dopiero w październiku 1927 roku, kiedy do inicjatora, którym był p. Fundowicz Roman, obecnie pracownik D. O. K. P. Warszawa, dołączyło się jeszcze kilku chętnych, postanowiono przystąpić do zorganizowania Komitetu Organizacyjnego, do którego powołano p. p. Fundowicza Romana, Wasilewskiego Zygmunta, Pawlińskiego Czesława, Stosika Michała, Szuleckiego Stanisława, Grabowskiego Bolesława i Szorca Zygmunta, wysuwając jednocześnie wnioski zorganizowania klubu sportowego, któryby miał trwale podwaliny egzystencji i ogniskował w sobie każdą gałąź sportu.

Wkrótce po tem wydano odezwę do ogółu pracowników Dyrekcji, a następnie komunikat o podjęciu prac i zawiązaniu sekcji: lekkoatletycznej, tenisowej, piłki nożnej, turystyczno-krajoznawczej i wioślarskiej.

Poczem w dniu 25.XI. 1927 r. zwołane zostało zebranie organizacyjne, na którym ustalono nazwę klubu, opracowano statut, powołano tymczasowy zarząd klubu z p. Wasilewskim na czele i powzięto wiele innych doniosłych uchwał.

Nawiązano kontakt i omówiono współpracę z Rad. Kl. Sportowym.

Niemając jednak poparcia ogółu, czy też ze względu na obojętność członków zarządu, klub zaczął chylić się ku upadkowi, a z chwilą wyjazdu p. Fundowicza z Radomia działalność jego zamarła.

Dopiero w marcu 1931 r. zawiązany został Komitet Organizacyjny klubu tenisowego pracowników Dyrekcji, który po porozumieniu się z członkami zawieszono już wówczas klubu sportowego, zwołał walne zgromadzenie organizacyjne pod egidą założenia klubu tenisowego, względnie uruchomienia sekcji tenisowej przy klubie sportowym i wznowienia w ten sposób działalności klubu sportowego.

Decyzją walnego zgromadzenia, odbytego w dniu 10 IV ub. roku postanowiono, zamiast organizowania nowego klubu przeprowadzić reorganizację istniejącego klubu sportowego i rozpocząć na nowo pracę na tej szlachetnej placówce kultury fizycznej.

Do zarządu klubu powołano p. inż. Rogińskiego Władysława na prezesa i Olszewskiego Zygmunta na vice-prezesa oraz p. p. Koralewskiego, Kozłównę, Rumena, Rulskiego, Wojtasika, Borga i inż. Podworskiego jako członków Zarządu.

Do komisji rewizyjnej p. p. Poppe, Szczepańskiego i Paca.

Do sądu honorowego p. p. Bergera, Ferencowicza i Słoniowską.

W jednym z najbliższych numerów do tej sprawy powrócimy.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 38, s. 3

## Nowy dyrektor kolei w Radomiu

Dyrektorem radomskiej Dyrekcji K.P. został mianowany inż. Stanisław Tarwid b. kierownik działu usprawnień kolejnictwa w Min. Kom. Dotychczasowy dyrektor, inż. Czerniewski, został mianowany dyrektorem Dyrekcji Krakowskiej.

Dzień Dobry Ziemi Radomskiej, 1936, R. 6, nr 339, s.9

## Ulgi przy przejazdach kolejami dla wycieczek członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Dyrekcja okręgowa kolei państwowych w Radomiu na podstawie zarządzenia ministerstwa komunikacji podaje do wiadomości, że pan minister komunikacji udzielił dla wycieczek udających się nad Polskie morze, składających się co najmniej z 8 osób i organizowanych przez organa ligi morskiej i kolonjalnej 50 proc. zniżki od cen normalnych na przejazd od dowolnej stacji PKP do Gdyni i z powrotem.

W celu uzyskania ulgi przyznanej zarząd główny ligi morskiej i kolonjalnej lub też jego organa, urządzające wycieczki, powinny w powołaniu się na niniejsze

rozporządzenie zwrócić się bezpośrednio, przynajmniej na 7 dni przed rozpoczęciem podróży do tej dyrekcji okręgowej kolei państwowych, w której obrębie leży stacja pierwotnego wyjazdu.

Zgłoszenie to powinno zawierać:

Ilość uczestników podróży, imię i nazwisko kierownika wycieczki, daty zamierzonych przejazdów, drogę przejazdu, klasę wagonu i rodzaj pociągu.

Zezwolenie to obowiązuje na czas od dnia 15 kwietnia do dnia 15 listopada 1933 roku.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 21, s.4

## Sport spadochronowy w Radomiu

Skoki z wieży spadochronowej są obecnie jednym z najpopularniejszych sportów w Polsce. Uprawianie tego sportu posiada wyjątkowe znaczenie wychowawcze bo wyrabia odwagę, hart ducha, szybką orientację i decyzje, których to cech żaden ze sportów tak sumarycznie nie rozwija.

Sport spadochronowy łączy się ponadto ściśle ze sprawą obrony Państwa.

Mając na uwadze powyższe fakty, Okręg Kolejowy L.O.P.P. w Radomiu podaje do ogólnej wiadomości, że wieża spadochronowa jest czynna w każdą sobotę od godziny 14-ej i w niedzielę i święta od godziny 10-ej do mroku. Wejście na teren przy wieży bezpłatne.

Oplata za skoki wynosi: dla młodzieży, szeregowców i członków L.O.P.P. - 20 gr., dla pozostałych 40 gr.

Dzień Dobry Ziemi Radomskiej, 1938, R. 8, nr 154, s. 6

## Wielkie mrozy i śniegi

Zima rozpanoszyła się już na dobre. Mróz ściska coraz większy i śnieg sypie od kilku dni niemal bez przerwy.

Na terenie radomskiej dyrekcji kolejowej musiano uruchomić na wielu liniach pługi odśnieżne – ponieważ silne opady utrudniały komunikację i przetaczanie wagonów na stacjach.

W dniu wczorajszym od 5-ej rano temperatura w Radomiu wynosiła 28° zaś o godz 12-ej w południe 15° Celsjusza.

Spostrzeżono wiele wypadków zmarzniętych ptaków w polach.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 21, s.3

**BEZ RADJA  
DOM  
JEST GŁUCHY!**

## Z życia Kol. Przyp. Wojsk.

Sekcja dramatyczna miejscowego ogniska K. P. W. odegrała w dniu 5 bm. w szczelnie zapelnionej sali konferencyjnej dyrekcji kolejowej pefen humoru, 4-ro aktowy wodewil St. Turskiego p.t. „Krakowskie Zuchy”.

Sztukę tę wystawiono bardzo udanie dzięki wysiłkom całego zespołu oraz wytężonej pracy reżysera p. H. Badowskiego, który wystąpił również w roli „radcy” Kłaczka, zbierając zasłużone oklaski.

Potem wyróżnił się grą pp: A. Dolanowska jako świetna odtwórczyni roli ciotki plotkarki, M. Braziewiczowa, jako Kłaczkowa, oraz A. Chmielewski jako majster Gzysmik.

W pozostałych rolach wystąpili pp.: Z. Michalska, M. Pietrasikówna, W. Kaczmarska, J. Gromżanka, S. Siedlecka, E. Chodakowska, H. Chochołowski, W. Płaskociński, J. Rychlicki, M. Jagiełło, S. Starnawski, Z. Lorek i B. Arkabuz.

Dekoracje starannie wykonał p. F. Pakosiński.

Kierownictwo administracyjne pozostawiało w rękach p. W. Płaskocińskiego.

Po przedstawieniu odbyła się w miłym nastroju zabawa taneczna, trwająca aż do rana.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 9, s. 3

## Budowa ul. Kolejowej

Załatwiono następnie projekt budowy ul. Kolejowej, od ul. Kośnej do ul. Szkolnej na długości 570 metrów, przy 8 metrach szerokości.

Budowa tej ulicy została podyktowana względami na ułatwienie komunikacji południowej dzielnicy miasta z centrum.

Prace przygotowawcze w trybie przewidzianym ustawą budowlaną prowadzone będą w bieżącym roku jeszcze.

Poczem w przyszłym roku budżetowym kosztem 45 tysięcy złotych zostanie pobudowana wspomniana ulica.

Ponadto w zakresie prac budowlanych przewidziana jest budowa kanału burzowego na Glinicach, celem odwodnienia wschodniej części tej dzielnicy, a więc ulice Średnią, Górą, Sadową i t. d., poczem zostaną ulice te zabrukowane. Sprawa zabrukowania tych ulic w pewnym stopniu zależną jest od dostarczenia przez tamtejszych właścicieli nieruchomości, przewidzianego, w myśl najnowszych przepisów ustawowych, kamienia polnego, w zamian za zaległe podatki państwowe.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 215, s. 2

## Dyrekcja radomska a pociągi popularne

We wczorajszym numerze omówiliśmy pokrótce przebieg konferencji kolejowej w sprawie wprowadzenia t.zw. pociągów popularnych. Tu dodać trzeba, że istotnie sprawa ta – wobec zbliżającego się lata jest b. aktualna i musi zaciekać szeroki ogół ludności.

Jak pisaliśmy pociągi popularne ze zniżoną o 80 proc. taryfą będą dwu rodzajów – dyrekcyjne i pociągi uruchomione przez organizacje przy uczestnictwie 300 – 400 osób.

Dyrekcja poza pociągiem wycieczkowym na uroczystości ku czci św. Stanisława do Krakowa (koszt przejazdu tam i z powrotem 12.80 zł.) o którym wspominaliśmy uruchamia ponadto w dniu 2 maja pociąg do Poznania. Wyjazd 2.V. o godz. 9.40 przyjazd 4.V. rano. Koszt przejazdu tam i z powrotem 20 zł.50 gr.

W dniu 3 maja o godz. 6 rano wyruszy pociąg popularny do Warszawy, koszt przejazdu w obie strony – 7 zł. 90 gr. W Warszawie w tym dniu poza uroczystościami z racji Konstytucji 3 Maja odbędzie się wystawa wodna.

Prócz tych pociągów – będą w dalszym ciągu wprowadzane nowe, o których nastąpią osobne zawiadomienia.

A teraz o pociągach z inicjatywy organizacji.

Wspomnieliśmy już wczoraj o wniosku dyrekcji kolejowej do ministerstwa w sprawie wprowadzenia ulgowej taryfy na przejazdy świąteczne do stacji na odcinku Radom – Zajezerze.

Otóż wniosek ten powstał w toku ożywionej dyskusji. I ten właśnie fakt należy zapisać na dobro tej konferencji jako dowód penetracji życiowych potrzeb w bezpośrednie poczynania władz kolejowych. Ta ożywiona dyskusja ponadto wykazała szereg możliwości w dziedzinie pociągów popularnych.

Z opinii przedstawicieli większych ośrodków (Fabryka Prochu w Pionkach, Fabryka Broni w Radomiu) wynika jasno, że pociągi popularne mogą liczyć na duże powodzenie.

W toku dyskusji wytoczono parę tras w obrębie radomskiej dyrekcji, a więc m.in. pociąg popularny do Kazimierza (dojazd autobusem), do Okrzei miejsca urodzenia Sienkiewicza, do Gór Świętokrzyskich, Ojcowa, Złotego Potoku, Sandomierza, Częstochowy i t. d.

Pozatem, oczywistą mogą być uruchomione pociągi w obrębie całego państwa. Organizacje z inicjatywę mają duże pole do działania.

Do tych spraw jeszcze powrócimy. Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 95, s. 3

## Inspekcja ministra Butkiewicza na linii Warszawa – Radom

Warszawa. 7. 12.

W wyniku ostatnich inspekcji, jakie odbył p. minister Butkiewicz, na nowych odcinkach linii Warszawa – Radom – Kraków, p. minister polecił w szybkim tempie przeprowadzić wykończenie linii, by w najbliższym czasie zwiększyć szybkość na tych odcinkach do 60 km. na godzinę.

Obecnie przeprowadzane są prace celem jak najszybszego przystosowania świeżego podtorza, do tej wyjątkowo dużej jak na nową linię, szybkości.

Jak wiadomo, nowy tor potrzebuje długich miesięcy, by się uleżał i osiadł.

Robotnicy wykonywane obecnie, mają więc na celu (przez podbijanie podkładów, zwiększenia niepełnej jeszcze warstwy twardzenia i t. p.) przyspieszyć ów moment, kiedy

pociąg na nowej linii będzie mógł rozwinąć szybkość dwukrotnie blisko większą od dzisiejszej.

W najbliższych tygodniach (o ile nie zajdą nieprzewidziane przeszkody atmosferyczne jak np. śnieżyce czy mrozy, któreby zmusiły do odłożenia robót aż do wiosny) podtorze zostanie tak umocnione, że można będzie bez żadnych obaw przyspieszyć szybkość pociągów, skracając w ten sposób czas jazdy z Radomia do Warszawy do 2 godzin.

Nie wątpimy, że decyzja p. ministra mająca na celu jak najszybsze usprawnienie i wykorzystanie nowej linii, spotka się ze szczerem uznaniem ogółu podróżnych i społeczeństwa radomskiego.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 282, s. 1

## Pociągi popularne zaczynają nową erę

Jednym z najważniejszych sposobów popularyzowania turystyki są niewątpliwie pociągi popularne. Po dwuletnim zaledwie istnieniu zdołały pozyskać one bardzo poważny zastęp zwolenników a dzięki sprawnej działalności i bardzo interesującym nieraz programem zapoznały dziesiątki tysięcy ludzi z mało dotąd znanymi zakątkami naszego kraju. Pragnąc akcją dalszego popularyzowania turystyki w społeczeństwie rozwinąć jeszcze lepiej niż dotychczas, utworzony zostanie przy wydziale turystycznym ministerstwa komunikacji, specjalny referat pociągów popularnych pod kierownictwem fachowca radcy J. Szelińskiego, któremu powierzona została piecza i inicjatywa nad całą siecią organizacji pociągów popularnych w Polsce.

Przypuszczać należy, że nadchodzący sezon zimowy przyniesie turystom polskim już wiele niespodzianek. A więc czekamy niecierpliwie.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 298, s. 2

## Przebudowa linii

Od dłuższego czasu prowadzi Dyrekcja Radomska wymianę szyn na wielu odcinkach.

Między innymi, prowadzone są roboty na przelocie Radom – Rożki.

Układane są szyny najnowszych typów, piętnasto lub osiemnasto metrowe.

Jednocześnie przebudowuje się nawierzchnię stosując tłuczeń, zamiast żwiru, co w znacznej mierze przyczyni się do podniesienia walołów technicznych linii oraz zmniejszenia dokuczliwego w porze letniej kurzu.

Znaczne rozmiary wymienionych robót stworzyły konieczność zamknięcia lewego toru, tak, że ruch w obu kierunkach odbywa się torem prawym.

Skutkiem tej utrudnionej komunikacji niektóre pociągi przychodzą wzgl. odchodzą ze st. Radom, nieco opóźnione.

Podobno wymiana szyn na tym odcinku będzie trwała jeszcze kilka tygodni.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 197, s. 2

## ROZPOCZĘCIE NOWYCH ROBÓT PRZY BUDOWIE KOLEI

Niebawem prace przy budowie linii Radom – Warszawa, zostaną rozpoczęte jeszcze na jednym odcinku.

Obecnie jak wiadomo buduje się linja z dwu końców jednocześnie i przewidziana jest na sezon bieżący, budowa odcinków Warszawa – Piaseczno i Radom – Bartodzieje.

W najbliższym czasie rozpoczęte zostaną prace na odcinku Piaseczno – Radom (począwszy od Piaseczna).

Roboty prowadzić będzie prywatna firma, „Spółdzielnia Inżynierów Komunikacji”, która objęła je w drodze przetargu.

Budowa prowadzona będzie na warunkach kredytowych: (dopiero po upływie 2 lat kolej zobowiązuje się spłacać ratami należność, z doliczeniem odpowiednich procentów).

„Spółdzielnia Inż. Komunikacji” przystępuje do budowy angażując kapitały zagraniczne.

Program przewiduje wykończenie, do przyszłego roku, całego podłoża i mostów.

Wszelkie budynki stacyjne będą budowane w dalszych etapach pracy.

Nie wyklucza to jednak możliwości uruchomienia pociągów miejscowych już z chwilą wykończenia budowy odcinków podmiejskich pod Radomiem i Warszawą.

Rozpoczęcie robót na nowym odcinku nie obciążą, jak widzimy, przeznaczonych na ten cel kredytów rządowych, a w znacznym stopniu przyspieszy tempo pracy, dając znów zatrudnienie sporej grupie pracowników.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 168, s. 2

## WYJAŚNIENIE

Otrzymałmy poniższe wyjaśnienie, które zamieszczamy bez komentarzy.

W związku z pojawieniem się w piśmie „Dzień Dobry Ziemi Radomskiej” z dnia 17 VII 1933 r. Nr. 196 notatki omawiającej wywołanie pracy przy budowie kolei Warszawa – Radom, a mogącej zaniepokoić opinię publiczną, Kierownictwo Budowy wyjaśnia, że wypowiedzenie to miało jedynie na celu umożliwienie Kierownictwu reorganizacji robót, w związku z utworzeniem Oddziału wyłącznie dla tej budowy, wprowadzenia regulaminu pracy i rozpoczęcia innych prac poza robotami ziemnymi, a w każdym wypadku nie ma na celu przerwania robót przy budowie kolei.

Reorganizacja powyższa nie spowoduje żadnych przerw w wykonywanych pracach, które będą nadal prowadzone zgodnie z ustalonym programem.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 161, s. 1

## Zebrań w sprawie Pożyczki Narodowej w Wydziale ruchu DOKP w Radomiu

Dnia 12 bm. o godz. 11-ej w Wydziale Ruchu Dyrekcji Kolejowej odbyło się zebranie w sprawie propagowania nabycia Pożyczki Narodowej przez pracowników W-łu Ruchu. Obecni byli naczelnicy oddziałów ruchu, kontrolerzy ruchu i zawiadowcy stacji.

Zebrań cechował poważny nastrój. Przewodniczył p. inż. Chodkiewicz Dyr. W-łu Ruchu, przemawiali p. Machowski Nacz. Ruchu z Kielc i p. Kłoskowski asesor W-łu Ruchu. Zdecydowano prosić władze kolejowe o umożliwienie nabycia pożyczek przez pracowników od VII-ej grupy wwyż w wysokości całomiesięcznej pensji, pozostali w wysokości 70%.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 209, s. 2

## Przetarg publiczny

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg na budowę dwóch budynków posterunków blokowych po jednym na stacjach Dęblin i Kielce.

Termin składania ofert upływa 1 marca 1933 r. o godz. 12.

Szczegółowe warunki przetargu, oraz rysunki, wykazy robót i ogólne zobowiązania dla przedsiębiorców i dostawców można rozpatrywać, lub nabyć za opłatą po 50 groszy od strony i formatki rysunku, w Wydziale Drogowym w Radomiu. (Plac 3 Maja Nr. 5) w godzinach urzędowych.

Dyrekcja O. K. P. w Radomiu  
Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 28, s. 4

## Bazaltowy pomnik

Na rozstaju dróg Radom – Dęblin i nowobudowanej się linii Radom – Warszawa znajduje się siedem brył skalnych w postaci wielobocznych słupów.

Są one przeznaczone na budowę pomnika, który ma utrwalić uroczystość rozpoczęcia prac w dniu Imienin Marszałka Piłsudskiego.

Omawiane skały na pomnik są to ciekawe okazy bazaltów, utworów pochodzenia wybuchowego, ostygniętych produktów ogniowo – płynnych mas wulkanicznych z okresu trzeciorzędowego. Ponieważ takich skał nie spotyka się w okolicy Radomia, młodzież szkolna ma dobrą sposobność poznania nowej interesującej skały.

Bazalty należą do skał typu zasadowego, barwy czarnej, pozbawione prawie utworów krystalicznych, stosunkowo bardzo ciężkie (ciężar gatunkowy 3), zwierają znaczny procent związków żelaza.

Bazalty występują w Europie przeważnie na zachodzie a mianowicie w Anglii na wyspie Staffa, we Francji, w Niemczech nad Renem, w Czechosłowacji w Karkonoszach, na Islandji, a poza tem na wszystkich kontynentach.

Oryginalnie zarysowują się na wyspie Św. Heleny, gdzie wypiętrzyły się w kształcie słupa, jak gdyby skręconej wieży, złożonej z mnóstwa charakterystycznych kolumn.

W Polsce spotykamy bazalty na Śląsku w górze Św. Anny i w Janowej Dolinie na Wołyniu.

St. Surma

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 109, s. 2

## Budowa kolei Warszawa – Radom rozpocznie się w kwietniu Koszt budowy wyniesie 35 miljn. zł.

Warszawa. Jak już donosiliśmy, rada ministrów uchwaliła budowę linii kolejowej Warszawa-Radom. Linja ta będzie częścią wielkiej magistrali kolejowej Warszawa – Kraków, której środkowym odcinkiem będzie linja Radom – Kozłów, południowym zaś Kraków – Miechów – Kozłów. Linja ta skróci odległość między Krakowem a stolicą o 54 klm.

Odcinek Radom – Warszawa będzie miał 103 klm. długości i koszt jego budowy obliczony jest na około 35 miljn. złotych. Budowa rozpocznie się prawdopodobnie w połowie kwietnia i znajdzie przy niej pracę 4 tysiące bezrobotnych.

Roboty prowadzone będą z dwu stron jednocześnie.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 10, s. 1

## Już za dwa dni dni uroczyste otwarcie linii kolejowych Warszawa – Radom i Kraków – Miechów

Dnia 24-go b. m. nastąpi uroczyste otwarcie Kraków – Miechów, a dnia 25 – go bm uroczyste otwarcie linii Warszawa – Radom. Nowowytbudowane linie skrócą odległość między Warszawą a Radomiem 52 klm.

Budowa kolei Warszawa -Radom została rozpoczęta wiosną roku ubiegłego. W roku tym wykonano na całej linii około 60 proc. ziemnych robót i około 54 proc. robót betonowych w mostach przepustach.

Obecnie wszystkie roboty na linii w zakresie niezbędnym do otwarcia ruchu tymczasowego są na ukończeniu.

Długość linii Warszawa – Radom wynosi 102 klm. Na tej przestrzeni zaprojektowane zostało sześć stacji, z których 5 i 1 przystanek – mianowicie: Piaseczno, Chynów, Warka, Dobieszyn, Bartodzieje i przystanek Zalesie Górne – zostaną otwarte w roku bieżącym.

Koszt budowy jednego kilometra linii Warszawa – Radom wyniesie około 230 tys. złotych.

Uroczyste otwarcie nowej linii Warszawa – Radom, które odbędzie się w najbliższą niedzielę 25 bm. będzie dla Radomia zdarzeniem niecodziennym. Nowa linia skracająca o 1/2 odległość Radomia od Warszawy torem kolejowym to mocna pozycja w rozwoju naszego miasta. Radom staje się miastem, przez które prowadzą szlaki z zachodu na wschód, z połu-

dnia na północ – tu będą się krzyżowały drogi międzynarodowych pociągów – a odwieczne prawo głosi, że komunikacja to potężny czynnik rozwoju dla miast.

Nie od razu cprawda nowa linia spełni swe użytkowe przeznaczenie – na razie będą po niej pełzać żółwim krokiem pociągi robiąc po 30 km. na godzinę, ale już z wiosną przyszłego roku ruszą pełną parą pociągi – ruszą torpedy – pożerające przestrzeń z szybkością 120 km. na godzinę.

Niedziela 25 bm. to wielki dzień dla Radomia.

Budowa linii Kraków – Miechów – Tunel o długości 51,5 klm. została zapoczątkowana w celu zatrudnienia bezrobotnych miast Krakowa i Zawiercia jeszcze w jesieni 1931 r., ale dopiero po uzyskaniu większych środków w okresie budżetowym 1933 r. roboty zostały podjęte na całej linii. Obecnie budowę jej doprowadzono do stanu, pozwalającego otwarcie na niej ruchu tymczasowego.

Linia Kraków – Miechów przechodzi po terenie falistym, wskutek czego ilość robót ziemnych i betonowych na 1 klm. jest prawie cztery razy większa niż na linii Warszawa – Radom i koszt budowy jednego kilometra tej linii wynosi około 410 tys. zł.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 268, s. 4

## Program uroczystości otwarcia nowej linii Warszawa – Radom

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki 24 bm. wieczorem, powracając pociągiem z Krakowa zostanie powitany na dworcu kolejowym w Radomiu przez przedstawicieli władz w otoczeniu kompani honorowej. P. prezydent miasta Radomia dr. Zaleski w krótkim przemówieniu złoży podziękowanie za zbudowanie nowej linii, jednocześnie odbędzie się na dworcu manifestacja organizacyj, instytucyj i społeczeństwa radomskiego, będąca wyrazem radości – poczem Pan Prezydent odjedzie do Warszawy.

W dniu 25 bm. w kościele Marjackim odbędzie się uroczyste nabożeństwo z udziałem przedstawicieli rządu i dostojników wojskowych, cywilnych i duchowieństwa – poczem dostojnicy i goście udadzą się samochodami na dworzec,

skąd specjalnym pociągiem przybędą na rampę wojskową, gdzie odbędzie się właściwe uroczystości.

Aktu poświęcenia dokona ks. biskup sandomierski Jasiński, poczem wygłosi mowę okolicznościową, a następnie zostanie wygłoszone przemówienie przedstawiciela społeczeństwa radomskiego.

Po przecięciu wstęgi pociąg przy dźwiękach hymnu narodowego dojedzie do Bartodziejów, gdzie odbędzie się dalsze uroczystości, a m.in. przemówi tam wójt gminy i robotnik, pracujący w ciągu całego okresu budowy linii.

Na zakończenie robotnicy zostaną ugoszczeni skromnym śniadaniem i pociąg ruszy w kierunku Warki.

Ziemia Radomska, 1934, R. 7, nr 269, s. 2

### BUDOWA KOLEI

#### WARSZAWA – RADOM

WARSZAWA. Komisja komunikacyjna Sejmu na posiedzeniu śródowym, po referacie pos. Starzaka (BB) przyjęła projekt ustawy o budowie kolei Radom-Warszawa, będącej połączeniem Warszawy z linią Kraków – Miechów. Nowa linia Warszawa – Radom – Kraków ma doniosłe znaczenie, gdyż przebiegać będzie przez centralne połacie kraju i miejscowości upośledzone dotychczas pod względem komunikacyjnym, oraz pozwoli na zatrudnienie bezrobotnych.

Wstępne roboty przy budowie kolei Radom – Warszawa, której koszt obliczony jest na 35 milionów złotych i ma być pokryty z operacyjnej kredytowych i funduszy inwestycyjnych PKP. – rozpoczyna się na wiosnę rb.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 39, s. 1

### Podziękowanie

Komitet Uroczystości Poświęcenia i Otwarcia Kolei Warszawa – Radom – składa serdeczne podziękowanie panom dyr. inżynierowi Chadyńskiemu, Janowi Saskiemu, księdzu pastorem Kryżce, Gustawowi Kindtowi i dyr. fabryki cykori „Jawa” za życzliwą pomoc okazaną Komitetowi przez dostarczanie aut – oraz panu D. Kormanowi za bezpłatne dostarczanie 40 pochodni.

Ziemia Radomska, R. 1934, R. 7, nr 273, s. 4

### D. O. K. P. w Radomiu

ogłasza przetarg na wykonywanie robót asenizacyjnych od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 1934 r. Termin składania ofert upływa 15 listopada r. b. o godzinie 12. Żąda się wadium 5% podanego wynagrodzenia za cały rok. Szczegółowe warunki można przejrzeć w Wydziale Drogowym Dyrekcji, w biurach Oddziałów Drogowych i w Monitorze Polskim z dn. 18 października r. b. Nr. 240.

2121 – 2

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 243, s. 4

### Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu

ogłasza przetarg na wykonanie robót kominiarskich w okresie od dnia 1 stycznia 1934 r. do 31 grudnia 1934 r. Termin składania ofert upływa o godz. 12 dnia 13 listopada 1933 r. Żąda się wadium 5% podanego wynagrodzenia za 12 miesięcy. Szczegółowe warunki można przejrzeć w Wydziale Drogowym Dyrekcji i w Monitorze Polskim Nr. 240 z dnia 18 X 1933 r.

2124 – 2

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 243, s. 4

## Jak się kiwa kolejarzy

Wbrew powszechnemu mniemaniu, iż pracownicy kolejowi są w dzisiejszych czasach kryzysu stosunkowo dobrze sytuowani, wśród szerokich mas kolejarzskich panuje dosłownie nędza. Kolejarz, zarabiający 40 zł. miesięcznie nie jest dziś wcale rzadkością.

Stałe redukcje dni pracy, redukuje wszelkiego rodzaju dodatków i premij, redukcje wysokości płac i t. d. walą jak obuchem w masy kolejarzkie.

Niezależnie jednak od tego wszystkiego, pomysłowe władze kolejowe korzystają z każdej okazji, aby kosztem pracowników P. K. P. przyczynić się do zwiększenia oszczędności budżetowych, uciekając się do, być może dowcipnych, ale nie liczących z powagą instytucji hocków – klocków.

Oto przykład. Pracownicy kolejowi dzielą się na szereg kategorii. Między innymi są t. zw. pracownicy czasowi i pracownicy próbni. Ostatnio uległa znacznej poprawie sytuacja pracowników próbnych, którym nadano szereg uprawnień, z jakich dotychczas nie korzystali. Uprawnienia te dotyczą różnego rodzaju zabezpieczeń i niewątpliwie stanowiłyby znaczny plus dla tej kategorii pracowników.

Co się jednak okazuje. Oto na kilka miesięcy przed wejściem w życie wskaza-

nych wyżej przepisów dla pracowników próbnych, rozpoczęło się masowe zwalnianie tych pracowników, przyczem jednocześnie ze zwolnieniem proponowano im przyjęcie ich z powrotem, ale już w charakterze pracowników czasowych nie posiadających i przedtem i obecnie niemal żadnych specjalnych uprawnień.

W obliczu groźby pozostania na bruku, zwalniani godzili się na przemianowanie ich na czasowych.

I oto w kilka miesięcy po tych przemianowaniach weszły w życie przepisy, polepszające dolę pracowników próbnych.

Teraz powiada się, patrzcie, kolejarze, jak my o was dbamy. W czasie kryzysu i oszczędności polepszyliśmy sytuację próbnym. Pamiętajcie, bądźcie wdzięczni.

Ale o tem, że uprzednio zrobiło się wszystko, aby te „dobrodziejstwa” objęły jak najmniejszą ilość pracowników, o tem, jak wykiwano wielu z nich, jak podstępnie zmuszono ich do zgody na zaszerogowanie do tej kategorii pracowników, której jedynym „dobrodziejstwem” jest zdychanie z głodu, - o tem wszystkim cicho, sza!

Życie Robotnicze, 1933, R. 11, nr 34, s. 3

## Co da wytwórcy pociąg – wystawa

Pociąg – wystawa wytwórczości krajowej, który dotrze do najodleglejszych zakątków kraju, da możliwość wytwórcy zetknięcia bezpośredniego z kupcem i konsumentem, otworzy mu warunki łatwej, oszczędnej, a bardzo wydajnej propagandy i reklamy wyrobów, która obejmie terytorium całego Państwa.

Najważniejsze korzyści, które przyniesie może pociąg – wystawa wytwórcy krajowemu streścić się da w punktach następujących:

a) przedstawienie szerokim rzeszom konsumentów dorobku długoletniej pracy polskiego przemysłu, postępów, osiągniętych w poszczególnych jego działaniach;

b) zademonstrowanie wszelkich nowości sezonowych równocześnie w najróżniejszych punktach kraju, co przy zastosowaniu zwy-

kłych metod propagandy wymaga wielkiego nakładu kosztów;

c) pokazanie spożywczy wszystkich możliwości zakupu w miejscu jego zamieszkania. Nabiera to specjalnego znaczenia, zwłaszcza obecnie, gdy warunki finansowe przemysłu uniemożliwiają udzielanie szerokich kredytów towarowych handlowi, co z konieczności powoduje zmniejszenie asortymentów towarów w sklepach, szczególnie na prowincji

d) pociąg wystawa daje możliwość wystawcy prowadzenia propagandy aktualnej (zmiany w każdej chwili eksponatów, dostosowania ich do potrzeb regionalnych, wystawiania nowości), co jest nie do osiągnięcia przy systemie zwykłych wystaw stałych.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 275, s. 3

### Z Kolejowej Straży Pożarnej w Radomiu

W dniu 20 września r. b. Kolejowa Straż pożarna zakończyła sezon ćwiczebny letni. Przeprowadzono wyszkolenie formalne i bojowe oficerów, podoficerów i strażaków. Zawdzięczając temu drużyna jest całkiem przygotowana do walki z ogniem.

Warto wspomnieć czas przeszły. Po ukończonej pracy zawodowej na swych posterunkach w Głównych Warsztatach Kolejowych – w środy spieszyli się do repery strażacy, by dwie godziny poświęcić nauczaniu się pracy strażackiej. Zawsze chętni, uśmiechnięci oddawali się ćwiczeniom, a nieraz i niebezpiecznym ćwiczeniom z narzędziami strażackimi, by być zupełnie przygotowanymi, gdy zajdzie potrzeba bronięcia mienia państwowego – przed pożarem.

Poczucie obowiązku i chęć do pracy na polu dały, że dziś są oni dobrmi strażakami. Przeszkolenie straży w okresie letnim przeprowadzał instruktor Okręgowy Związku Straży Pożarnych na powiat Radom p. Stefan Makowiecki.

Należy podkreślić z uznaniem opiekę i fachowe kierownictwo tej Straży, które dało z siebie maksimum wysiłku, by postawić drużynę na odpowiednim wysokim poziomie.

Wszyscy oficerowie Straży wykazali dużo znajomości i fachowej rutyny.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 217, s. 2

### „Obrońca” kolejarzy

W swoim czasie na łamach „Ziemi Radomskiej” w artykule umieszczonym na pierwszej stronie, zachwalającym sanacyjną Federację Kolejowców Polskich, p. Matyszczuk, sekretarz tej potężnej „Federacji” (46-ciu członków na terenie całej dykcji radomskiej od Zdobunowa do Strzemieszyc), wytoczył przeciw klasowemu Z. Z. Z.L wielką armatę, która miała roztrzaskać ZZK. w opinii kolejarzy na miazgę.

Oto widzicie, Z. Z. K. nie potrafił obronić niejakiego Władysława Łaskawca z Bukowna, którego z błahego powodu wydalono z pracy. I dopiero zajęcie się tą ofiarą przez Federację uratowało go.

Przeszło do tego czasu parę miesięcy.

I oto w dniu 31 marca rb. Zarząd Okręgowy Z. Z. K. otrzymuje podanie od... tegoż Wł. Łaskawca z Bukowna, w którym prosi on o interwencję w jego sprawie, gdyż dotychczas nie przywrócono go do pracy i z łaski Federacji zdycha z głodu.

Oczywiście Z. Z. K. wziął w obronę pokrzywdzonego pracownika i jest nadzieja, że go wyciągnie z nędzy.

Jak jednak wygląda prawdomówność i „obrona” ze strony „Federacji” niech już osądzą sami kolejarze.

Panie Boże uchroni tylko kolejarzy od takich przyjaciół, jak F. K. P. i różne Matyszczuki, a od wrogów to już ich obroni ich klasowa organizacja.

Życie Robotnicze, 1933, R. 11, nr 17, s. 2

A P O L L O	<b>MADGE EVANS</b>	<b>CONRAD NAGEL</b>	A P O L L O
	PARTNERKA RAMONA NOVARRO	GŁOŚNY AKTOR DOBY OBECNEJ	
	W FILMIE		
	<b>KRÓLOWA</b>	<b>SZYBKOŚCI</b>	
	NAD PROGRAM: – ZULA POGORZELSKA I ADOLF DYMSZA w filmie „ROMEO I JULCIA”		

## Budowa ul. Kolejowej

Załatwiono następnie projekt budowy ul. Kolejowej, od ul. Kośnej do ul. Szkolnej na długości 570 metrów, przy 8 metrach szerokości.

Budowa tej ulicy została podyktowana względami na ułatwienie komunikacji południowej dzielnicy miasta z centrum.

Prace przygotowawcze w trybie przewidzianym ustawą budowlaną prowadzone będą w bieżącym roku jeszcze.

Poczem w przyszłym roku budżetowym kosztem 45 tysięcy złotych zostanie pobudowana wspomniana ulica.

Ponadto w zakresie prac budowlanych przewidziana jest budowa kanału burzowego na Glinicach, celem odwodnienia wschodniej części tej dzielnicy, a więc ulice Średnią, Górną, Sadową i t. d., poczem zostaną ulice te zabrukowane. Sprawa zabrukowania tych ulic w pewnym stopniu zależną jest od dostarczenia przez tamtejszych właścicieli nieruchomości, przewidzianego, w myśl najnowszych przepisów ustawowych, kamienia polnego, w zamian za zaległe podatki państwowe.

Ziemia Radomska, 1933, R. 6, nr 215, s. 2

## Kontrolerska plaga

Ostatnimi czasy na nasze koleje spada istna plaga kontrolerska. Co mizerniejsze rybki idą „na zieloną trawkę”, a co grubsze płotki – „w kontrolery”.

Namnożyło się różnego rodzaju kontrolerów od pociągów, od chorych kolejarzy i ich rodzin i t. d. i t. d.

Jeden taki kontroler jest specjalistą od wyłapywania rodzin kolejarskich, udających się z polecenia rejonowych lekarzy do odległych specjalistów, za biletami wystawionymi zbiorowo na 2-ch, dajmy na to członków tej samej rodziny. Z każdej upolowanej w ten sposób „zwierzyny” kolej ma

dochodzić w postaci kary nie niższej od 10 zł.

Inny znów p. kontroler wyspecjalizował się w łapaniu żon kolejarzy, które przynoszą mężom obiad na służbę. Jadają w bufecie stacyjnym, bo to zdrowiej.

Ostatnio znaleźli się specjaliści od nowego, genialnego wynalazku, polegającego na odbieraniu od jadących z porady u specjalisty – lekarza kolejarzy i ich rodzin nie tylko biletu za rzekomo bezprawny przejazd, ale również i orzeczeń lekarskich, w których zawarta jest diagnoza i wskazana kuracja.

To ostatnie zjawisko niezależnie od uniemożliwienia choremu leczeniu się według wskazań lekarza – specjalisty, pociąga za sobą ujawnienie t. zw. tajemnicy lekarskiej, do której wszak nie powinien mieć dostępu taki pan kontroler.

To też ostrzegamy kolejarzy, aby powracając od lekarza pociągiem, chowali głęboko orzeczenia lekarskie, bo i na nie czyhają niepowołani kontrolerzy.

Życie Robotnicze, 1933, R. 11, nr 17, s. 2

# XIII ULICZKA TRADYCJI

„Kolej na Radom”

RADOM; 12–13 WRZEŚNIA 2020 R.

Ośrodek Kultury i Sztuki „Resursa Obywatelska”

## PROGRAM IMPREZY

### 12 WRZEŚNIA (SOBOTA):

- godz. 16.00 – „Koła w ruch!” – uroczyste otwarcie Uliczki Tradycji
- godz. 16.10 – „Para – buch!” – koncert Kolejowej Orkiestry PKP z Piotrkowa Trybunalskiego
- godz. 16.35 – „Pociąg do muzyki” – koncert Big Bandu „Mundana”
- godz. 17.10 – „Nie tylko Lokomotywa... (cz. 1)” – spektakl Teatru „Resursa”, reż. Robert Stępniewski
- godz. 17.30 – „Kolejowe scenki rodzajowe” – spotkanie z modularzami w DK „Idalin”
- godz. 17.40 – „Z dziejów radomskiej drogi żelaznej” – multimedialna wystawa z lektorem
- godz. 17.55 – „Morderstwo w Lux Torpedzie (cz. 1)” – spektakl Teatru Poszukiwań, reż. Katarzyna Sasal
- godz. 18.20 – „Nicponie w wagonie” – koncert formacji folkowej Patryka Walczaka
- godz. 18.45 – „Jan Bogumił Bloch – król kolei z Radomia” – wykład dr. Adama Duszyka
- godz. 19.00 – „Sześć fortepianów” – koncert Grupy Wokalnej „Resursa”
- godz. 19.25 – „Z dziejów kolei Iwangozrodzko-Dąbrowskiej” – multimedialny wykład Jacka Kaczmarka z PTTK Warszawa
- godz. 19.40 – „Stoi na stacji lokomotywa...” – spektakl Teatru Poszukiwań, reż. Włodzimierz Mancewicz oraz prezentację prac plastycznych dzieci z MDK w Radomiu
- godz. 19.50 – „Na dwa akordeony” – koncert Piotra Zarzyki i Patryka Walczaka
- godz. 20.00 – „I kręci się, kręci się...” – seans w starym kinie z grupą „Sprężysci”
- godz. 20.15 – „Kolej na Radom!” – koncert Włodka Pawlika i Marka Bałaty
- godz. 21.00 – „Do jutra!” – zakończenie pierwszego dnia Uliczki

### 13 WRZEŚNIA (NIEDZIELA):

- godz. 16.00 – „Ruszyła maszyna!” – otwarcie (z małą retrospekcją) drugiego dnia „Uliczki”
- godz. 16.10 – „Rewia pełną parą” – koncert Warszawskiej Orkiestry Sentymentalnej
- godz. 17.00 – „Nie tylko lokomotywa (cz. 2)” – spektakl Teatru „Resursa”, reż. Robert Stępniewski

- godz. 17.10 – „Teatr w stylu retro” – spektakl-niespodzianka
- godz. 17.25 – „Kolejowe scenki rodzajowe (cz. 2)” – seans w starym kinie z dziećmi z PSP nr 29
- godz. 17.35 – „Radomskie koleje kolei” – wykład dr. Adama Duszyka
- godz. 18.00 – „Morderstwa w Lux Torpedzie (cz. 2)” – spektakl Teatru Poszukiwań, reż. Katarzyna Sasal
- godz. 18.20 – „Bez prądu” – koncert Aleksandry Pawłowicz z gitarzystą Krzysztofem Korzeniowskim
- godz. 18.35 – „Żydowski Radom” – pokaz starego filmu z akompaniamentem ROKduo w składzie: Marcin David Król i Lucjan Szaliński-Bałwas (muzyka m.in. Henryka Wieniawskiego i Eweliny Nowickiej)
- godz. 18.55 – „Mamy talent!” – koncert wokalistów z Radomskiej Szkoły Rocka i „Resursy”
- godz. 19.10 – „Na kolejarską nutę” – koncert duetu Piotr Zarzyka i Kamil Janas
- godz. 19.35 – „Salonka musicalowa” – piosenki ze spektakli „Resursy”
- godz. 19.45 – „Nagle gwizd, nagle świst...” – koncert zespołu „Halniacy”
- godz. 20.00 – „Szalona Lokomotywa” – koncert Donny Brown USA & Dixie Company Poland
- godz. 21.00 – „Uff, jak gorąco!” – pokaz fajerwerków i zakończenie „Uliczki Tradycji”

Wszystkie wydarzenia można obejrzeć w TV „Dami” i na Facebooku „Resursa Obywatelskiej”

Patronat nad imprezą objęli:

Prezydent Radomia **Radosław WITKOWSKI**

Przewodnicząca Rady Miejskiej w Radomiu **Kinga BOGUSZ**

**Radom**  
siła w precyzji

Dofinansowano ze środków Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach Programu „Patriotyzm jutra”.

### Partnerzy:

ARCHIWUM PAŃSTWOWE  
NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

MUZEUM IM. JACKA MAŁCZEWSKIEGO  
26-600 Radom, Rynek 11

ARCHIWUM PAŃSTWOWE  
W RADOMIU

PA  
TRIO  
TYZM  
JUTRA

KOŁOSZCZAK  
TOWARZYSTWO  
KRAJOWE

IDALIN

MUZEUM  
HISTORII  
POLSKI

MBX  
RADOM

SPRĘŻYSKI  
Radomskie Towarzystwo Retrocyklistów

PSP nr 29  
z Oddziałami Integracyjnymi  
im. Władysława Broniewskiego

Muzeum Polskich Rowerów w Radomiu, Stacja Muzeum

### Patron medialny i partner:

RADOMSKA  
GRUPA  
MEDIOWA

rekord

dami

coza  
dzien.pl

7 DNI