

dostawcom albo drogom zagranicznym za przewóz towarów w komunikacji bezpośredniej, podług cyfr udeterminowanych przez biuro Obrachunkowe w Berlinie, wreszcie realizują wylosowane akcje i obligacje drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, oraz kupony.

Zrealizowane kupony i walory składane przez powyższe banki, sprawdza Kontrola Kuponów drogi Wiedeńskiej.

#### **i) Dodatek na mieszkanie.**

W roku 1894 cały personel Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej nieposiadający mieszkania w naturze, otrzymał dodatek do pensyi, jako fundusz stały na opłatę komornego, który to dodatek wynosi 20% pobieranej pensyi

---

## **XI.**

### **Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska pod względem opieki i troski o dobro swego personelu.**

---

Podane cyfry statystyczne z ruchu osób i towarów przewożonych koleją Wiedeńską, a przedewszystkiem liczba bocznych linii, poprowadzonych do fabryk przy niej powstałych, są oczywistym dowodem wpływu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej na rozwój przemysłu i handlu w Królestwie Polskiem.

Jeżeli teraz zwrócimy uwagę na wydatek, wynoszący blisko 3 miliony rubli na personel, który zatrudnia kolej

Wiedeńska i że tym sposobem przeszło trzydzieści kilka tysięcy osób ma przy niej zapewniony byt, to widzimy, że pod względem ekonomicznym ta droga zajmuje pierwszorzędne znaczenie w kraju tutejszym.

Utrzymywanie tak licznego personelu usprawiedliwia się wysoką skalą i potrzebą eksploatacyi, lecz wydatki na instytucye, które służą do zabezpieczenia jego przyszłości lub poprawy bytu, świadczą najwymowniej o trosce Zarządu o los swych pracowników.

Na żadnej też drodze żelaznej personel nie doznaje tyle opieki, a nawet, rzec można, dobrodziejstw, jakimi jest otoczony na drodze Wiedeńskiej, a instytucye o których będzie mowa, zaprowadzone zostały z pobudek czysto humanitarnych, z inicjatywy administracyi trzeciego okresu, gdy w Radzie Zarządzającej i w Dyrekcyi zajął właściwe sobie miejsce, element tutejszy, złożony z najlepszych sił finansowych i inteligencyi, przejęty poczuciem obywatelskiego obowiązku.

Niezależnie od stałego funduszu, przeznaczonego na coroczną gratyfikacyę i na zasiłek kasy emerytalnej, droga Wiedeńska udziela każdemu pracownikowi doraźną pomoc podczas choroby lub wypadku śmierci, utrzymuje kaleki, daje możność kształcenia dzieci i zapewnia tymże egzystencyę, nie pozbawia swej opieki i emerytów, znajdujących się w krytycznem położeniu i ułatwia nawet sposobność zaoszczędzenia choć małego kapitału na starość.

Ażeby dać dokładne pojęcie o tej trosce o dobro personelu, przytoczymy cyfry wydatków, wyjęte z ostatniego sprawozdania za rok 1895, które najlepiej uwydatnią działalność Zarządu w tym kierunku.

I tak, w tymże roku sprawozdawczym jubileuszowym wydano:

<i>a)</i> na gratyfikację . . . . .	127,641	rubli
<i>b)</i> na wsparcia dla będących na służbie	22,828	"
<i>c)</i> na wsparcia uwolnionym ze służby	46,795	"
<i>d)</i> na dożywotnie pensye . . . . .	8,791	"
<i>e)</i> na emerytury kalekom . . . . .	35,309	"
<i>f)</i> na wsparcia biednym emerytom i wdowom . . . . .	5,628	"
<i>g)</i> na pomoc lekarską (w tej sumie na lekarstwa 9,335, na leczenie w szpi- talach 6,373 i na pogrzeby 7,074)	57,756	"
<i>h)</i> na szkołę techniczną . . . . .	18,265	"
<i>i)</i> " " miejską . . . . .	20,620	"
<i>k)</i> na szkoły prywatne na linii, a mia- nowicie: w Skierniewicach, Sosnow- cu, Granicy, Nieszawie, Koluszkach, Zawierciu i Noworadomsku . . .	10,994	"
<i>l)</i> na zasiłek dla kasy emerytalnej i dla kasy przezorności . . . . .	255,908	"
<i>m)</i> na pomoc dla kasy wsparć dla rze- mieśników i robotników warsztato- wych . . . . .	34,000	"
<i>n)</i> dla stowarzyszenia spożywczego .	100	"
<i>o)</i> na utrzymanie kasy emerytalnej .	20,046	"
<i>p)</i> na utrzymanie kasy wsparć . . .	27,352	"
<i>r)</i> na utrzymanie kasy przezorności .	34,000	"
<i>s)</i> na przytułek dla inwalidów kolejo- wych . . . . .	3,768	"

---

Razem 729,801 rubli

Rozbierzmy teraz każdą instytucję po szczególe i jej dobrodziejstwo dla personelu.

### a) Kasa Emerytalna.

W rządzie instytucji, mających na celu zabezpieczenie starości pracownikom kolei żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i ich rodzinom, pierwsze miejsce zajmuje kasa emerytalna, założona w roku 1857 na mocy art. XIV Umowy Nadawczej, dla urzędników i oficyalistów dróg żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, pod nazwą Kasy Zjednoczenia. Kasa ta rządziła się przepisami przez Radę Zarządzającą ustanowionemi, które później w niektórych tylko punktach uległy zmianie.

Podług § 4 tych przepisów, Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zobowiązało się dla zwiększenia funduszów, dopłacać po dwanaście rubli z jednej wiorsty, co czyniło przeszło 6,000 rubli, tymczasem Rada Zarządzająca widząc ogólny fundusz kasy nie wystarczającym na bieżące potrzeby i że tym sposobem nigdy nie utworzyłby się kapitał, któryby Kasę mógł uczynić samodzielnią, już w roku 1877 dobrowolnie powiększyła tę dopłatę w stosunku 4% od sumy etatowej. Od tego czasu droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska dopłacała Kasie Zjednoczenia po kilkadziesiąt tysięcy rubli rocznie, a w ostatnich latach egzystencji tej Kasy, dopłata przenosiła sto tysięcy rubli.

W roku 1892, wskutek wydanej przez Rząd ogólnej ustawy emerytalnej dla wszystkich dróg żelaznych w Cesarstwie, Kasa Zjednoczenia została zlikwidowaną i zamienioną na nową Kasę Emerytalną, która się obecnie rządzi ustawą zatwierdzoną przez Ministerium Komunikacji, z pewnemi zmianami dotyczącemi miejscowych warunków.

Likwidacja Kasy Zjednoczenia dokonana została w ten sposób, że uczestnikom mającym więcej niż 10 lat

skończonych służby zapewniono prawa emerytalne, nabyte za przesłużony ten okres podług przepisów tejże Kasy, w stosunku do pobieranej ostatniej pensyi, a na zabezpieczenie tych praw służby osobisty fundusz każdego z nich, oddzielna skadka 4% od pobieranej obecnie płacy etatowej i droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska dopłaca 54,000 rubli rocznie. Uczestnicy zaś niemający 10 lat skończonych służby, stali się uczestnikami nowej Kasy emerytalnej z prawami lat przesłużonych i fundusze ich osobiste wydzielone z funduszów Kasy Zjednoczenia przelano do nowej Kasy emerytalnej.

Tu uwydatnić należy różnicę zasadniczą między temi Kasami.

I tak, podług przepisów Kasy Zjednoczenia, prawa emerytalne i ich wysokość zależały do wysłużonych lat, obliczenie więc było proste i łatwe, a mianowicie:

Po wysłużeniu 10 lat otrzymywał uczestnik  $\frac{4}{10}$  ostatnio przez dwa lata pobieranej pensyi:

po wysłużeniu 15 lat jej połowę	
po wysłużeniu 20 lat . . .	$\frac{6}{10}$
"        "        25 " . . .	$\frac{7}{10}$
"        "        30 " . . .	$\frac{8}{10}$
"        "        35 " . . .	$\frac{9}{10}$
"        "        40 całkowitą.	

Wdowom przyznawano  $\frac{3}{4}$  wysłużonej emerytury męża; jednemu lub dwojgu sierotom  $\frac{1}{8}$  wysłużonej emerytury; więcej niż dwojgu sierotom  $\frac{1}{4}$  wysłużonej emerytury męża.

Podług zaś Kasy nowej emerytalnej, prawa emerytalne nabywają się dopiero po 15 latach służby, lecz wysokość emerytury zależna od złożonego kapitału przez

uczestnika, czyli od sum zapisanych na jego rachunek osobisty, przyczem bierze się pod uwagę jego wiek, stan cywilny i t. d. Słowem, Kasa nowa zbliża się bardzo do kasy ubezpieczeń na życie, a obliczenie tych praw emerytalnych nie przystępne dla ogółu, wymaga biegłości w rachunkach i znajomości zastosowania odpowiednich tablic.

Mimowolna w obrachowaniu emerytury omyłka, przynieść może niedającą się powetować stratę w razie śmierci emeryta, można jednak spodziewać się, że kiedyś i tu nastąpi reforma tego przynajmniej rodzaju, że nie od sumy składek obliczana będzie emerytura, lecz wysokość składki unormowaną zostanie do z góry określonych praw emerytalnych.

Kapitał Kasy emerytalnej w roku 1895 wynosił 4,245,382 rub. a mianowicie:

Dawnej Kasy Zjednoczenia 2,509,270 rs., nowej Kasy Emerytalnej 1,736,112 rs.

Liczba osób pobierających emeryturę w tymże roku składała się: z 541 emerytów, 522 wdów i 175 sierot, razem 1,238; którym wypłacono 291,489 rubli.

Dla zwiększenia funduszów emerytalnych, Kasa udziela całej służbie pożyczki procentowe, ze spłatą na raty w ciągu jednego roku i w wysokości dwumiesięcznej pensyi za poręczeniem; dla tych co przesłużyli lat 3 jednomiesięczną, bez poręczenia.

Koszt utrzymania Kasy Emerytalnej ponosi Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i w r. 1895 wydano na to 19,018 rubli.

#### **b) Kasa Wsparć dla rzemieślników i robotników warsztatowych.**

Po zabezpieczeniu przyszłości Urzędników i Oficjalistów za pomocą Kasy Emerytalnej, Rada Zarządzająca zajęła

się wkrótce losem rzemieślników i robotników, pracujących w warsztatach mechanicznych drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, którzy ciężką pracą zdobywając kawałek chleba, nieotrzymywali dotąd żadnej pomocy podczas choroby, a co więcej nie mieli zapewnionego bytu na starość. Jakoż w roku 1870 założoną została dla nich Kasa Wsparć, do której każdy rzemieślnik i robotnik warsztatowy obowiązkowo należeć musi, a jako uczestnik, wnosi składkę w stosunku  $3\frac{1}{2}\%$  od 15-to dniowego zarobku.

Pierwiastkowo Kasa wsparć miała tylko za zadanie:

a) udzielać uczestnikom w razie choroby pomoc lekarską, lekarstwa, środki opatrunkowe i kąpiele, następnie

b) podczas choroby pozbawiającej możliwości zarobku, wydawać wsparcia na utrzymanie rzemieślnikowi po 45 kop., a robotnikowi po 30 kop. dziennie, przez przeciąg 6-ciu miesięcy,

c) w razie śmierci, dawać zapomogi na pogrzeby uczestnika i ich rodzin — wreszcie

d) udzielać pożyczki.

W trzy lata później, to jest w roku 1873 rzeczona Kasa zamienioną została na Kasę Zabezpieczenia, mającą powyżej wymienione cele. W roku zaś 1883 przywrócono jej pierwotną nazwę Kasy Wsparć, która dotąd pod tem mianem funkcjonuje.

Zadanie Kasy udzielać pomocy tym pracownikom tylko podczas choroby, Rada Zarządzająca uważała jeszcze za zbyt małe, ustawą też w tymże roku 1883 wydaną, znacznie rozszerzyła jej działalność, ustanawiając także emeryturę, przyczem rozumie się zwiększono jej środki z funduszów Towarzystwa.

Obecnie więc ta Kasa Wsparć, niezależnie od udzielenia pomocy lekarskiej, wydaje uczestnikom w czasie

choroby wsparcia pieniężne do wysokości rubla, a w razie śmierci uczestnika 30 rubli na kosztą jego pogrzebu, zaś 20 rubli na pogrzeb jego żony lub dziecka.

Oprócz tego przyznawaną jest emerytura pod nazwą pensyi alimentarnej, dla rodzin pozostałych po robotnikach i rzemieślnikach uległych kalectwu skutkiem nieszczęśliwych wypadków, która to pensya dla rodzin wynosi  $\frac{3}{8}$  całorocznej pracy, t. j. za 288 dni roboczych i udzielaną bywa w następującym rozmiarze:

Wdowa otrzymuje połowę pensyi alimentarnej,  
jedno dziecko do lat 16 przy matce  $\frac{1}{6}$  pensyi alimentarnej,  
dwoje dzieci „ „ „  $\frac{1}{3}$  „ „  
więcej nad dwoje „ „  $\frac{1}{2}$  „ „

Sieroty bez ojca i matki:

jedno dziecko  $\frac{1}{4}$  pensyi alimentarnej,  
dwoje dzieci  $\frac{1}{2}$  „ „  
troje „  $\frac{3}{4}$  „ „  
więcej nad troje—całkowitą.

Fundusze tej kasy, jak wyżej powiedziano, składają się z wniosków uczestników, a że nie wystarczyłyby na zaspokojenie tych potrzeb, Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej dobrowolnie dopłaca sumę wynoszącą 6 $\frac{0}{10}$  całkowitych zarobków, wypłacanych co 15 dni tymże robotnikom i rzemieślnikom.

Z tej dopłaty 4 $\frac{1}{2}$  $\frac{0}{10}$  obraca się na bieżące wydatki i wsparcia, a 1 $\frac{1}{2}$  $\frac{0}{10}$  na fundusz rezerwowy, który gdy osiągnie 10,000 rubli kapitału, przewyżka użytą ma być na pensye alimentarne, a procent od tego kapitału na jego zwiększenie.

Sumy powstałe z tej przewyżki 1 $\frac{1}{2}$  $\frac{0}{10}$ , dwie trzecie wnoszone są do funduszu alimentarnego, a  $\frac{1}{3}$  rozdzieloną

zostaje pomiędzy uczestników tytułem zapomogi, którą zapisuje się na osobisty rachunek każdego uczestnika.

Tą zapomogę otrzymuje uczestnik w następującym stosunku:

po upływie 10-ciu lat 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub> całkowitej sumy, zapomóg zapisanych na jego conto:

po upływie 12-tu lat 35<sup>0</sup>/<sub>0</sub> całkowitej sumy

„ 14-tu „ 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub> „ „

„ 16-tu „ 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub> „ „

„ 20-tu lat całość.

Wychodzący lub uwolniony uczestnik przed 10 laty, traci prawo do tych zapomóg i w takim razie przelewane one zostają do funduszu alimentarnego.

W roku 1895 jubileuszowym, Kasa Wsparć liczyła 3,044 uczestników.

Udzieliła pensji alimentarnych: 17 emerytom, 24 wdowom, 4 dzieciom.

i wydano na pomoc lekarską . . . .	8,000
na leczenie w szpitalach . . . .	1,750
na lekarstwa . . . . .	5,000
na desmurgiczne narzędzia . . . .	500
na kąpiele . . . . .	150
na środki opatrunkowe . . . . .	600
na wsparcia . . . . .	8,000
na pogrzeby. . . . .	2,400

Razem 26,400 rs.

Kapitał Kasy Wsparć dosięgnął w r. 1895 poważnej sumy 194,702 rubli.

Koszt zaś utrzymania tej Kasy ponosi droga Wiedeńska, na którą w r. 1895 wydano 34,000 rubli.

Obecnie kasa emerytalna wypłaca pensje alimentarne.

**c) Kasa Oszczędności dla służby drogi żelaznej  
Warszawsko-Wiedeńskiej.**

Ażeby ułatwić możność zaoszczędzenia małych kwot, w r. 1881 z inicjatywy obecnego Dyrektora Finansów D-ra Strasburgera, zaprowadzoną została Kasa Oszczędności dla całej służby drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, która ma na celu przyjmowanie składanych oszczędności, ażeby z przyrostem procentu, uczestnicy mogli uzbierać sobie choć skromne kapitały.

Wszystkie kasy stacyjne na linii i Kasa Główna w Warszawie są obowiązane przyjmować składki i wypłacać takowe codziennie w godzinach biurowych.

Od r. 1892 wnoszą się do tejże Kasy i kaucyje służbowe, składane w gotowiznie, które dotąd nie produkcyjnie były deponowane.

Kasa Oszczędności daje 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> od złożonego kapitału, lecz jeżeli przy formowaniu bilansu rocznego, okaże się przewyżka majątku nad zobowiązania kasy, to z tej przewyżki tworzy się fundusz rezerwowy, którego wysokość przepisy Kasy ustanawiają na 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> całego majątku.

Gdyby ten fundusz wynosił więcej niż 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, wówczas ta przewyżka powinna być rozdzieloną między uczestników Kasy, w stosunku pobranych przez nich procentów, lub podwyższoną być może stopa procentowa od lokowanych kapitałów.

W r. 1895 Kasa Oszczędności posiadała kapitału 225,008 rubli, a liczba uczestników wynosiła 1032 osoby.

Koszt administracji Kasy ponosi Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i włączony jest do kasy wsparć.

**d) Kasa Przezorności dla rzemieślników i robotników warsztatowych.**

W takimże samym celu jaki ma Kasa Oszczędności dla służby, w roku 1885 zaprowadzoną została Kasa Przezorności dla rzemieślników i robotników drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, która ma za zadanie:

a) przyjmować od uczestników peryodyczne składki, przy każdej dwutygodniowej wypłacie i kupując papiery publiczne, starać się, aby te składki przynosiły odpowiedni procent.

b) udzielać pożyczki uczestnikom.

Każdy uczestnik tej Kasy otrzymuje książeczkę, do której po upływie każdego kwartału wpisują się składki przez niego wnoszone po 6 kop. od każdego zarobionego rubla, a procent dopisywany bywa przy końcu każdego roku.

Oprócz przyjmowania składek, Kasa rzeczona udziela uczestnikom pożyczkę do wysokości 50 rubli. Obecnie włączoną ona została do Kasy Emerytalnej, poprzednio zaś była przy Kasie Wsparć.

W roku 1895 Kasa Przezorności liczyła członków 2,831 i posiadała kapitał 56,728 rubli.

Koszt administracji ponosi również Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w sumie 4,320 rubli.

**e) Szkoła Techniczna drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.**

Z otwarciem drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w roku 1845, ówczesna Administracja rządowa była zniewolona sprowadzać maszynistów z dróg zagra-

nicznych do obsługi lokomotyw, którzy jednocześnie obowiązywali się uczyć danych im do pomocy palaczów tego, co maszynista wiedzieć powinien, i za tą naukę otrzymywali gratyfikacją po 23 talarów, czyli po 23 ruble od osoby. W miarę jednak zwiększania się ruchu towarowego i pasażerskiego, liczba osób uzdolnionych w tym fachu okazała się nie wystarczającą, a przytem ich uzdolnienie do tego rodzaju służby wiele zostawiało do życzenia.

To też po przejściu drogi Wiedeńskiej na Towarzystwo, Zarząd ówczesny, ażeby zapobiedz brakowi maszynistów i posiadać liczniejszy ich kontyngens, polecił przyjmować na praktykę mechaniczną rzemieślników, mianowicie: ślusarzy, tokarzy lub kotlarzy, którzy przedewszystkiem obznajmiali się w warsztatach z konstrukcją lokomotyw, a po 6-ciu miesiącach zastępowali palaczów przy lokomotywach rezerwowych, następnie przy towarowych, a w końcu przy osobowych.

Po upływie dopiero jednego roku lub dwóch, stosownie do okazanych zdolności, mianowano ich pomocnikami maszynistów, a w kilka lat później, po złożeniu odpowiedniego egzaminu, zostawali maszynistami.

W roku 1869 z polecenia Ministerium Komunikacji ustanowioną była komisya do obmyślenia środków, do przysposobienia maszynistów dla budujących się dróg w Cesarstwie, która uznała przedewszystkiem za konieczne wyznaczyć oddzielnych instruktorów dla nadzoru nad jazdą, ażeby tym sposobem przygotować odpowiednią liczbę maszynistów. Otóż na instruktorów powołano starszych i doświadczonych maszynistów albo werkmajstrów, pod dozorem których kandydaci na maszynistów, uczyli się prowadzić pociąg i obsługiwać lokomotywę.

Na maszynistów zaś, taż Komisyja zaleciła wybierać ludzi zdrowych, umiejących czytać i pisać, a zarazem znających ślusarstwo, których początkowo należało obznajmiać w warsztatach a następnie przeznaczać do służby przy lokomotywach, pod okiem tychże instruktorów, jak się to już praktykowało w pewnym stopniu na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej.

W roku więc 1871 na drodze Wiedeńskiej otwarto szkołę instrukcyjną dla maszynistów, która dała początek obecnej szkole technicznej; urządzono zarazem warsztaty instrukcyjne i opracowano odpowiednią instrukcyę.

Ludzie sposobiący się na maszynistów, pod względem naukowym mało byli uzdolnieni, bo zaledwie umieli czytać, pisać i cztery działania arytmetyczne, a że młodzież z wyższem wykształceniem nie poświęcała się wówczas tak ciężkiemu zawodowi, obznajmienie więc praktyczne okazało się również nie wystarczającym.

Rutyna nie jest dostateczną w zawodzie maszynisty, któremu się powierza nietylko znaczny kapitał, jaki przedstawia lokomotywa, wagony i towar, a jeszcze co najdroższego, to życie pasażerów, a dowiedzioną było rzeczą, że większa część wypadków nieszczęśliwych pochodziła jedynie z nieznamomości rzeczy maszynistów, z braku teoretycznego ich wykształcenia, w zakresie wykonywanych obowiązków. Rutynista mógł zaradzić wypadkom, których był świadkiem i którym zapobiegać nauczył się od nauczyciela również maszynisty, ale kiedy zdarzył się wypadek nowy, wówczas wiedza jego nie dawała mu środków do usunięcia takowego. Tymczasem teoretycznie i praktycznie wykształcony maszynista, w każdym wypadku łatwiej sobie potrafi zaradzić.

Te motywy wywołały nieodzowną potrzebę wyśszego kształcenia maszynistów teoretycznie, i od tej chwili zakres nauk rozszerzono, zaprowadzono najprzód szkołę elementarną, a w r. 1872 zaprojektowano Szkołę Techniczną.

Warsztat instrukcyjny drogi Wiedeńskiej miewał przeszło 90 praktykantów, w którym kształcili się nie tylko na maszynistów, ale i na przyszłych werkmajstrów, mechaników, monterów i majstrów warsztatowych.

W roku też 1872 otwartą została Szkoła Techniczna drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, na zasadzie Ustawy specjalnie wypracowanej i przez Rząd zatwierdzonej, której tekst jest załączony w dodatku, dla świadomości ogółu służby, ażeby o tej szkole i o zakresie wykładanych w niej nauk miała dokładne pojęcie.

Pierwiastkowo Szkoła Techniczna składała się z oddziału przygotowawczego, podzielonego na trzy klasy i z dwóch kursów specjalnych.

W r. 1881 oddział ten zamieniono na szkołę 3 klasową z pięcioletnim kursem, pod nazwą szkoły miejskiej, kursa zaś specjalne zwiększono do trzech, ażeby wychowawcy szkoły byli przygotowani nie tylko na maszynistów ale zarazem uzdolnieni i do zajmowania posad w różnych gałęziach służby kolejowej.

W tym celu w roku 1894 wydany został regulamin o obowiązkowej praktyce dwuletniej, a liczba uczniów kończących szkołę, którzy chcą następnie zajmować posady na kolei Wiedeńskiej, rozkłada się na odpowiednie wydziały w następującym stosunku:

30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	przeznacza się na praktykę do wydziału mecha- nicznego,
30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ do służby drogowej.
20 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ do służby ruchu,
10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ do telegrafu,
10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ do służby ekspedycyjnej.

W razie braku miejsca w którym z powyższych wydziałów, przeznaczają się praktykanci do wydziału gospodarczego, albo też na własne ich żądanie.

Podczas dwuletniej praktyki, pobierają płacę po 60 kop. dziennie, a po złożeniu egzaminu z czynności i służby, otrzymują 90 kop. dziennie, dopóki nie zostaną zamianowani na posady etatowe.

Zbytecznem byłoby dowodzić ile dobrodziejstwa wyświadcza służbie kolejowej szkoła Techniczna drogi żelaznej Wiedeńskiej, jeżeli zwrócimy uwagę na to, że oprócz wykształcenia wyższego, młodzież ją kończąca ma zapewniony jeszcze byt i przyszłość, a nawet wielu już z tych wychowañców zajmuje poważniejsze stanowiska w kraju i na kolei. Jakież to ułatwienie dla niezamożnych rodziców, dać dzieciom bez wielkich trudów i starań staranne wychowanie i wykształcenie, a w dodatku kosztem małych wysiłków, jeżeli opłata w szkole miejskiej i na kursach specjalnych wynosi 10 rubli rocznie, od której jeszcze Zarząd Szkoły uwalnia, gdy materialne położenie lub niskie stanowisko ojca nie pozwala na ten wydatek.

Oprócz tej troskliwości o los dzieci służby, droga Wiedeńska otacza tą młodzież i ojcowską opieką; bowiem uczniowie mieszkający za obrębem Warszawy, przyjeżdżają pociągami do szkoły i wracają do domów na przestrzemi Warszawa-Skierniewice, pod dozorem Sekretarza

Szkoły, a ze względu na dłuższe z tego powodu przebywanie po za domem rodzicielskim bez posiłku i na późny powrót do domu na obiad, otrzymują bezpłatnie w szkole drugie śniadanie.

W roku jubileuszowym 1895 Szkoła Techniczna miała uczniów: 307 w szkole miejskiej, 77 na kursach specjalnych, 27 ukończyło ją całkowicie.

Przy założeniu Szkoły droga Wiedeńska płaciła na jej utrzymanie po 15 rubli z wiorsty, co wynosiło 6,940 rubli rocznie, obecnie zaś wydatek na całą szkołę w roku 1895 wynosi:

Na Szkołę Techniczną rubli 18,265

„ „ Miejską „ 20,620

---

Razem rubli 38,885

w której to sumie dopłata Towarzystwa drogi Wiedeńskiej wynosi 36,939 rubli.

Oprócz uwalniania biednych uczniów od opłaty szkolnej, niektórzy z nich otrzymują nawet pomoc pieniężną, już to na ubiór i książki, już to na dalsze kształcenie się, na który to cel złożony został fundusz 10,000 rubli, dla uczczenia pamięci dziś nie żyjącego Jenerała Lejtnanta Feichtnera, b. Prezesa Rady Zarządzającej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Procent od tego funduszu, stanowiący rubli 500, w postaci stypendyum rozdzielany bywa corocznie pomiędzy uczniów biednych a celujących w naukach, stosownie do uznania rady szkolnej.

Kuratorem Szkoły jest Leopold Kronenberg, obecny Prezes Rady Zarządzającej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, Naczelnikiem Eugeniusz Łopuszyński b. nauczyciel gimnazjalny, a Sekretarzem — Ernest Piechaczek.

Skład pedagogiczny liczył 20 nauczycieli.

### **f) Przytułek dla inwalidów kolejowych.**

Wiadomo powszechnie, że służba kolejowa przy wykonywaniu swych obowiązków, najczęściej pada ofiarą nieszczęśliwych wypadków, zdarzających się na drogach żelaznych, już to podczas jazdy, już to przy manewrach lokomotyw na stacyach.

Kalectwa odniesione jeżeli nie pociągają za sobą natchmiastowej śmierci, czynią zwykle ludzi niezdolnymi do dalszej pracy, a przez to stawiają ich w nader krytycznem położeniu.

Chociaż w takich razach udzielaną bywa emerytura ofiarom wypadku, to jednak nie zapewnia ona odpowiedniej opieki nieszczęśliwemu, zwłaszcza wtedy, gdy okaleczony nie wysłużył przepisanej liczby lat.

Ztąd więc powstała myśl założenia przytułków dla tego rodzaju biedaków i w r. 1882 zatwierdzoną została Ustawa dla domu Inwalidów pod nazwą Cesarza Aleksandra II, który utrzymują wszystkie drogi żelazne, znajdujące się w Cesarstwie Rosyjskiem.

Z uwagi na obszar Państwa, podzielono koleje żelazne na 5 grup, czyli okręgów, w których ma być zbudowany przytułek, w miarę jak zbierany na ten cel odpowiedni kapitał dozwoli to wykonać.

Okręgi są następujące: Moskiewski, Północno-Zachodni, Południowo-Zachodni, Południowy i Wschodni.

Droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska należy do okręgu Południowo-Zachodniego, w którego skład wchodzi następujące koleje: Nadwiślańska, Iwangrodzko-Dąbrowska, Łódzka, Terespolska, Petersburska od Warszawy do Wilna, Żabińsko-Pińska, Poleskie, Fastowska, Po-

łudniowo-Zachodnie i Moskiewsko-Brzeska od Brześcia do Smoleńska.

Pierwszy taki przytułek otworzono pod Moskwą w roku 1885, a w trzy lata później, to jest w roku 1888 otwarto dla okręgu Południowo-Zachodniego, do którego należy droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska.

Przytułek ten znajduje się we wsi Orchowie w gub. Grodzieńskiej, powiecie Brzeskim przy stacyi Włodawa, drogi żelaznej Brzesko-Chełmskiej, na gruntach kupionych od hr. Zamoyskiego i obejmuje przestrzeni 10 włók.

Koszt budowy jego wynosi 130,000 rubli.

Przytułek składa się z odpowiedniej ilości pojedynczych domków z ogrodami, które służą na mieszkanie dla inwalidów; jest tam na miejscu zarząd, budowle gospodarcze, szkoła, pralnia, domy dla służby i t. p.

Każdy żonaty pensjonarz otrzymuje oddzielny domek, bezzenni zaś mają mieszkania wspólne. Żonaci prowadzą gospodarstwo domowe u siebie, a bezzenni stołują się w ogólnej sali, rodzaj table d'hôte, dla których prowadzi się kuchnia.

Ze względu na zajmowane stanowiska na służbie i na stopień wykształcenia, inwalidzi podzieleni zostali na 2 kategorie, niższą i wyższą i z tego powodu w uposażeniu ich zachodzi pewna różnica.

Oprócz mieszkania, opału, światła i oprania, pensjonarze otrzymują wszystkie wiktuały w naturze i zasiłek pieniężny, mianowicie z kategorii niższej:

żonaty bezdzietny dziennie 6 kop.

„ dietny „ 12 „

z kategorii wyższej:

żonaty bezdzietny dziennie 20 kop.

„ dietny „ 25 „

Etat roczny utrzymania pensjonarzy jest następujący:  
z kategorii niższej:

dla bezżennego . . .	142 rub.
dla żonatego bezdzietnego	295 „
„ „ dzietnego .	330 „

z kategorii wyższej:

dla bezżennego . . .	297 „
dla żonatego bezdzietnego	401 „
„ „ dzietnego .	427 „

W domu Inwalidów mają prawo być przyjętymi:

- 1) osoby, które z winy zarządów kolejowych uległy ciężkiemu kalectwu i niemożności zarobkowania;
- 2) mniej ciężko poszkodowani na zdrowiu również z winy zarządów kolejowych, którym ten szwank osłabia moc zarobkowania;
- 3) osoby uległe kalectwu z własnej nieostrożności;
- 4) którzy utracili zdrowie skutkiem długoletniej służby – wreszcie
- 5) osoby w podeszłym wieku a zasługujące na tę pomoc z uwagi na nieskazitelną służbę.

O pomieszczenie się, należy zrobić podanie do Zarządu tej drogi, w której interesowana osoba pełniła służbę.

Na utrzymanie tych przytułków droga żelazna. Warszawsko-Wiedeńska płaci rocznie 3767 rs.

q) Służba Zdrowia.

Celem udzielania pomocy i porady lekarskiej personelowi kolejowemu a w nagłych wypadkach i pasażerom, uorganizowaną jest na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej służba zdrowia pod nadzorem i głównym kierun-

kiem naczelnego lekarza, składająca się z 24 lekarzy i 18 felczerów.

Cała linia podzieloną została na 12 udziałów, a w każdym z nich stosownie do liczby stacyonowanej służby, ordynuje jeden lub dwóch lekarzy przy pomocy jednego albo kilku felczerów.

Udziały są następujące:

- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| 1) Warszawa     | 7) Częstochowa   |
| 2) Grodzisk     | 8) Granica       |
| 3) Skierniewice | 9) Sosnowice     |
| 4) Kołuszki     | 10) Kutno        |
| 5) Piotrków     | 11) Włocławek    |
| 6) Noworadomsk  | 12) Aleksandrów. |

W Warszawie urządzono jest ambulatoryum, w którym chorzy przychodzący otrzymują codziennie poradę i pomoc lekarską oraz i lekarstwa — złożeni zaś ciężką niemocą, oddawani są do miejscowych szpitali kosztem drogi żelaznej, jeżeli nie posiadają środków leczenia się u siebie w domu.

W roku 1895 koszt utrzymania służby zdrowia wynosił 57,756 rub., z której to sumy wydano:

na lekarstwa . . . . .	9,335 rubli
na leczenie w szpitalach . . . .	6,378 „
na pogrzeby . . . . .	7,074 „

Naczelnym lekarzem tej służby jest Dr. Franciszek Śliwicki.