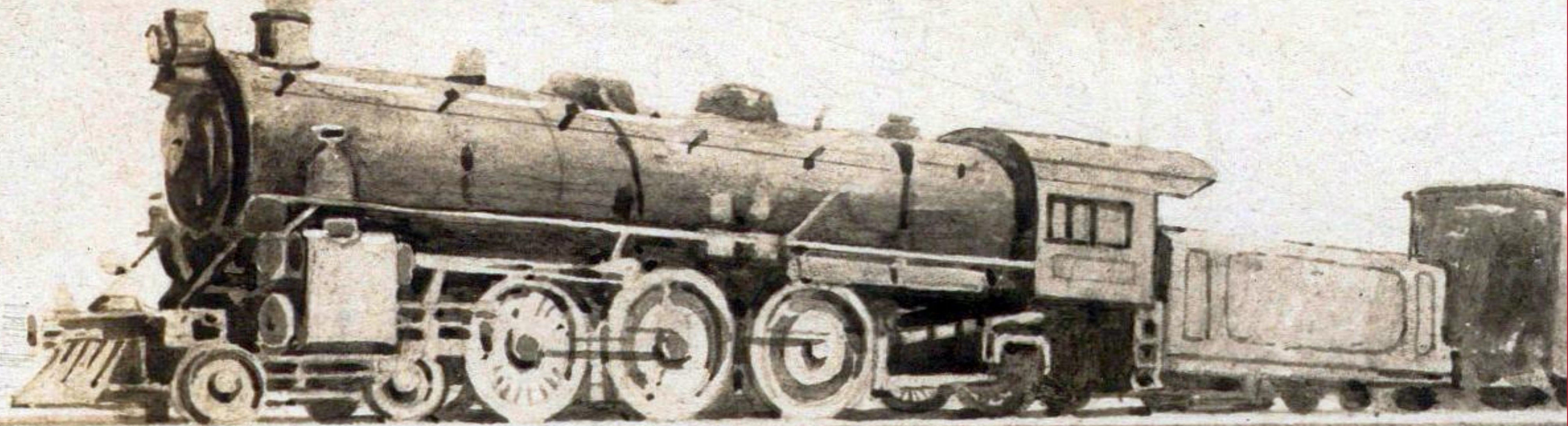




Drogi Żelazne
Przegląd materiałów dotyczących kolei w zasobie Archiwum Państwowego w Radomiu

Wprowadzenie

24 września 2026 roku mija równo 100 lat od wydania przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Ignacego Mościckiego rozporządzenia o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polskie Koleje Państwowe. Ta wyjątkowa rocznica odnosząca się do niezwykle ważnego wydarzenia w dziejach transportu publicznego w naszym kraju stanowi doskonały asumpt do pochylenia się nad zasobem radomskiego archiwum państwowego w poszukiwaniu źródeł dotyczących kolei. Ten niezwykle istotny do dziś środek transportu ludzi i różnorodnego mienia, niewątpliwie ma przed sobą przyszłość, natomiast za sobą interesującą przeszłość znajdującą odbicie w wielu przechowywanych przez nas dokumentach.

W związku z powyższym przeprowadziliśmy specjalną, kierunkową kwerendę archiwalną, której wyniki po selekcji prezentujemy w niniejszym zestawieniu źródeł. Wśród nich znajduje się szereg rozlicznych materiałów archiwalnych dotyczących się kolei w stosunku do której niegdyś powszechnie stosowano nazwę Droga Żelazna. Przy wyborze materiałów archiwalnych brano pod uwagę ich stan zachowania, głębię informacyjną oraz walory wizualne. Zdecydowano się na formułę przeglądu, która pozwala na szerokie przedstawienie dokumentów traktujących o różnych składowych kolejnictwa.

Opracowany zbiór mieści archiwalia pochodzące z XIX, XX i XXI w., które zostały sporządzone w języku polskimi, rosyjskim i niemieckim. Akta ułożono w porządku chronologicznym. W ich gronie znalazły się m.in.: dokumenty rękopiśmienne, druki, afisze, plakaty, mapy, plany i fotografie. Warto w tym miejscu odnotować, że część nadmienionych materiałów nie była do tej pory publikowana, a inne z kolei, jak większość afiszów i plakatów, dostępna jest bezpłatnie w serwisie Szukajwarchiwach.

Ekspozycja agreguje rozproszone w wielu zespołach archiwalnych źródła, które z powodzeniem mogą zostać wykorzystane do odtwarzania historii kolei, zarówno w wymiarze regionalnym, jak i ogólnopolskim. Każdy z dokumentów opatrzony został opisem zawierającym nazwę zespołu lub zbioru oraz konkretną sygnaturę, co pozwala na ich lokalizację w zasobie Archiwum Państwowego w Radomiu.

568.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej

z dnia 24 września 1926 r.

o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje
Państwowe”.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

ROZDZIAŁ I.

Nazwa, siedziba i zakres działania przedsiębiorstwa.

Art. 1. Zarząd kolejami państwowymi i majątkiem Skarbu Państwa, przeznaczonym do użytku kolei państwowych, oraz kolejami prywatnymi, znajdującymi się w zarządzie państwowym, powierza się przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Polskie Koleje Państwowe”, prowadzonemu wedle zasad handlowych z uwzględnieniem potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego.

Art. 2. Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” stanowi samodzielną osobę prawną z siedzibą w st. m. Warszawie.

Art. 3. Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” prowadzi eksploatację wszystkich linii kolejowych, zarządzanych dotychczas przez Ministerstwo Kolei, i w tym celu obejmuje w zarząd cały ich majątek, tak nieruchomy, jak i ruchomy wraz ze wszystkimi prawami i przynależnościami z całym istniejącym zapasem gotówki i zapasem materiałów.

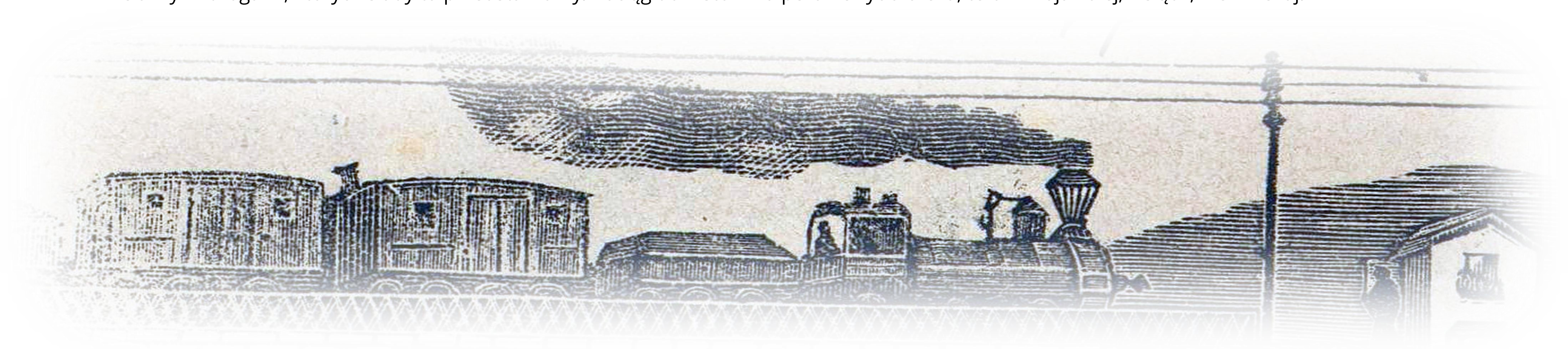
Objęcie w zarząd i eksploatację pomienionych kolei nie narusza w niczym istniejących dotychczas praw własności do poszczególnych części objętego nieruchomości majątku.

Wprowadzenie

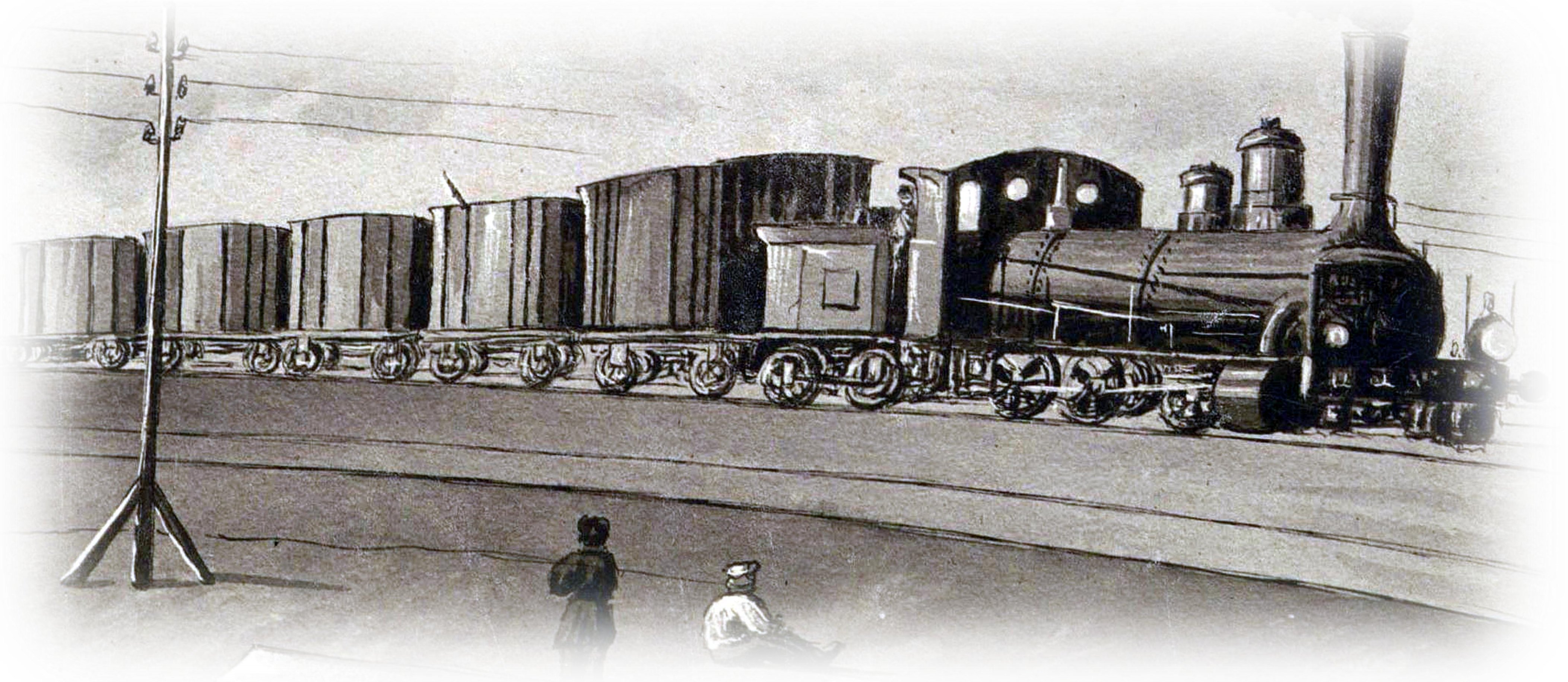
Wystawa ukazuje dokumenty związane z koleją w Radomiu, w tym PKP oraz Drogą Żelazną Iwangrodzko-Dąbrowską, która przebiegała przez miasto. Poza tym prezentujemy m.in. fotografie radomskiego dworca kolejowego oraz akta powstałe w wyniku działalności Okręgowego Kolejowego Komitetu Plebiscytowego w Radomiu. W charakteryzowanym zestawieniu znalazły się również dokumentalne artefakty dotyczące się chociażby kolei w Krakowie, Skierniewicach, Sieradzu oraz Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Równem na Ukrainie.

Ekspozycja obejmuje też materiały powiązane ze strajkiem kolejarzy i ich związkami zawodowymi, a także druki władz dotyczące kolei i mapy sieci kolejowych spośród których należy wymienić barwną mapę Królestwa Polskiego z oznaczeniem dróg żelaznych, bitych i zwyczajnych z 1917 r. W omawianym zbiorze archiwaliów nie mogło zabraknąć oczywiście biletów kolejowych z różnych okresów oraz dowodów tożsamości wydawanych pracownikom kolei i ich bliskim. Na szczególne wyróżnienie zasługują unikatowe metalowe znaczki ogniska Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Równem i jego zarządu z końca lat 30. XX w. oraz zezwolenie na zawarcie związku małżeńskiego przez konduktora lubelskich drużyn konduktorskich z 1920 r. Trzeba także wspomnieć o przyrzeczeniu służbowym składanym przez pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe datowanym na 1935 rok oraz plakacie zawierającym dane o zasobach kolejowych Polski i Litwy Kowieńskiej.

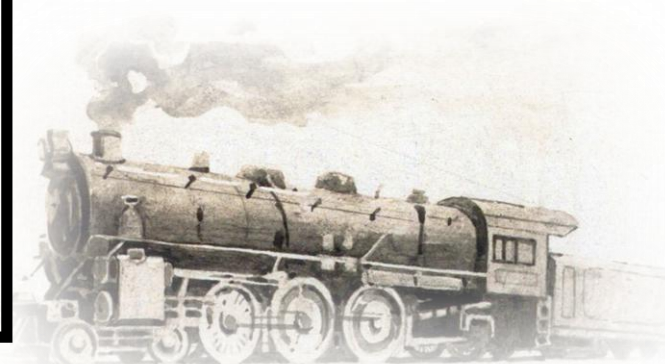
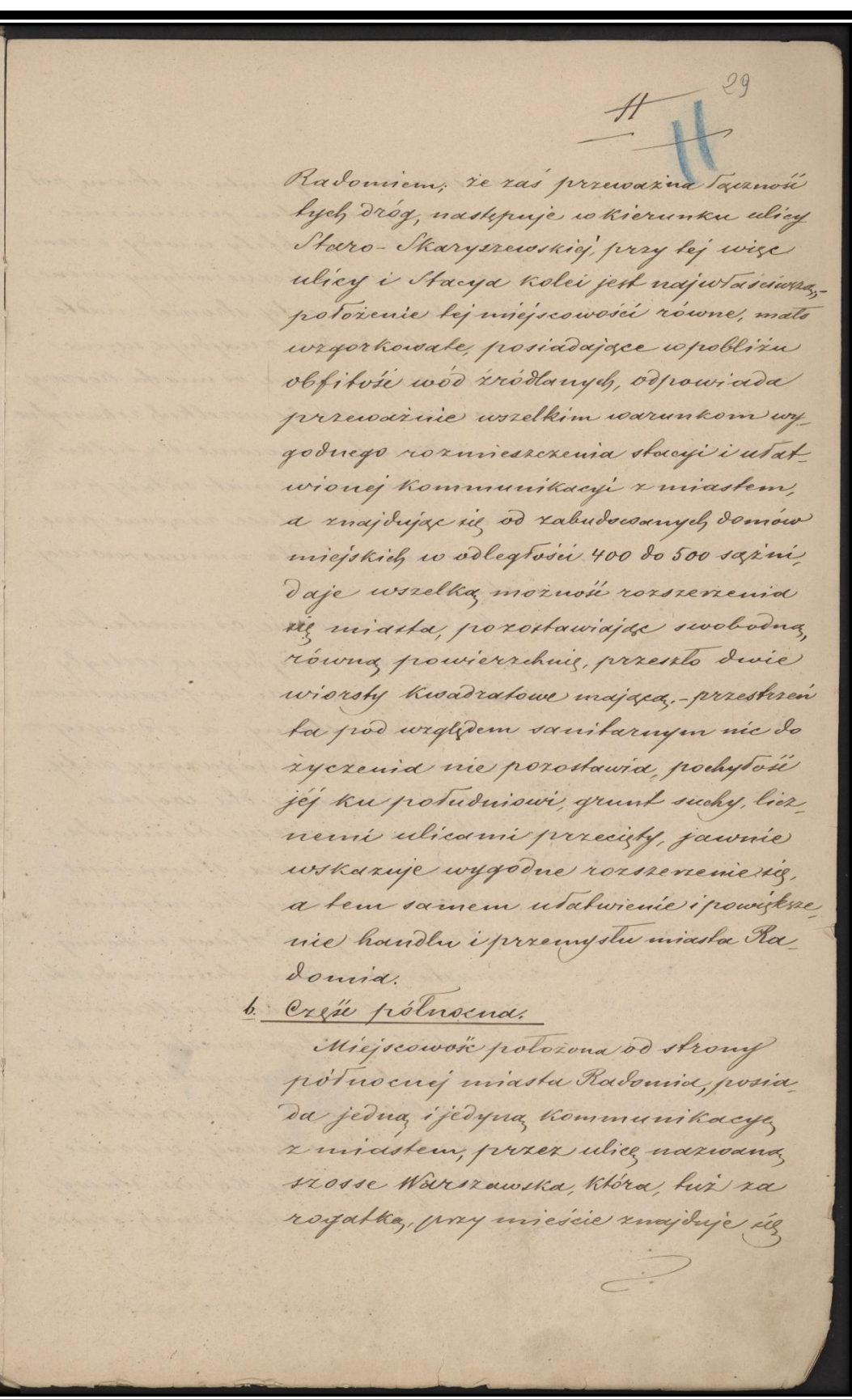
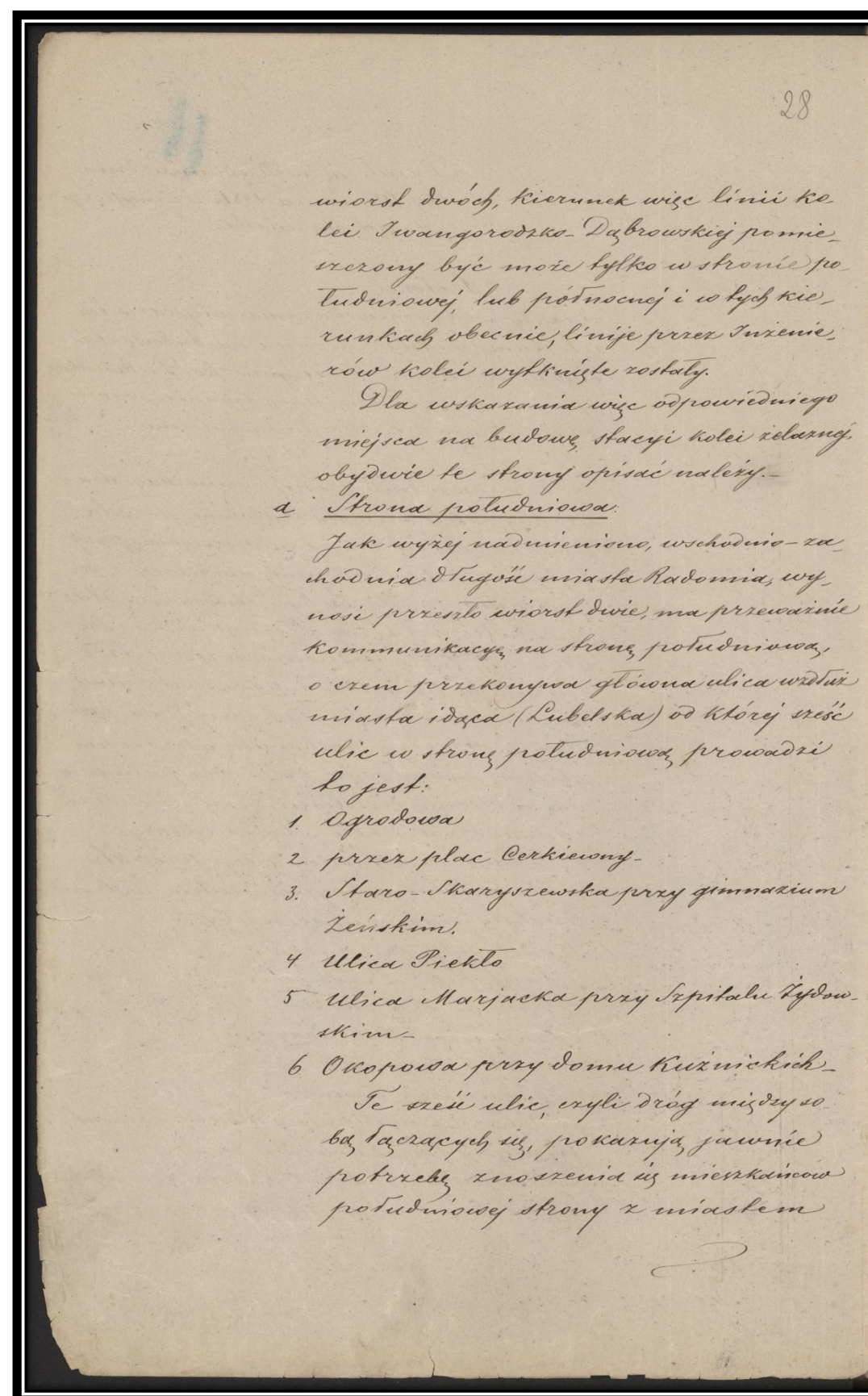
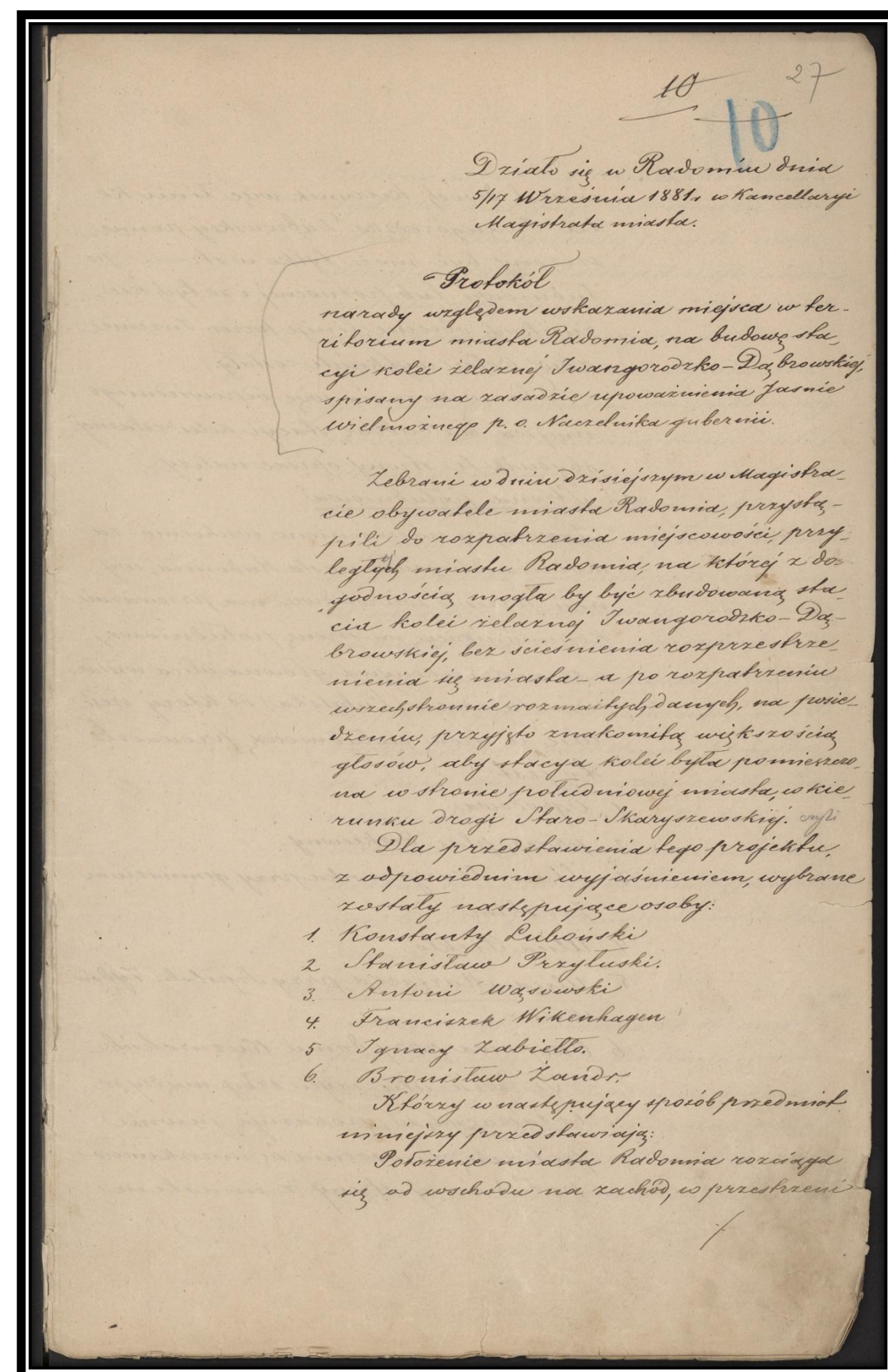
Zapraszamy do zapoznania się z rzeczoną kolekcją materiałów archiwalnych w których dawna kolej jest nadal żywa. Wyrusz z nami w podróż żelaznymi drogami, których ślady tu przedstawiamy. Pociąg do historii na peronie życia czeka, teraz Twoja kolej, wsiądź, nie zwlekaj.



Materiały archiwalne

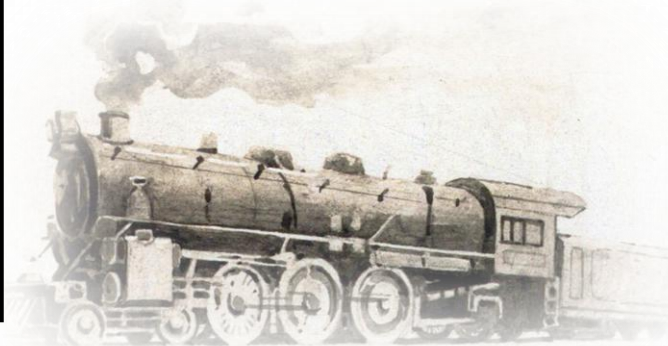


Protokół narady dotyczącej wyboru miejsca pod budowę stacji
Drogi Żelaznej Iwangorodzko-Dąbrowskiej, 1881 r.
Akta miasta Radomia, sygn. 1893.

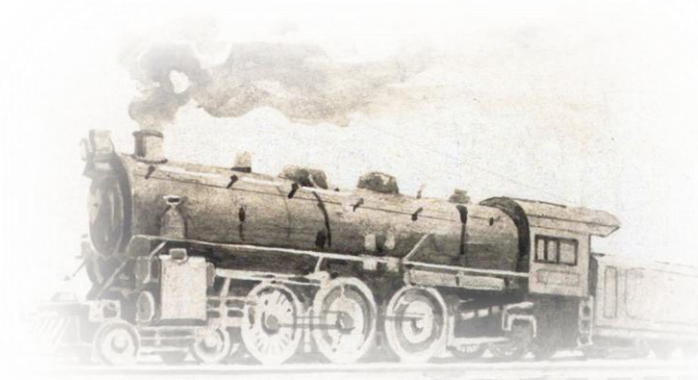
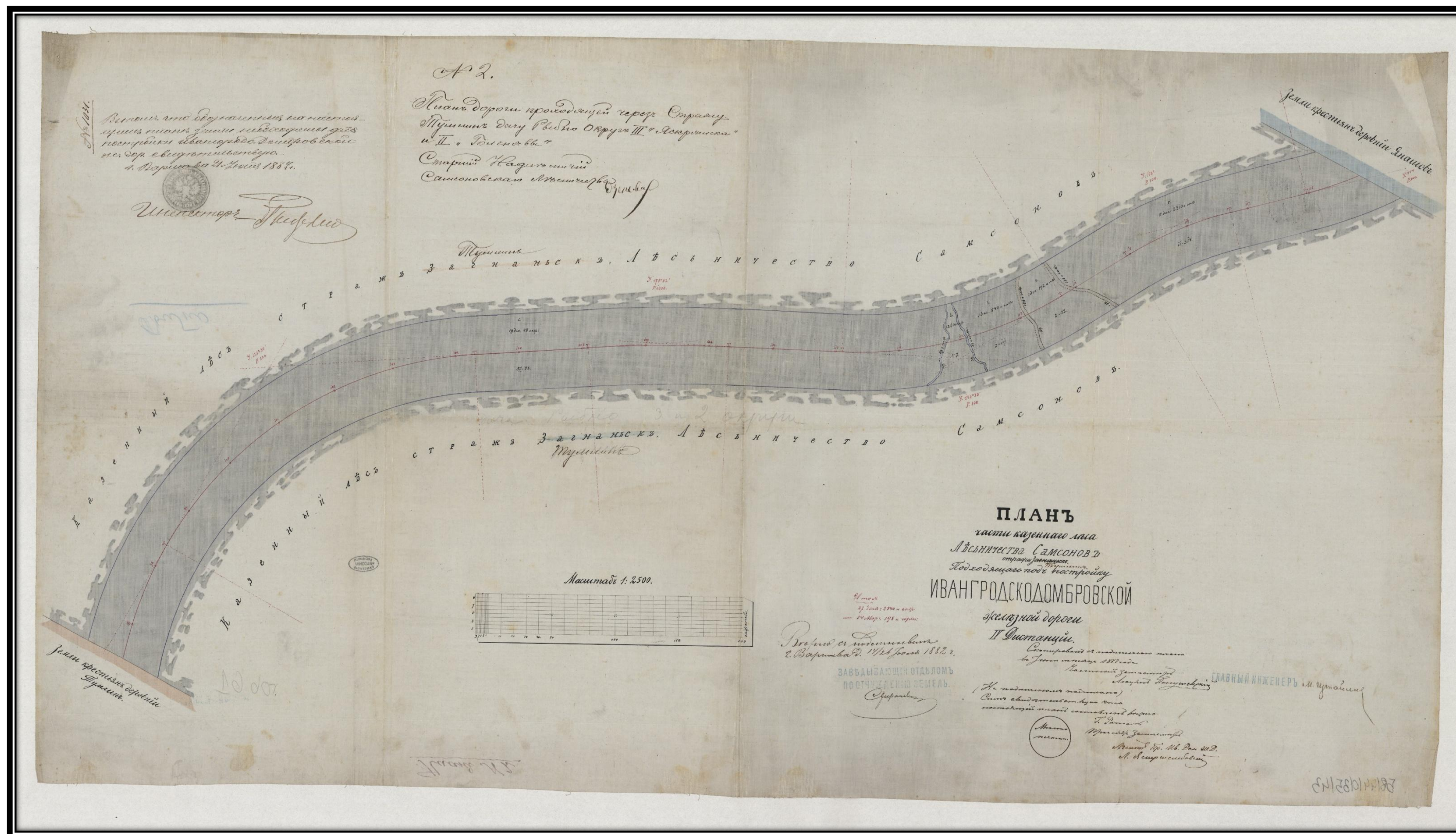


**ARCHIWA
PAŃSTWOWE**
 ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU

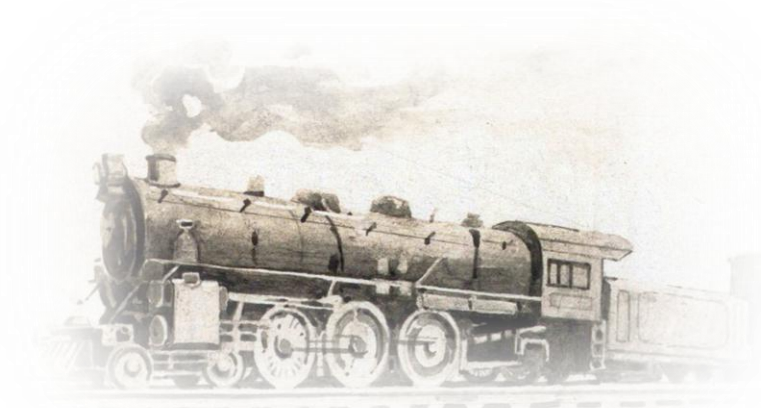
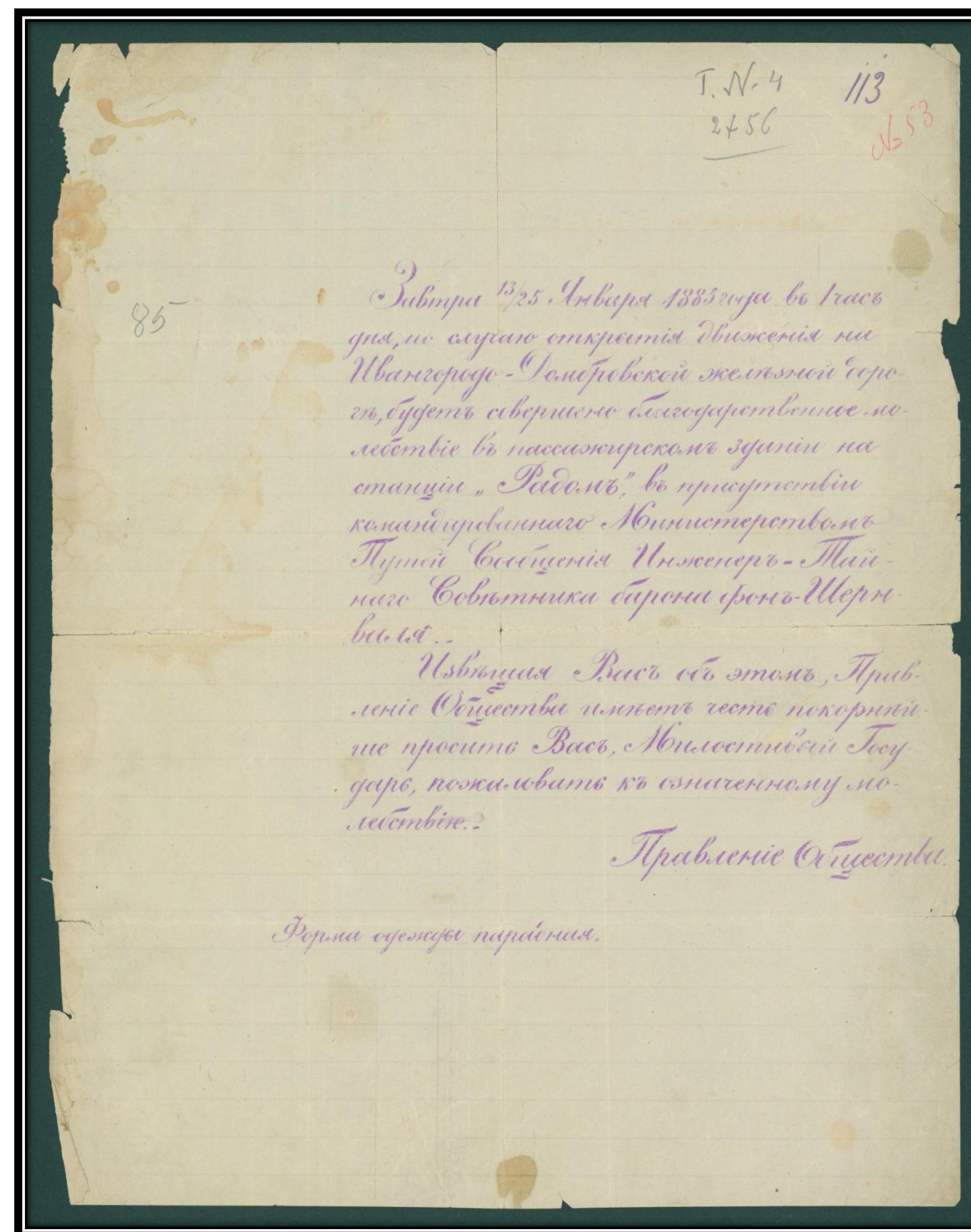
Ze względu, że termin sła-
szenia sprawy z Koleją
Świątochotnicko - Dombrowską
co do obywateli miasta ob-
chodzący przez Szkołę Szko-
wa Warszawską, wyzna-
czony został na dzień ² Pa-
ździernika r. b., niniejszym
niżej wymienieni obywatele
zapraszają się na dzień jutro-
szy do jest na ^{23 Wnieśna} ^{5 października} do
Niedźwiele do lokalu ^{Przez}
renta miasta, pomiędzy
10-11 godziną rana, do celu
objęcia konferencyi i posta-
nowienia w powyższej spra-
wie.



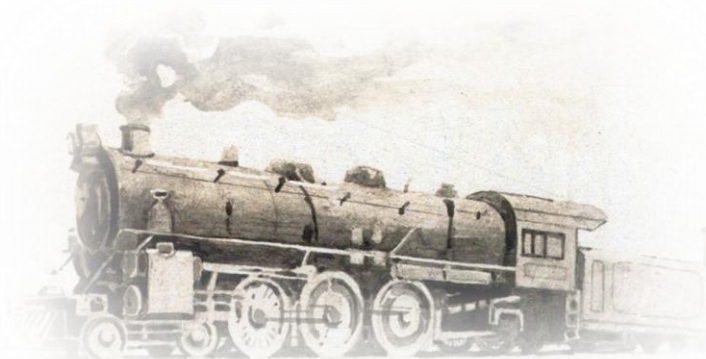
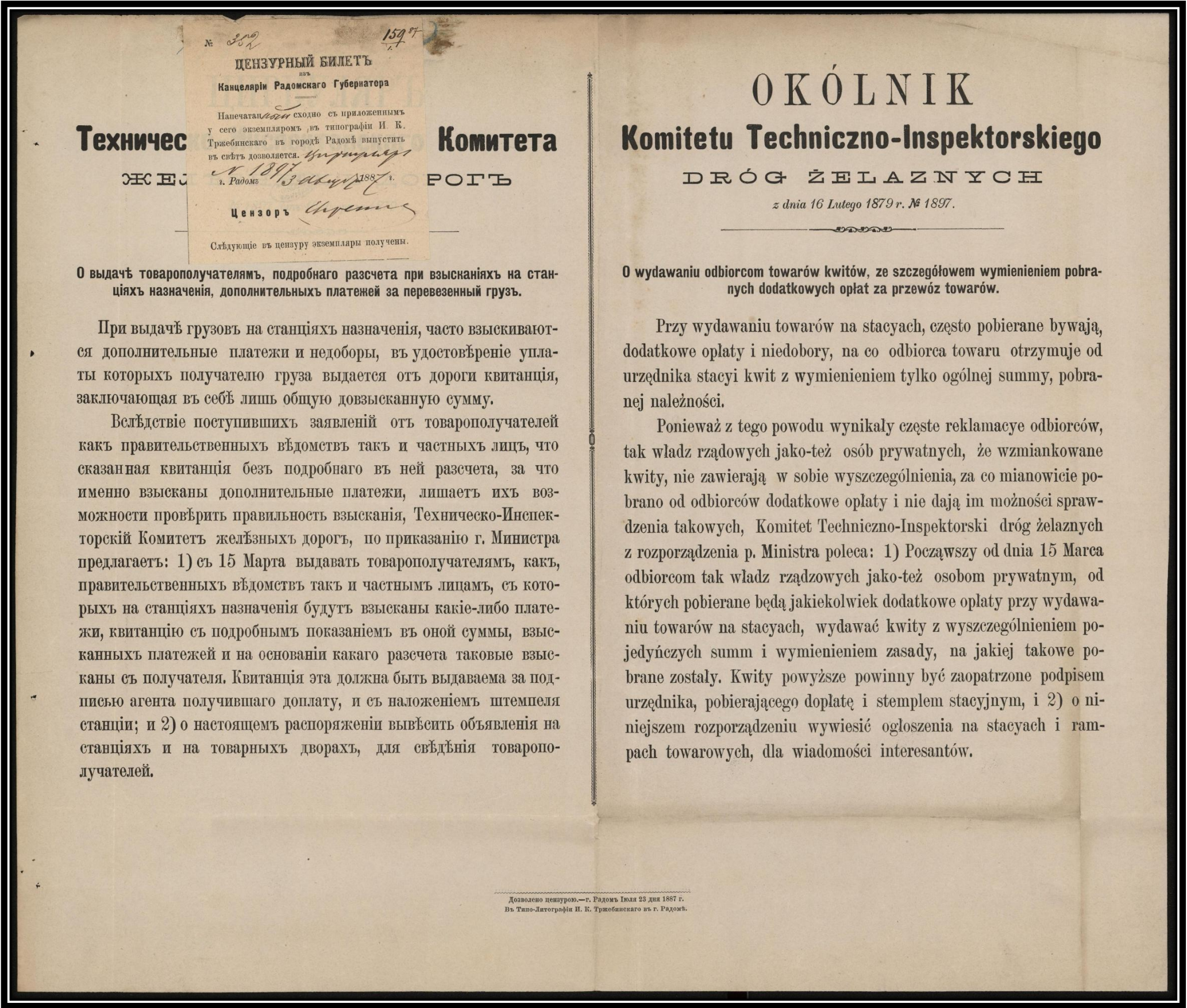
Plan części lasu rządowego Leśnictwa Samsonów Straży Tumlin
przeznaczonego pod budowę Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, 1882 r.
Zarząd Dóbr Państwowych Guberni Radomskiej, Kieleckiej, Lubelskiej, Siedleckiej, sygn. 43
(ZDP - plany „leśne” - gubernia kielecka).



Informacja o nabożeństwie dziękczynnym za uruchomienie Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, które ma zostać odprawione w dniu 25 stycznia 1885 roku na radomskim dworcu kolejowym. Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 21, obiekt nr 41.



Okólnik komitetu Techniczno-Inspektorskiego Dróg Żelaznych o wydawaniu odbiorcom towarów kwitów, 1887 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2777.



Rozkład ruchu pociągów Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej ważny od listopada 1887 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2779.

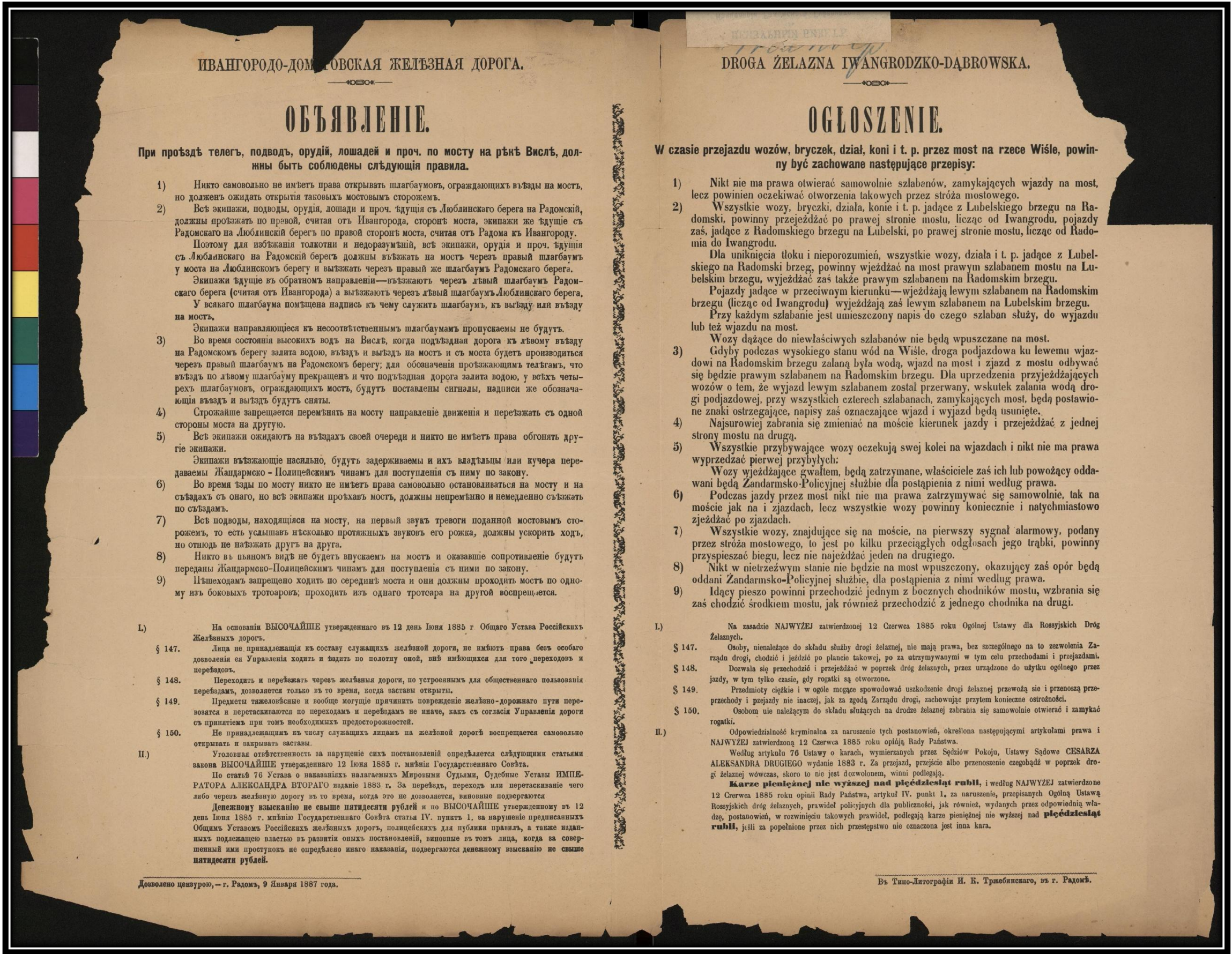
DROGA ŻELAZNA IWANGRODZKO-DĄBROWSKA

ROZKŁAD RUCHU POCIĄGÓW PASAŻERSKICH

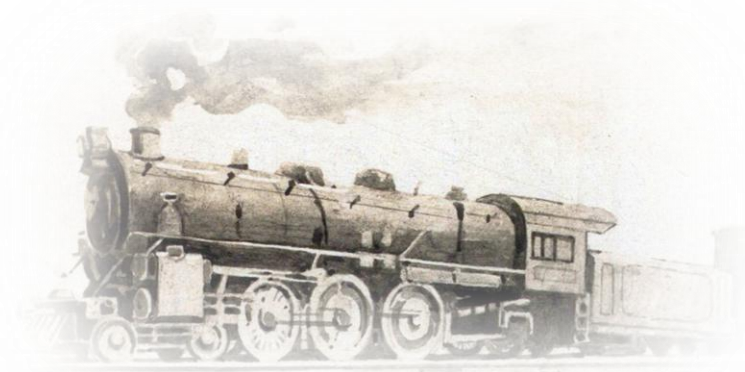
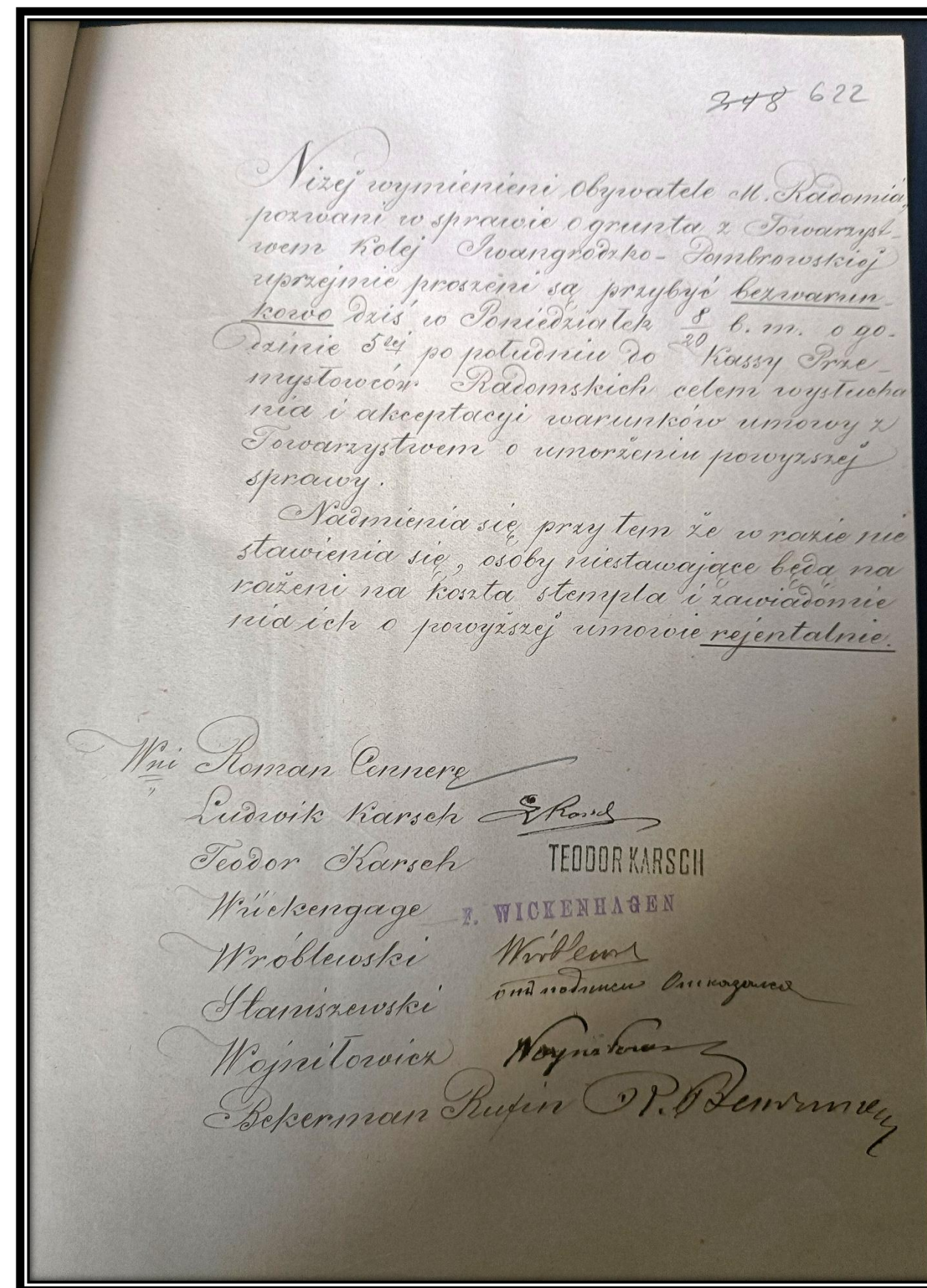
od 15 Listopada 1887 r.

Z IWANGRODU DO DĄBROWY												Z DĄBROWY DO IWANGRODU											
Pociąg Towarowy-Dzienny № 1						Pociąg Towarowy-Dzienny № 2						Pociąg Towarowy-Dzienny № 3						Pociąg Towarowy-Dzienny № 4					
Pociąg Pasażerski № 1						Pociąg Pasażerski № 2						Pociąg Pasażerski № 3						Pociąg Pasażerski № 4					
Pociąg Pasażerski № 5						Pociąg Pasażerski № 6						Pociąg Pasażerski № 7						Pociąg Pasażerski № 8					
Pociąg Pasażerski № 9						Pociąg Pasażerski № 10						Pociąg Pasażerski № 11						Pociąg Pasażerski № 12					
Pociąg Pasażerski № 13						Pociąg Pasażerski № 14						Pociąg Pasażerski № 15						Pociąg Pasażerski № 16					
Pociąg Pasażerski № 17						Pociąg Pasażerski № 18						Pociąg Pasażerski № 19						Pociąg Pasażerski № 20					
Pociąg Pasażerski № 21						Pociąg Pasażerski № 22						Pociąg Pasażerski № 23						Pociąg Pasażerski № 24					
Pociąg Pasażerski № 25						Pociąg Pasażerski № 26						Pociąg Pasażerski № 27						Pociąg Pasażerski № 28					
Pociąg Pasażerski № 29						Pociąg Pasażerski № 30						Pociąg Pasażerski № 31						Pociąg Pasażerski № 32					
Pociąg Pasażerski № 33						Pociąg Pasażerski № 34						Pociąg Pasażerski № 35						Pociąg Pasażerski № 36					
Pociąg Pasażerski № 37						Pociąg Pasażerski № 38						Pociąg Pasażerski № 39						Pociąg Pasażerski № 40					
Pociąg Pasażerski № 41						Pociąg Pasażerski № 42						Pociąg Pasażerski № 43						Pociąg Pasażerski № 44					
Pociąg Pasażerski № 45						Pociąg Pasażerski № 46						Pociąg Pasażerski № 47						Pociąg Pasażerski № 48					
Pociąg Pasażerski № 49						Pociąg Pasażerski № 50						Pociąg Pasażerski № 51						Pociąg Pasażerski № 52					
Pociąg Pasażerski № 53						Pociąg Pasażerski № 54						Pociąg Pasażerski № 55						Pociąg Pasażerski № 56					
Pociąg Pasażerski № 57						Pociąg Pasażerski № 58						Pociąg Pasażerski № 59						Pociąg Pasażerski № 60					
Pociąg Pasażerski № 61						Pociąg Pasażerski № 62						Pociąg Pasażerski № 63						Pociąg Pasażerski № 64					
Pociąg Pasażerski № 65						Pociąg Pasażerski № 66						Pociąg Pasażerski № 67						Pociąg Pasażerski № 68					
Pociąg Pasażerski № 69						Pociąg Pasażerski № 70						Pociąg Pasażerski № 71						Pociąg Pasażerski № 72					
Pociąg Pasażerski № 73						Pociąg Pasażerski № 74						Pociąg Pasażerski № 75						Pociąg Pasażerski № 76					
Pociąg Pasażerski № 77						Pociąg Pasażerski № 78						Pociąg Pasażerski № 79						Pociąg Pasażerski № 80					
Pociąg Pasażerski № 81						Pociąg Pasażerski № 82						Pociąg Pasażerski № 83						Pociąg Pasażerski № 84					
Pociąg Pasażerski № 85						Pociąg Pasażerski № 86						Pociąg Pasażerski № 87						Pociąg Pasażerski № 88					
Pociąg Pasażerski № 89						Pociąg Pasażerski № 90						Pociąg Pasażerski № 91						Pociąg Pasażerski № 92					
Pociąg Pasażerski № 93						Pociąg Pasażerski № 94						Pociąg Pasażerski № 95						Pociąg Pasażerski № 96					
Pociąg Pasażerski № 97						Pociąg Pasażerski № 98						Pociąg Pasażerski № 99						Pociąg Pasażerski № 100					
Pociąg Pasażerski № 101						Pociąg Pasażerski № 102						Pociąg Pasażerski № 103						Pociąg Pasażerski № 104					
Pociąg Pasażerski № 105						Pociąg Pasażerski № 106						Pociąg Pasażerski № 107						Pociąg Pasażerski № 108					
Pociąg Pasażerski № 109						Pociąg Pasażerski № 110						Pociąg Pasażerski № 111						Pociąg Pasażerski № 112					
Pociąg Pasażerski № 113						Pociąg Pasażerski № 114						Pociąg Pasażerski № 115						Pociąg Pasażerski № 116					
Pociąg Pasażerski № 117						Pociąg Pasażerski № 118						Pociąg Pasażerski № 119						Pociąg Pasażerski № 120					
Pociąg Pasażerski № 121						Pociąg Pasażerski № 122						Pociąg Pasażerski № 123						Pociąg Pasażerski № 124					
Pociąg Pasażerski № 125						Pociąg Pasażerski № 126						Pociąg Pasażerski № 127						Pociąg Pasażerski № 128					
Pociąg Pasażerski № 129						Pociąg Pasażerski № 130						Pociąg Pasażerski № 131						Pociąg Pasażerski № 132					
Pociąg Pasażerski № 133						Pociąg Pasażerski № 134						Pociąg Pasażerski № 135						Pociąg Pasażerski № 136					
Pociąg Pasażerski № 137						Pociąg Pasażerski № 138						Pociąg Pasażerski № 139						Pociąg Pasażerski № 140					
Pociąg Pasażerski № 141						Pociąg Pasażerski № 142						Pociąg Pasażerski № 143						Pociąg Pasażerski № 144					
Pociąg Pasażerski № 145						Pociąg Pasażerski № 146						Pociąg Pasażerski № 147						Pociąg Pasażerski № 148					
Pociąg Pasażerski № 149						Pociąg Pasażerski № 150						Pociąg Pasażerski № 151						Pociąg Pasażerski № 152					
Pociąg Pasażerski № 153						Pociąg Pasażerski № 154						Pociąg Pasażerski № 155						Pociąg Pasażerski № 156					
Pociąg Pasażerski № 157						Pociąg Pasażerski № 158						Pociąg Pasażerski № 159						Pociąg Pasażerski № 160					
Pociąg Pasażerski № 161						Pociąg Pasażerski № 162						Pociąg Pasażerski № 163						Pociąg Pasażerski № 164					
Pociąg Pasażerski № 165						Pociąg Pasażerski № 166						Pociąg Pasażerski № 167						Pociąg Pasażerski № 168					
Pociąg Pasażerski № 169						Pociąg Pasażerski № 170						Pociąg Pasażerski № 171											

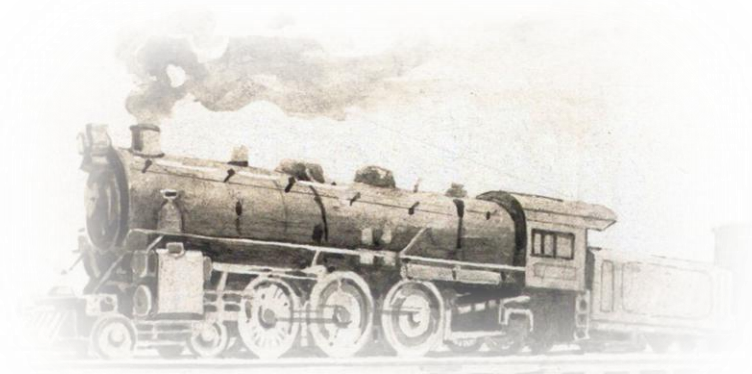
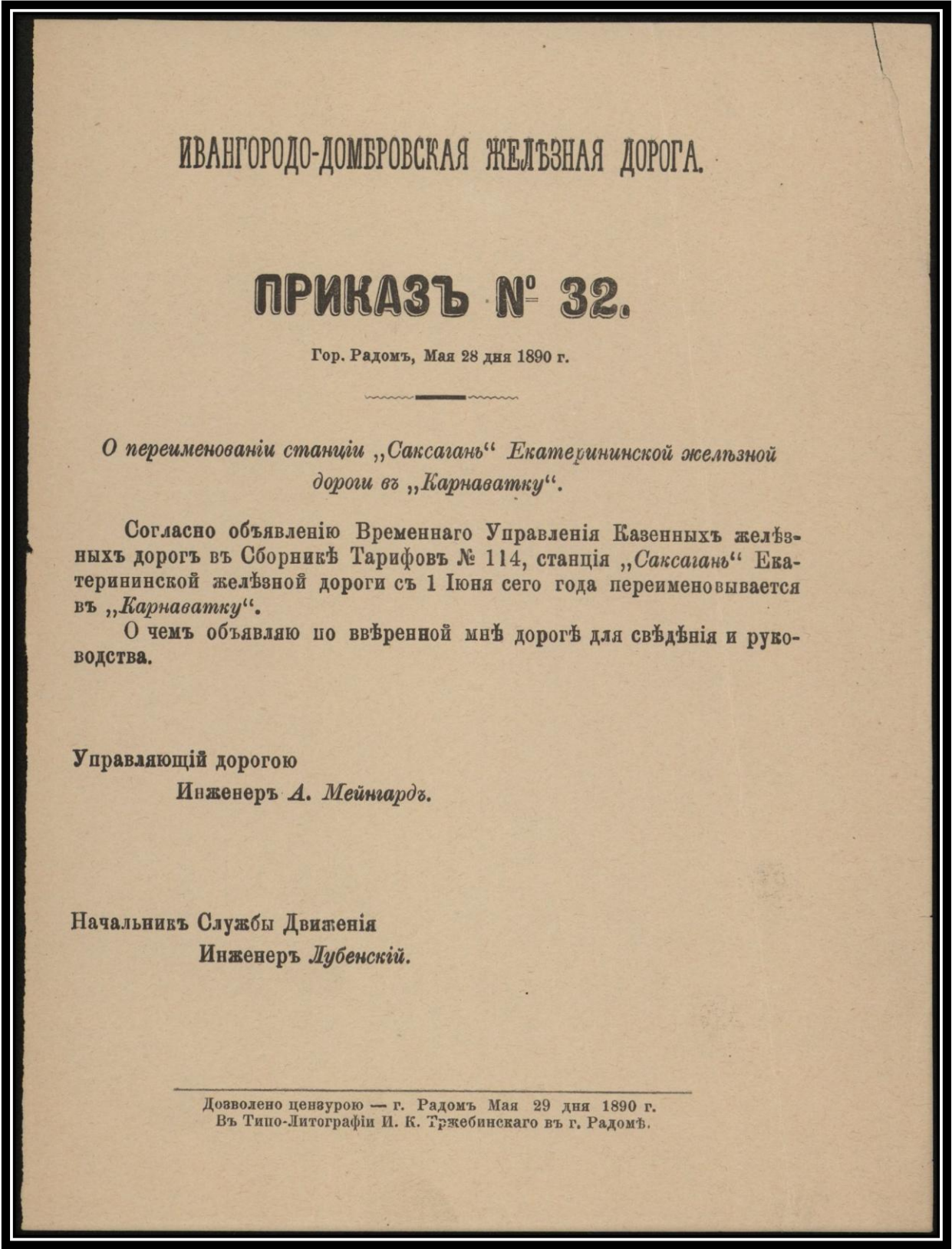
Ogłoszenie dotyczące przejazdów przez most na rzece Wiśle
wydane przez Droгę Żelazną Iwangrodzko-Dąbrowską, 1887 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2778.



Prośba o przybycie na spotkanie pozwanych w sprawie o grunty
z Towarzystwem Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, 1890 r.
Akta miasta Radomia, sygn. 1893.



Rozkaz nr 32 z dnia 28 maja 1890 r. dotyczący zmiany nazwy stacji Saksagan Kolei Jekateryninskiej, 1890 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2781.



10



354 633

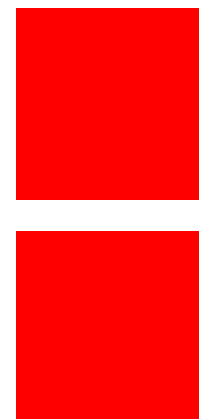
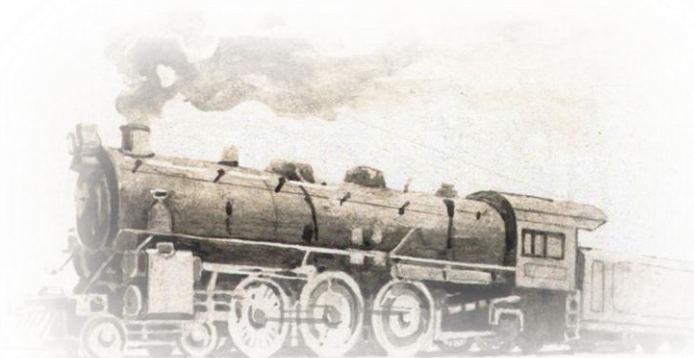
Plan wyachłostroznego naradzania się
w powyszej kresce byli zaproszeni z de-
cyzji b. Naczelnika Gubernii do miejsc-
go Magistra i kilku Obywateli miejscy-
ch Kupcy, Przemysłowcy i rzemieślnicy, lecz i
w ogóle mieszkańcy wyoskich stanów. Na
radę w tym przedmiocie zajęte w formie
sporzadzonych w miejskim Magistracie
protokołów odbywały się, niejednokrotnie,
a jakkolwiek w pewnych rzeczach, w tre-
ściach mniejszego znaczenia, było ro-
znowice i zdanie, niemniej jednak ogół
zgodził się na jedno, mianowicie zapro-
ponowanie Towarzystwa Stogi i Łazni
grunty potrzebnych dla stolicy bezpłat-
nie z tym warunkiem, że zrealizowanie
należności za grunty ma być odpłatnie

634

Spornierock also uelocumhoraria

358 635

Po przeczytaniu powyższego uwa-
ża się o stanie na miejscu podpi-
sów. —



Rozkłady ruchu pociągów Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej ważne od 15.10.1893 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2782, 2783.

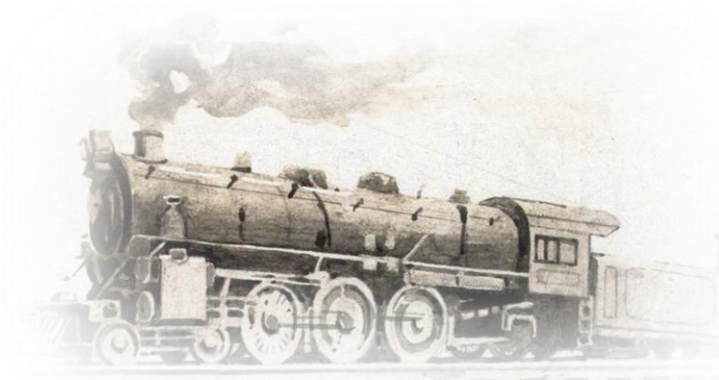


ARCHIWA
PAŃSTWOWE

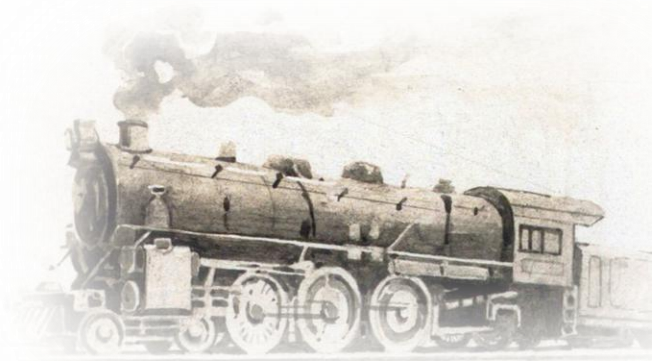
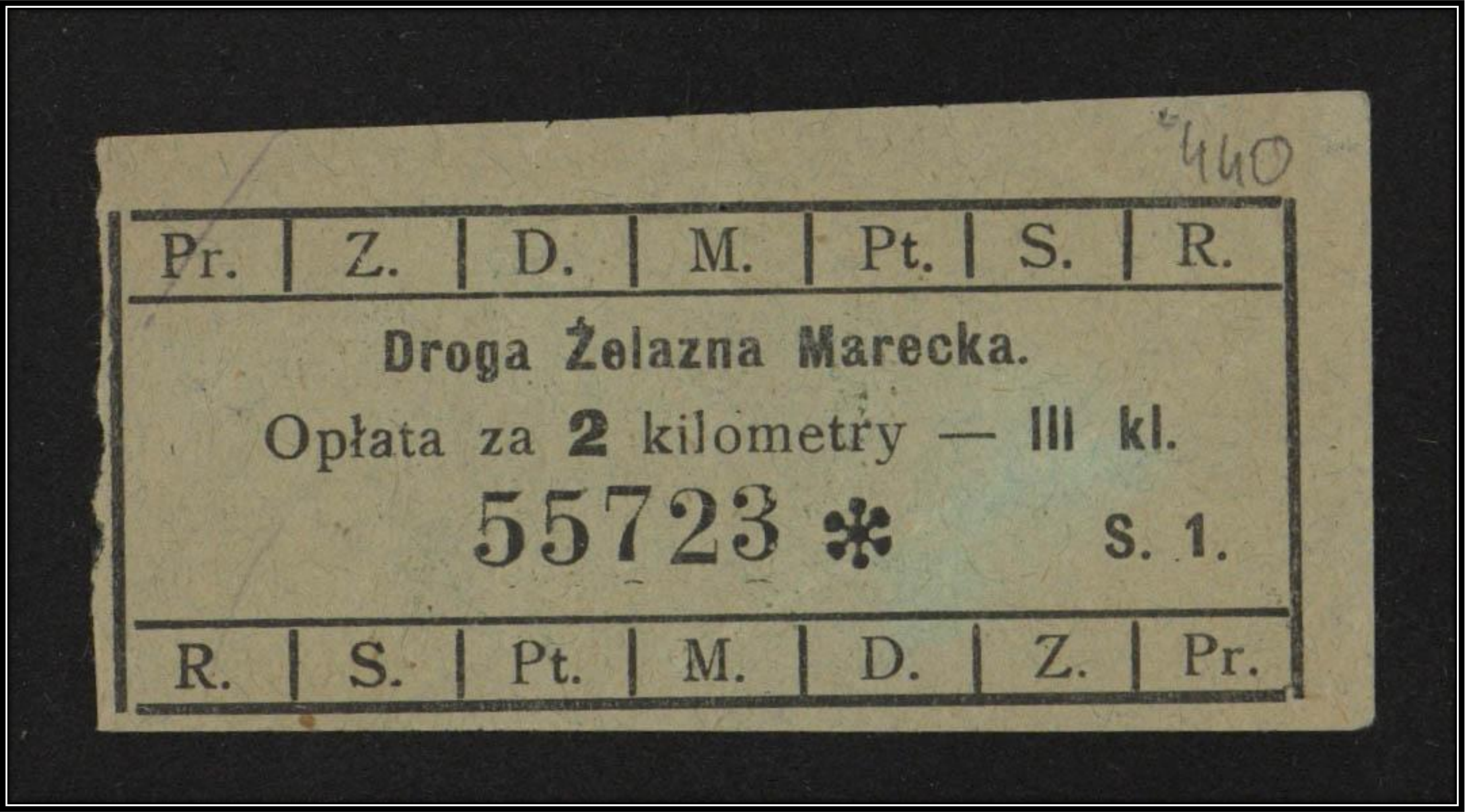
ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU

[illegible][illegible]

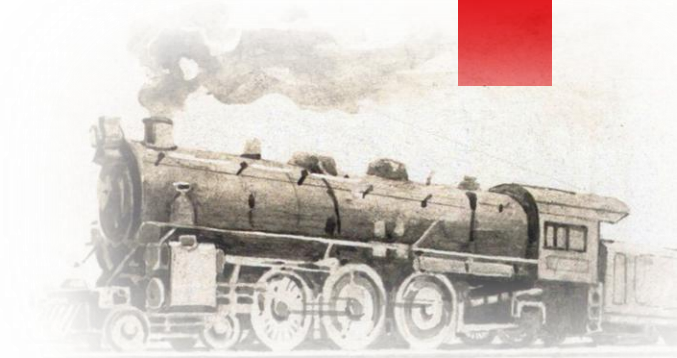
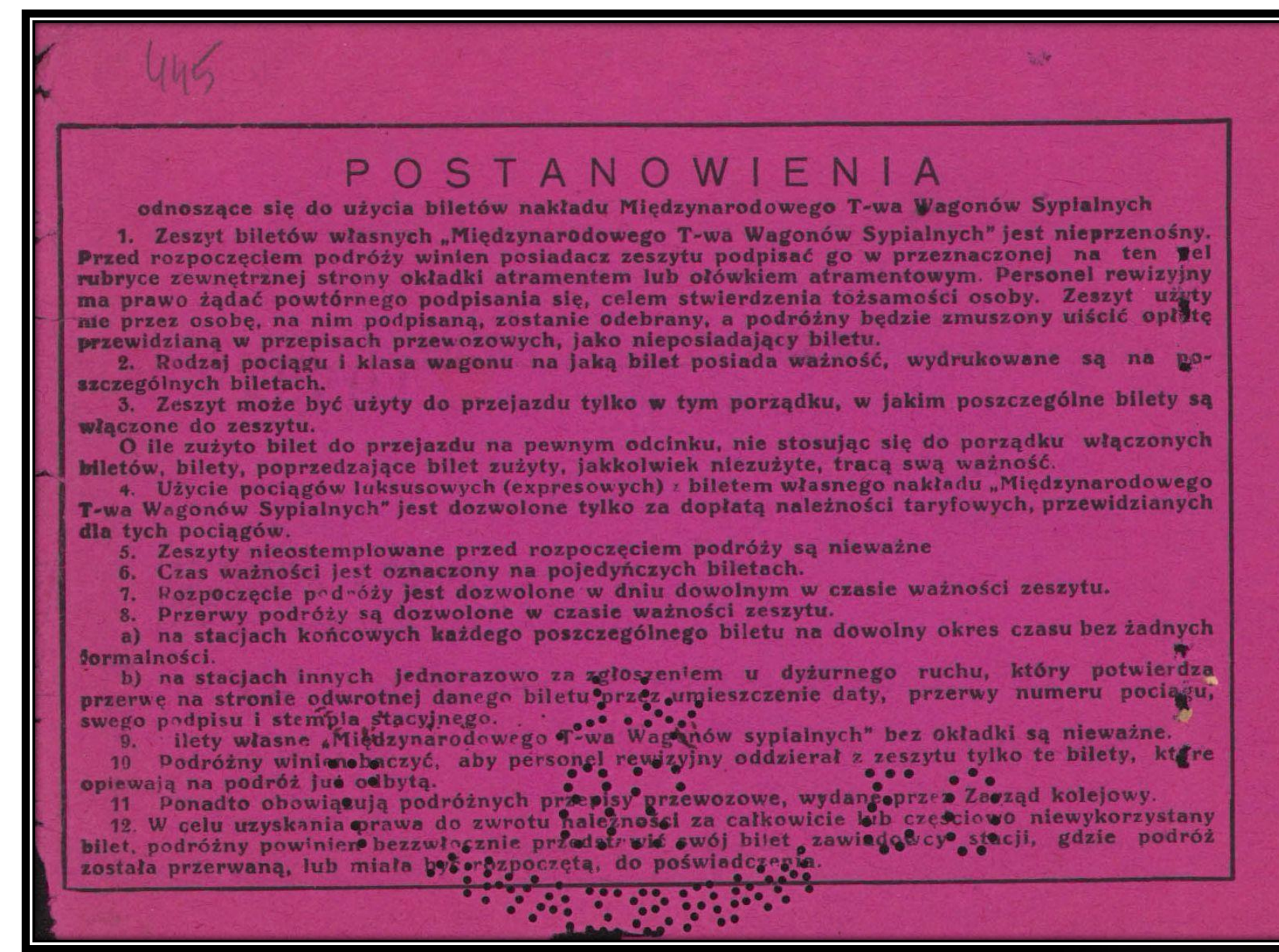
Kolejarze na tle lokomotywy i dworca w Radomiu,
II. połowa XIX w./początki XX w.
Zbiór ikonografików, sygn. 125.



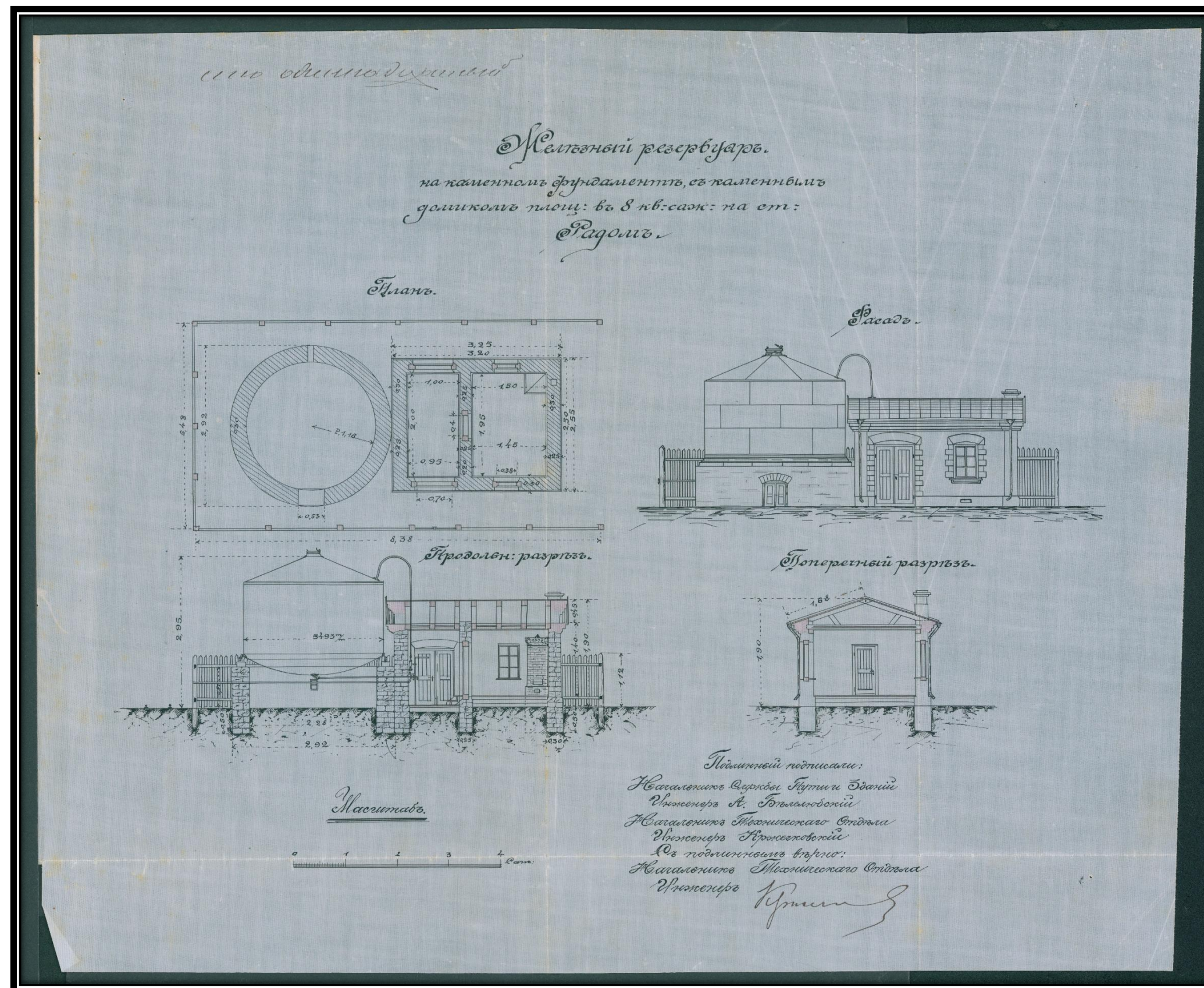
Bilet Drogi Żelaznej Mareckiej, koniec XIX w./I połowa XX w.
Zbiór Romana Rytla, sygn. 2.



Bilet Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych w Brukseli,
koniec XIX w./I połowa XX w.
Zbiór Romana Rytla, sygn. 2.



Plan rezerwuaru nafty na stacji Radom Kolei Nadwiślańskich, 1902 r.
Akta notariusza radomskiego Twardzickiego Gustawa, sygn. 21.



Odezwa Socjaldemokratycznego Związku Kolejarzy, 1905 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2699.

TOWARZYSZE KOLEJARZE!

Po ostatnim ciosie zadany przez rewolucję samowładztwu w październiku, nastąpił wreszcie czas, gdy najszersze masy robotnicze powinny zacząć się organizować dla walki o zdobycie lepszych warunków bytu o zupełne wyzwolenie się z podjarzma kapitalistycznego wyzysku i ucisku. Przez długie lata przodownicy klasy robotniczej walczyli tajnie w szeregach partji rewolucyjnych, ginąc na szubienicach w katordze, na Sybirze, w turmach, przez długie lata setki i tysiące robotników ginęli na ulicach, rozstrzeliwani przez zbirów carskich. Dziś dzięki ich walce, krwi, przez nich przelewanej, ich ofiarom, ich cierpieniom—nadeszła chwila, kiedy my wszyscy możemy rozpocząć walkę jawną, walkę stokroć już łatwiejszą!

We wszystkich zawodach robotnicy już się organizują, już tworzą związki już stwarzają siłę, za pomocą której będą w stanie walczyć o wyższy poziom życiowy, opierać się wyzyskowi kapitalistycznemu, spychającemu ich coraz to niżej i niżej, już walkę zawodową rozpoczynają, zaprawiając się w niej do urzeczywistnienia swego zadania ostatecznego — dokonania przewrotu socjalistycznego. Czas i nam, towarzysze kolejarze, przystąpić do tej pracy! Czas i nam stworzyć potężny związek kolejarzy, któryby podjął zorganizowaną walkę z wrogiem, z rządem carskim — nienawistnym nam jako nasz przedsiębiorca-wyzyskiwacz, nienawistnym niemniej, jako ciemiecza całego ludu! Nasze położenie— mimo że praca nasza jest niezwykle ciężka, mimo, że dla społeczeństwa całego ma ona pierwszorzędne znaczenie — jest niezwykle nędzne, a los pracownika kolejowego na starość, na wypadek nieszczęścia jest godny pożałowania! Przyczyną takiego stanu rzeczy jest nikt inny, jak rząd carski, który jest na ogromnej części kolei naszym przedsiębiorcą, zagrabia olbrzymie zyski, płynące z kolei, przetapia w złoto naszą krew i pot serdeczny i żywi kosztem naszej nędzy zgraje pasożytów!

Tego wyzysku nie zniesiemy wcześniej, aż koleje, jak i inne środki komunikacji, jak i wszystkie środki produkcji, nie przejdą na własność samych pracujących, na własność całego społeczeństwa. Ten wyzysk nie zniknie, dopóki klasa robotnicza pod wodzą swojej partji—Socjaldemokracji—nie dokona przewrotu socjalistycznego, nie wprowadzi Socjalizmu! Ale już dziś, stworzywszy potężną organizację robotniczą na kolejach, możemy wywalczyć u naszych przedsiębiorców lepsze warunki pracy, już dziś możemy przy pomocy organizacji pomóc całemu proletariatu Polski i Rosji spełnić jego zadanie najbliższe—obalić rząd carski i zaprowadzić republikę demokratyczną w całym państwie, uzyskać autonomję naszego kraju, czyli wywalczyć taki porządek polityczny, przy którym nasza walka dalsza stanie się dopiero prawdziwie skuteczna:

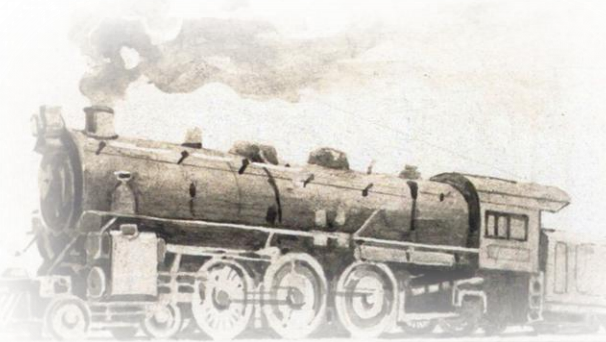
W tym celu, towarzysze kolejarze, nasz związek musi być związkiem robotniczym, musi stać na gruncie interesów całego proletariatu, na gruncie walki klasowej, która jedna tylko wyzwoli klasę robotniczą z dzisiejszej nędzy i cierpienia, na gruncie socjaldemokracji, która jedna tylko prowadzi nas do tego wyzwolenia. Nasz związek nie może być prowadzony przez ludzi, którzy nie mają z klasą robotniczą nic wspólnego, dla których obrona interesów robotniczych jest tylko środkiem do przyciągnięcia sobie łatwowiernych mas po to, by ich użyć dla swych celów! Nam nie potrzeba związku takiego, jaki istniał na kolejach u nas i w Rosji dotychczas, a który pod płaszczykiem wspólności interesów wszystkich pracowników kolejowych, uprawiał politykę interesów wyższych urzędników kolejowych, interesów często nam zupełnie wrogich, a zawsze obcych! Nam trzeba związku, który by wychodził z punktu widzenia interesów robotników kolejowych, tych robotników zapracowanych, źle wynagradzanych, uciemnianych, poniżonych, jak uciemnianą i poniżoną jest klasa robotnicza cała!

Taki właśnie Związek stwarzamy i do tego związku, towarzyszo kolejarze, Was zawołujemy: Niechaj przystępują do niego wszyscy, którzy czują się proletariuszami, wyzyskiwanymi przez cały ustrój, wszyscy, którzy chcą walczyć w szeregach zorganizowanego proletariatu nie tylko o obalenie panowania knuta carskiego, nie tylko o drobne podwyższenie płacy i skrócenie czasu roboczego, ale również o cel stokroć większy, stokroć świętszy, stokroć wznioślejszy—o zupełne wyzwolenie klasy robotniczej!

A „wyzwolenie klasy robotniczej może być tylko dziełem robotników samych!” I dlatego nasz związek kolejowy, jeśli ma naprawdę służyć naszym interesom robotniczym, musi być robotniczym, musi być Socjaldemokratycznym!

Jeszcze raz więc, towarzysze kolejarze! Stawajcie w jego szeregach, spiesście do walki pod jego sztandarem wy wszyscy, robotnikami czyli też urzędnikami się mianujecie—którzy, jak my myślicie i czujecie! organizujecie się i stwórzcie potęgę, z którą nasz przedsiębiorca i ciemiecza—rząd carski, z którą inni wyzyskiwacze kapitalistyczni będą musieli się liczyć, jako z siłą, im niemal równą!

Program działalności naszego związku obejmuje walkę ekonomiczną zarówno jak i polityczną, bo jedna od drugiej jest nieodłączna, bo wszelka walka klasowa jest walką polityczną. Naszego położenia, jako najmitów nie będziemy w stanie polepszyć prawdziwie, dopóki żyjemy pod rządem obecnym, dopóki naszym przedsiębiorcą jest rząd carski. Z jego obietnicami już dawno przestał liczyć się lud cały, w jego dobre chęci i zamiary względem klas pracujących nie uwierzy już najciemniejszy. Rząd carski czy on będzie jak dawniej samowładnym panem życia i śmierci swych poddanych, kazałym wyrzynać tysiące ludzi na ulicach swej stolicy z tytułu swego samowładztwa, czy też będzie on rządem „konstytucyjnym,” organizującym czarne sotnie pokryjomu, by znów tysiące najlepszych obywateli państwa mordować — ten rząd będzie sawsze dążył do tego, by nas dusić i wyzyskiwać jaknajbardziej. I jak rządy w Austrii i w Niemczech, tak i rząd carski w konstytucyjnej monarchji rosyjskiej—gdyby ona istnieć miała — za pierwsze swe zadanie względem nas uważałby wydarcie nam prawa organizowania się „ze względu na niebezpieczeństwo dla pań-



Ciąg dalszy odezwy Socjaldemokratycznego Związku Kolejarzy.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2699.

stwa," wydarcie prawa, bez którego bilibyśmy znów wydani na pastwę jego bezgranicznego wyzysku. Tylko wtedy, gdy ten rząd obalimy, tylko wtedy na gruzach jego zaprowadzimy republikę demokratyczną w całym państwie, a urzędnicy autonomiczne w naszym kraju, tylko wtedy gdy klasa robotnicza wraz z swobodami politycznymi i prawem równego powszechnego tajnego bezpośredniego głosowania pozyska prawdziwą możność skutecznej walki i rzeczywisty wpływ na państwo, tylko wtedy będziemy mogli i my, pracownicy kolejowi, pozyskać warunki pracy i bytu, godne człowieka. Więc zaprowadzenie przez Zgromadzenie przedstawicieli całej ludności państwa republiki demokratycznej w całym państwie i autonomicznych urzędów w Polsce będzie naszym celem najbliższym, wspólnym z proletariatem całej Polski i Rosji. I dla celu tego gotowi będziemy stanąć do nowej walki, równie żaartej jak ostatnia: do nowego strejku powszechnego, do ostatecznego już zapewne boju z rządem carskim. Staniemy na wezwanie klasy robotniczej Rosji i Polski i dokonamy szturm ostatecznego, po którym i twierdzy samowładztwa wywiesimy naszą chorągiew zwycięstwa — nasz Czerwony Sztandar! Bo z obaleniem rządu carskiego walczyć będziemy, jak i wszyscy robotnicy, o urzeczywistnienie całego programu Socjaldemokracji na dziś, o skrócenie wyzysku i ucisku kapitalistycznego do tych granic, na jakie pozwala dzisiejszy burżuazyjny porządek. Dla siebie, dla kolejarzy, żądać będziemy przede wszystkim, co następuje:

1) zupełnej swobody organizacji i strejków,
2) co najwyżej 48-o godzinnego tygodnia roboczego, przyczym długość pracy jednorazowo nie może przenosić 10 godzin, a odpoczynek po godzinach pracy powinien zawsze trwać dwa razy dłużej. We wszystkich wydziałach, gdzie takie unormowanie jest możliwe, praca bezwarunkowo nie może przenosić 8-u godzin. Pociągi towarowe w niedzielę kursować nie powinny. Jeden nieprzerwalny odpoczynek w ciągu tygodnia powinien trwać co najmniej 36 godzin; w ciągu roku każdy pracownik powinien otrzymywać płatny urlop czterotygodniowy.

3) Ustanowienia stałego wynagrodzenia na podstawie porozumienia z pracownikami, przyczym przyjęte zostają pod uwagę warunki miejscowe i kwestja mieszkań; wszelkie premje, wiorstowe, akordy i wogóle system normowania pracy powinny być bezwarunkowo zniesione. Każdy pracownik kolejowy po roku służby powinien być uważany za etatowego. Wszelkie kary winny być zniesione.

4) Wprowadzenia inspektorów, mających czuwać nad przestrzeganiem praw, wydanych dla ochrony pracy kolejarzy, zarówno jak i inspektorów, mających czuwać nad warunkami higienicznymi pracy, inspektorowie ci powinni być wybierani przez samych pracowników kolejowych.

5) Wprowadzenia sądów rozjemczych dla rozstrzygania zatargów między zarządami kolei a pracownikami.

6) Zniesienia kas ubezpieczeniowych i zapomogowych w ich dzisiejszej postaci, zaprowadzenia natomiast ubezpieczenia od choroby, starości, nieszczęśliwych wypadków na koszt zarządów kolei i państwa. Emerytura powinna być przyznawana po 20-u latach. W zarządzie wszystkich tych kas powinni być przedstawiciele pracowników kolejowych.

7) Nie wypuszczania pociągów w dzień 1-go maja, by dać możność pracownikom kolejowym obchodzić ten dzień święta międzynarodowego proletariatu na równi z wszystkimi innymi robotnikami.

8) Upaństwowienia kolei i wszelkich środków komunikacji z zachowaniem zasady, że całkowity czysty zysk z kolei powinien być obracany w części na udoskonalenie komunikacji — w interesie ogółu — a po za tym na polepszenie bytu pracowników kolejowych.

Towarzysze kolejarze! Występujemy do walki ze sztandarem, na którym obok hasła całego polskiego i rosyjskiego, całego międzynarodowego proletariatu wypisane są żądania, jakie musimy urzeczywistnić my, kolejarze, by móc stanąć w szeregach przedniej armji proletariatu, walczącego o swój szczytny cel — o socjalizm.

Ten sztandar — sztandar Socjaldemokratycznego Związku Kolejarzy — poprowadzi nas do walki, do zwycięstwa!

Więc pod znak ten, towarzysze! pod znak ten jak najliczniej!

Niech żyje Socjaldemokratyczny
Związek Kolejarzy!

Niech żyje Socjaldemokracja!

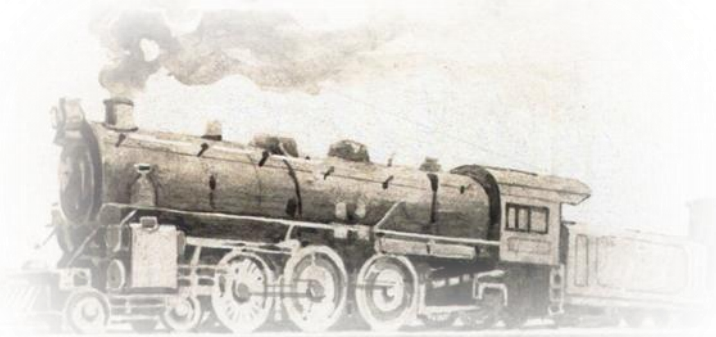
Niech żyje republika demokratyczna z autonomią
Polski!

Niech żyje ośmiogodzinny dzień roboczy.

Niech żyje Socjalizm.

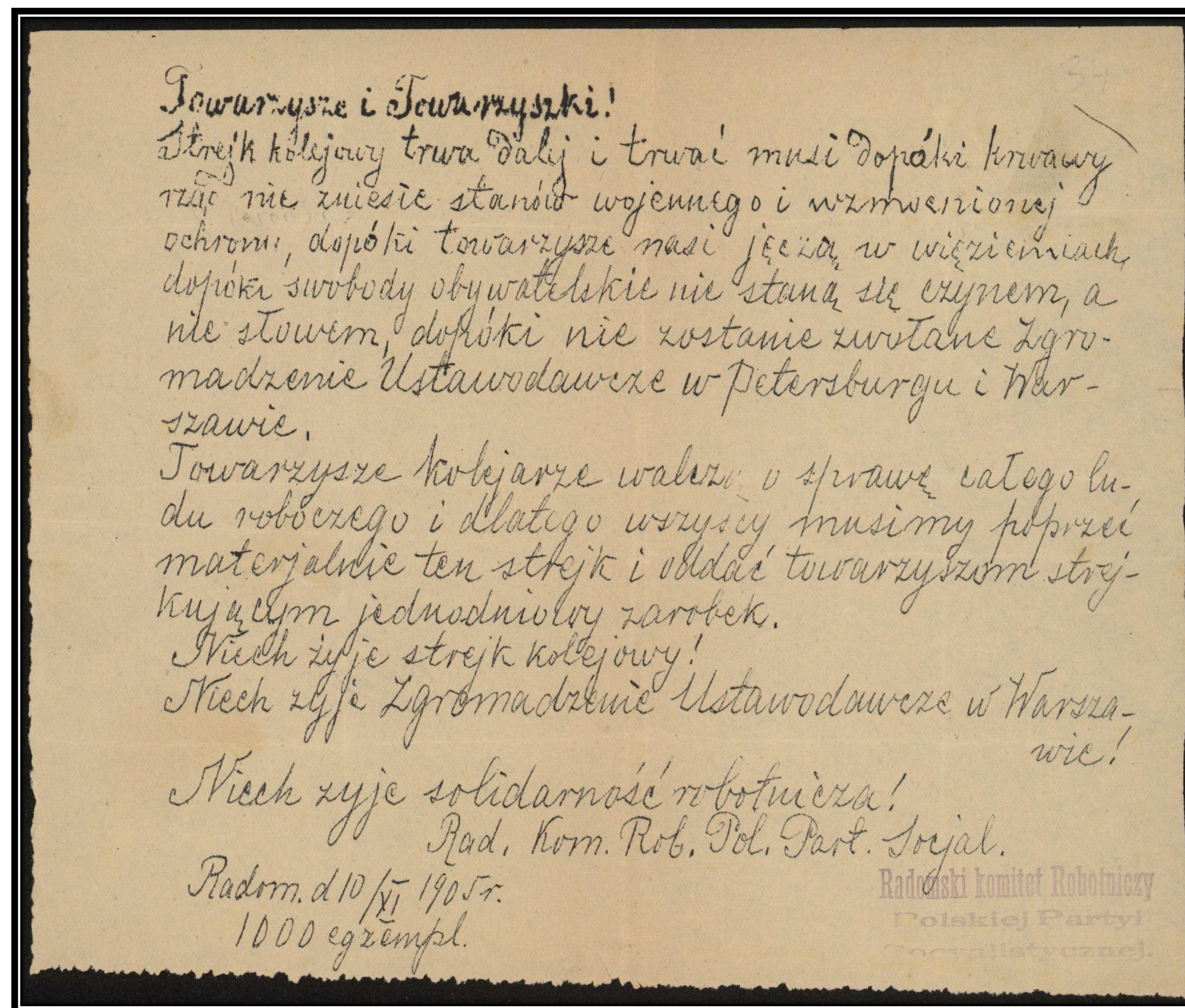
Socjaldemokratyczny Związek Kolejarzy.

Warszawa 8 grudnia 1905 r.



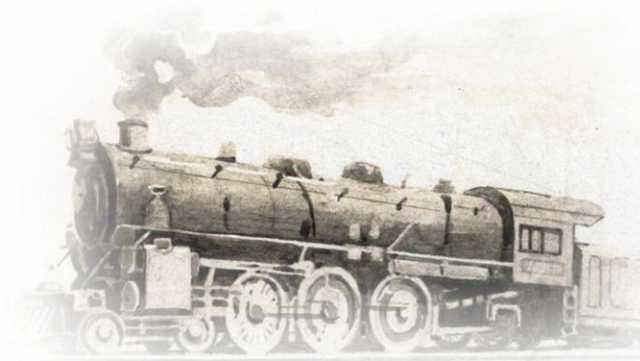
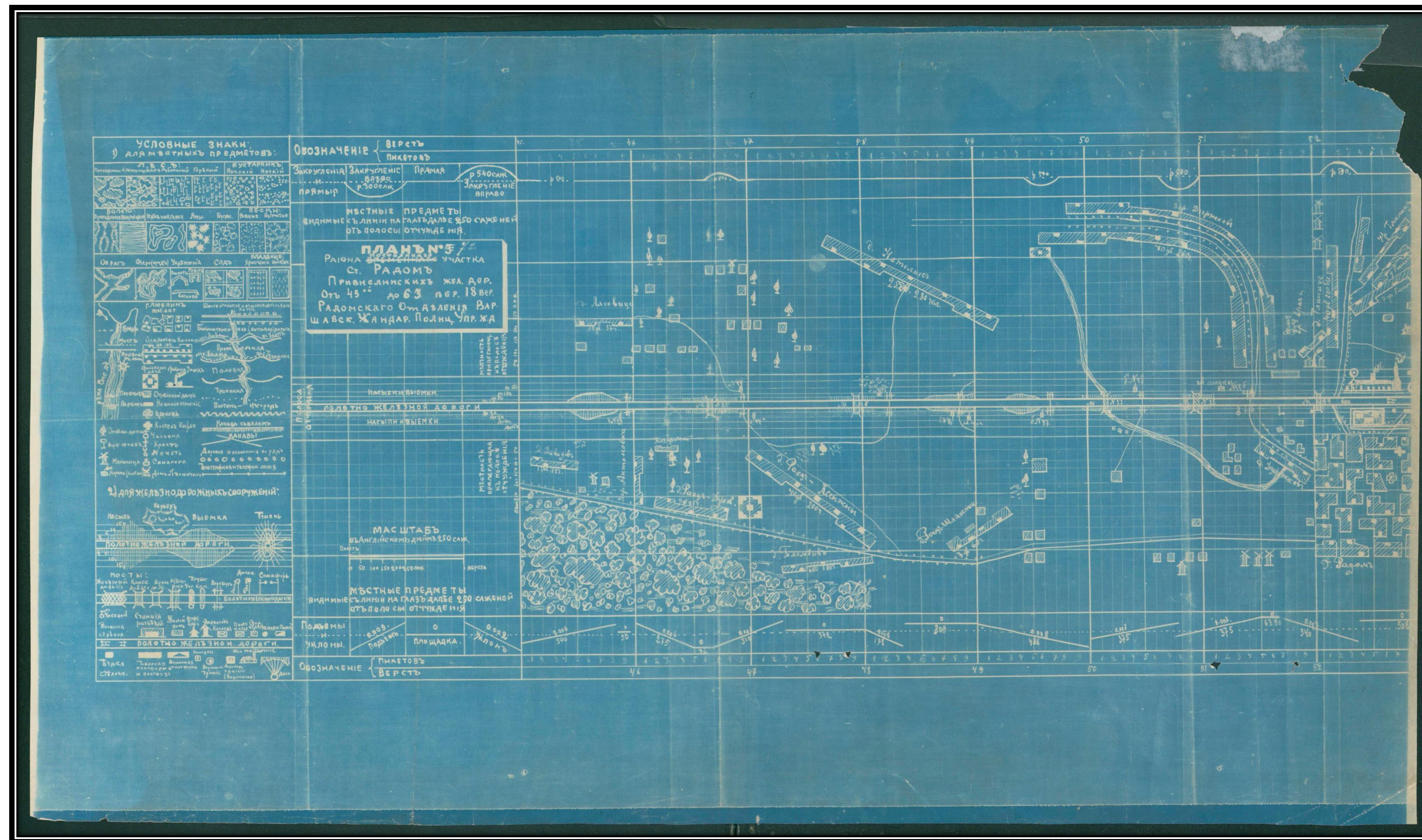
Odezwa Radomskiego Komitetu Robotniczego Polskiej Partii Socjalistycznej dotycząca wsparcia strajkujących kolejarzy, 1905 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 3769.



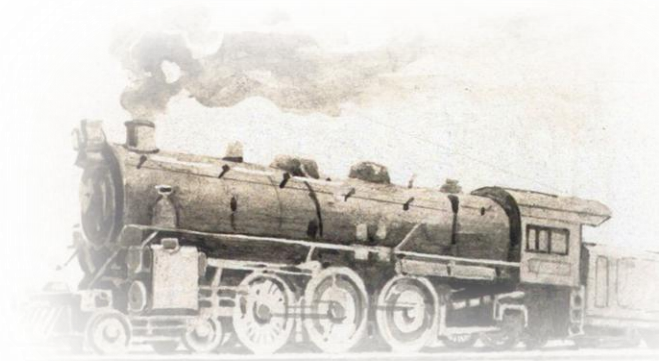
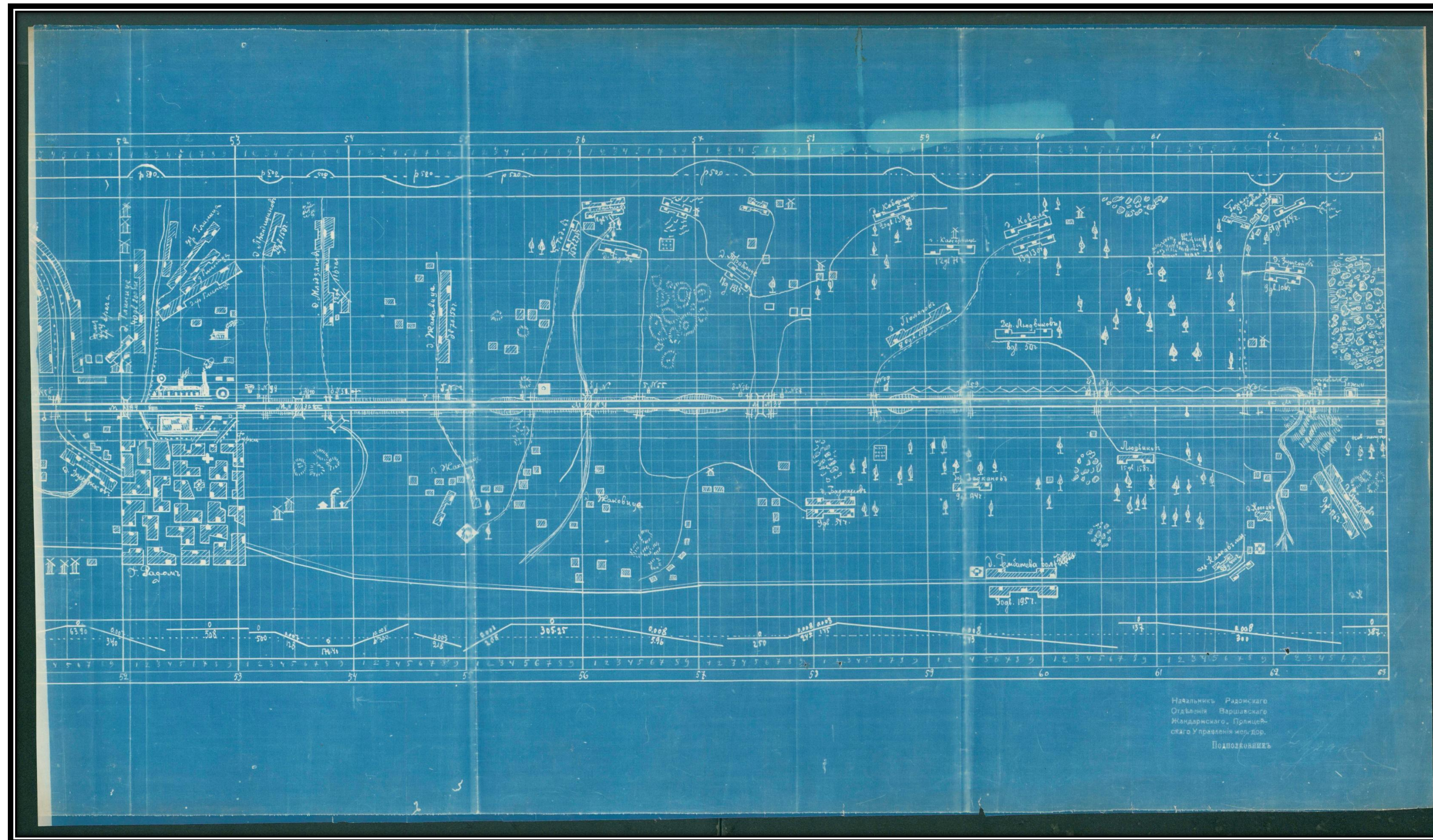
Plany Kolei Nadwiślańskich - rejon stacji Radom i Jastrząb, Lasowice- Stacja Szydłowiec, ok. 1912-1914 r.

Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 10378.



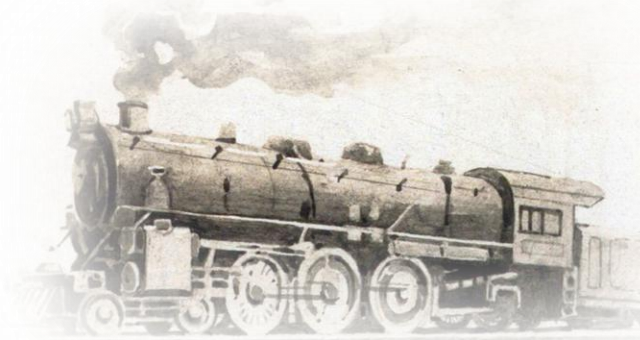
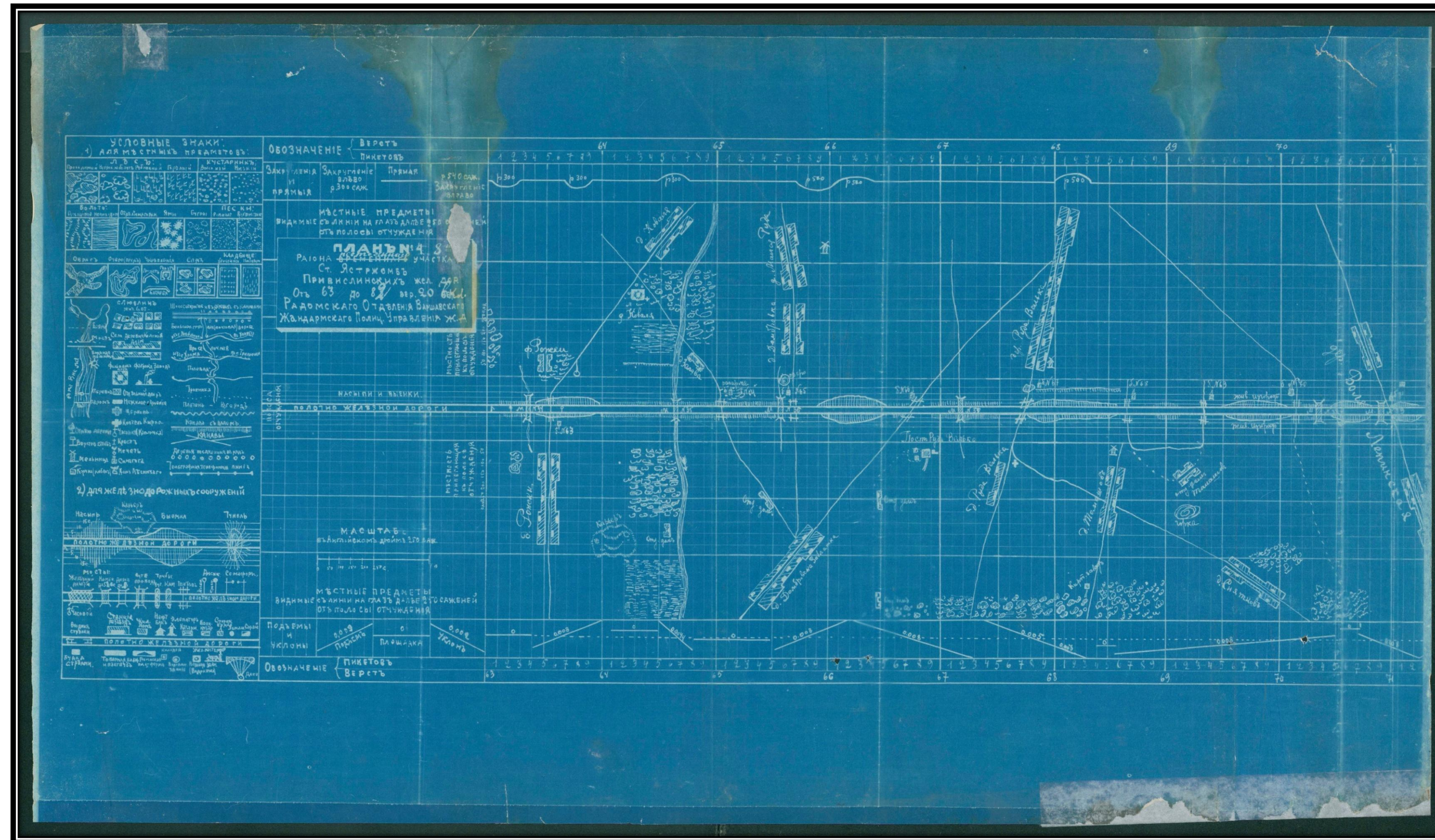
Ciąg dalszy planów Kolei Nadwiślańskich - rejon stacji Radom i Jastrząb, Lasowice- Stacja Szydłowiec, ok. 1912-1914 r.

Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 10378.



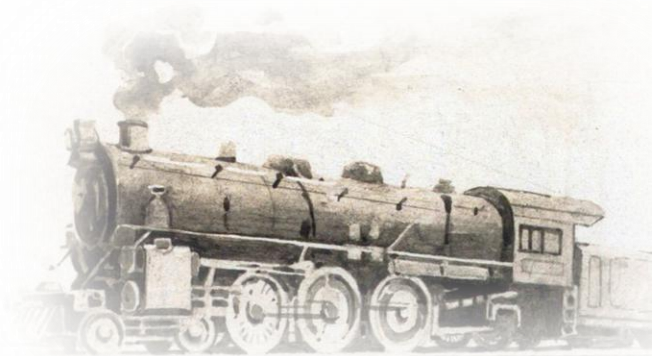
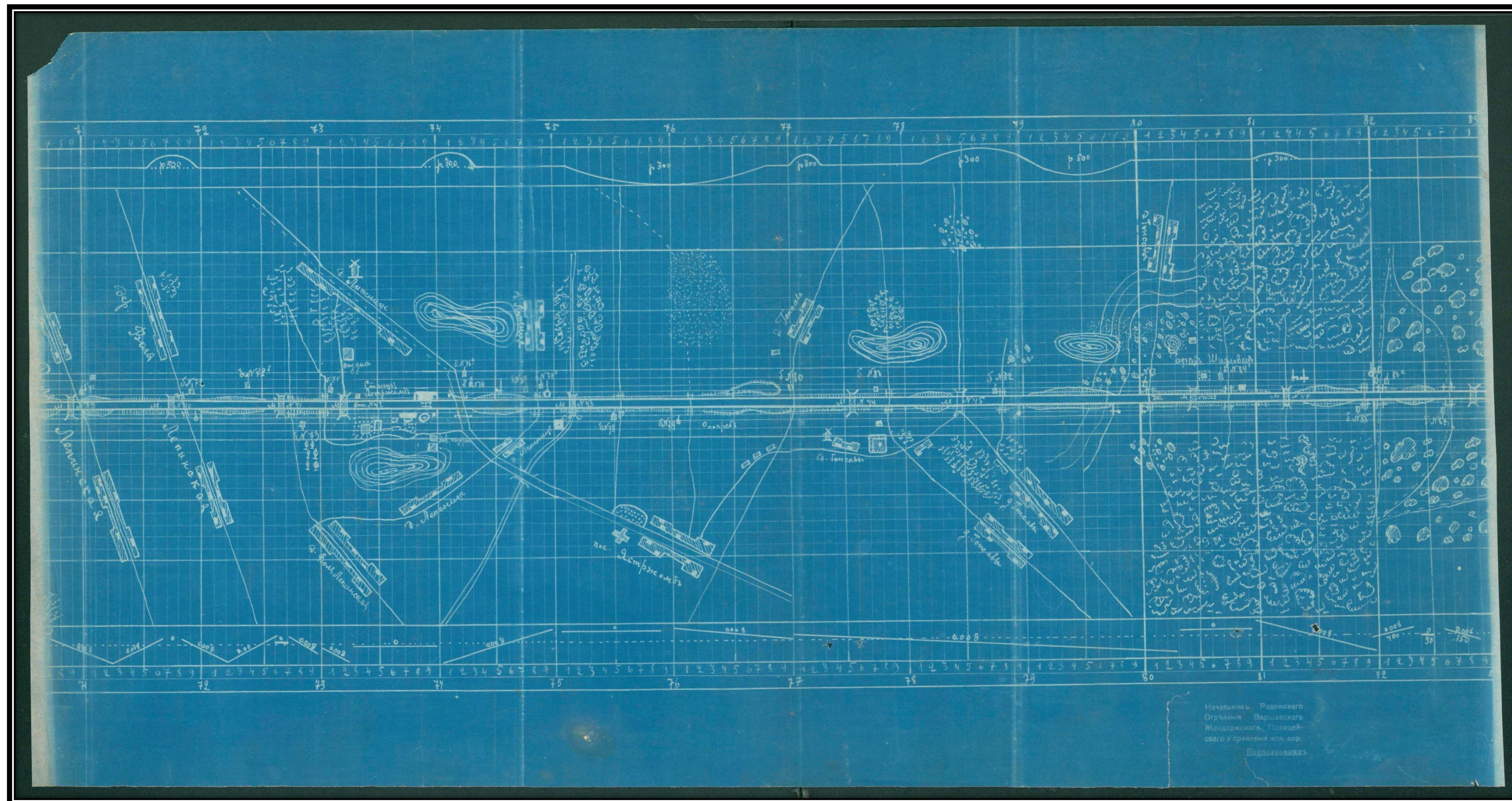
Plany Kolei Nadwiślańskich - rejon stacji Radom i Jastrząb, Lasowice- Stacja Szydłowiec, ok. 1912-1914 r.

Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 10378.



Ciąg dalszy planów Kolei Nadwiślańskich - rejon stacji Radom i Jastrząb, Lasowice- Stacja Szydłowiec, ok. 1912-1914 r.

Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 10378.



Fragmenty Dowodu tożsamości wydanego przez Kolej Warszawsko-Wiedeńską kolejarzowi Franciszkowi Kapelińskiemu, 1912 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 1.



Tableau dedykowane zawiadowcy stacji kolejowej Sieradz Feliksowi Nowakowskiemu, 1912 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich sygn. 22.



Grupa pracowników kolei na dworcu kolejowym w Sieradzu, ok. 1912 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 22.



Ogłoszenie dotyczące obowiązkowego stróżowania dróg żelaznych, 1915 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1290.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Главногокомандующаго арміями
Сѣверо-Западнаго фронта.

На основаніи ст. 12 приложенія № 2 къ ст. 14 положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время, населеніе мѣстностей, прилегающихъ къ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, съ каждой стороны линіи въ полосу шириною въ 5 верстъ, привлекается къ несенію охраны желѣзныхъ дорогъ отъ покушеній со стороны злоумышленниковъ.

Организація охраны и привлеченіе къ ней населенія указанной полосы возлагается на начальниковъ отдѣленій жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ.

Лицамъ, привлеченнымъ къ охранѣ, при исполненіи обязанностей, связанныхъ съ охраной, разрѣшается имѣть холодное и огнестрѣльное оружіе.

ВИНОВНЫЕ ВЪ УКЛОНЕНІИ ОТЪ СЛУЖБЫ ПО ОХРАНѢ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ИЛИ ВЪ НЕБРЕЖНОМЪ НЕСЕНІИ ЭТОЙ СЛУЖБЫ, послѣдствіемъ котораго явится порча пути или сооруженій, а равно селенія, укrywшія злоумышленниковъ, БУДУТЪ ПОДВЕРГАТЬСЯ НАКАЗАНИЯМЪ ПО ВСЕЙ СТРОГОСТИ ЗАКОНОВЪ ВОЕННАГО ВРЕМЕНИ.

Главногокомандующій арміями,
Генераль отъ Инфатеріи АЛЕКСѢЕВЪ.

25 мая 1915 года.

POSTANOWIENIE OBOWIAZUJACE

Głównodowodzącego armjami
frontu Północno-Zachodniego.

Na zasadzie art. 12 dodatku № 2 do art. 14 ustawy o polowem zarządzie wojsk w czasie wojny, ludność miejscowości, przylegających do linii dróg żelaznych, w pasie szerokości 5 wiorst po obu stronach linii, pociągana jest do stróżowania drogi żelaznej w celu udaremnienia zamachów złooczyńców.

Organizacja stróżowania i pociągnięcie do tego ludności zamieszkałej we wskazanym pasie wkłada się na naczelników żandarmsko-policyjnych wydziałów dróg żelaznych.

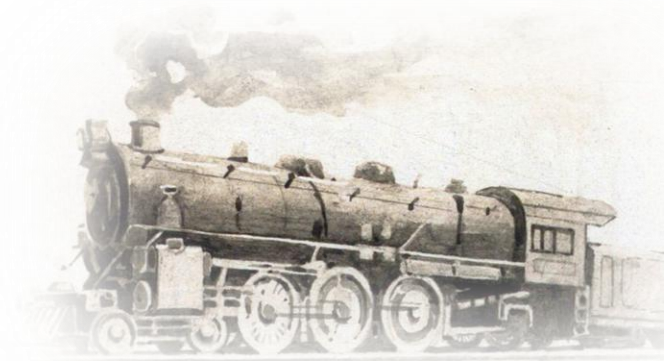
Osobom, znajdującym się na stróżowaniu, przy pełnieniu obowiązków, związanych ze stróżowaniem, wolno mieć białą i palną broń.

WINNI UCHYLANIA SIĘ OD OBOWIĄZKÓW STRÓŻOWANIA DRÓG ŻELAZNYCH, LUB TEŻ NIEDBALEGO WYPEŁNIANIA TYCH OBOWIĄZKÓW, skutkiem czego nastąpi zepsucie toru lub urządzeń, jak również i wsie, ukrywające złooczyńców, BĘDĄ KARANI Z CAŁĄ SUROWOŚCIĄ PRAW CZASU WOJENNEGO.

Głównodowodzący armjami,
Jenerał piechoty ALEKSIEJEW.

25 maja 1915 roku.

DRUK J. GRODZICKI I SKA RADOM



Ogłoszenie ostrzegające przed zbliżaniem się do linii wartowniczej toru kolejowego, 1915 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1288.

ОБЪЯВЛЕНИЕ РАДОМСКАГО ГУБЕРНАТОРА.

По дошедшимъ до меня свѣдѣніямъ въ последнее время жители окрестностей, прилегающихъ къ желѣзнодорожной линіи, розыскивая домашнихъ животныхъ и въ другихъ случаяхъ, не взирая на предупрежденія со стороны часовыхъ отъ войсковыхъ частей о запрещеніи приближаться къ охраняемымъ сооруженіямъ, не исполняютъ указанныхъ требованій, послѣдствіемъ чего были случаи употребленія часовыми въ дѣло оружія и раненія неповинующихся.

Вслѣдствіе сего считаю нужнымъ предупредить населеніе о необходимости воздерживаться отъ приближенія къ линіи охраны желѣзной дороги подъ какимъ бы то ни было предлогомъ, ибо въ противномъ случаѣ, лица, неисполняющія сего, могутъ подвергаться послѣдствіямъ примѣненія противъ нихъ военной охраной оружія.

Гор. Радомъ, 2 Юня 1915 года.

И. д. Радомскаго Губернатора В. БРЯНЧАНИНОВЪ.

OGŁOSZENIE GUBERNATORA RADOMSKIEGO.

Doszło do mojej wiadomości, że w ostatnich czasach mieszkańcy wsi okolicznych, przylegających do linii drogi żelaznej, przy poszukiwaniu żywego inwentarza i w innych wypadkach, nie bacząc na ostrzeżenia warty wojskowej, że nie wolno zbliżać się do urządzeń toru kolejowego, nie wypełniają wskazanych żądań, następstwem czego były wypadki użycia przeciwko nim przez wartę broni i poranienia nieposłusznych.

Wobec tego, uważam za konieczne ostrzedz ludność, aby nie zbliżała się pod żadnym pozorem do linii wartowniczej toru kolejowego, gdyż w przeciwnym razie osoby, nie wypełniające tego, mogą narazić się na użycie przeciwko nim broni przez warty wojskowe.

M. Radom, 15 Czerwca 1915 roku.

P. o. Gubernatora Radomskiego W. BRIANCZANINOW.

DRUK. J. GRODZIKI I S-KA RADOM.



Wezwanie pracowników kolei do stawienia się w radomskim magistracie, 1916 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1440.

OBWIESZCZENIE.

Wskutek reskryptu C. i k. Wojskowego General-Gubernatorstwa z dnia 9 b. m. za № 1588 wzywam wszystkich urzędników i funkcjonariuszy kolejowych, którzy byli zatrudnieni przy kolejach rosyjskich i starają się obecnie o przyjęcie do służby przy kolejach okupowanych, o zgłoszenie się do dnia 24 b. m. do Magistratu (Wydział Ogólny) i wskazania rodzaju, poprzednio zajmowanego stanowiska i obecnego miejsca zamieszkania.

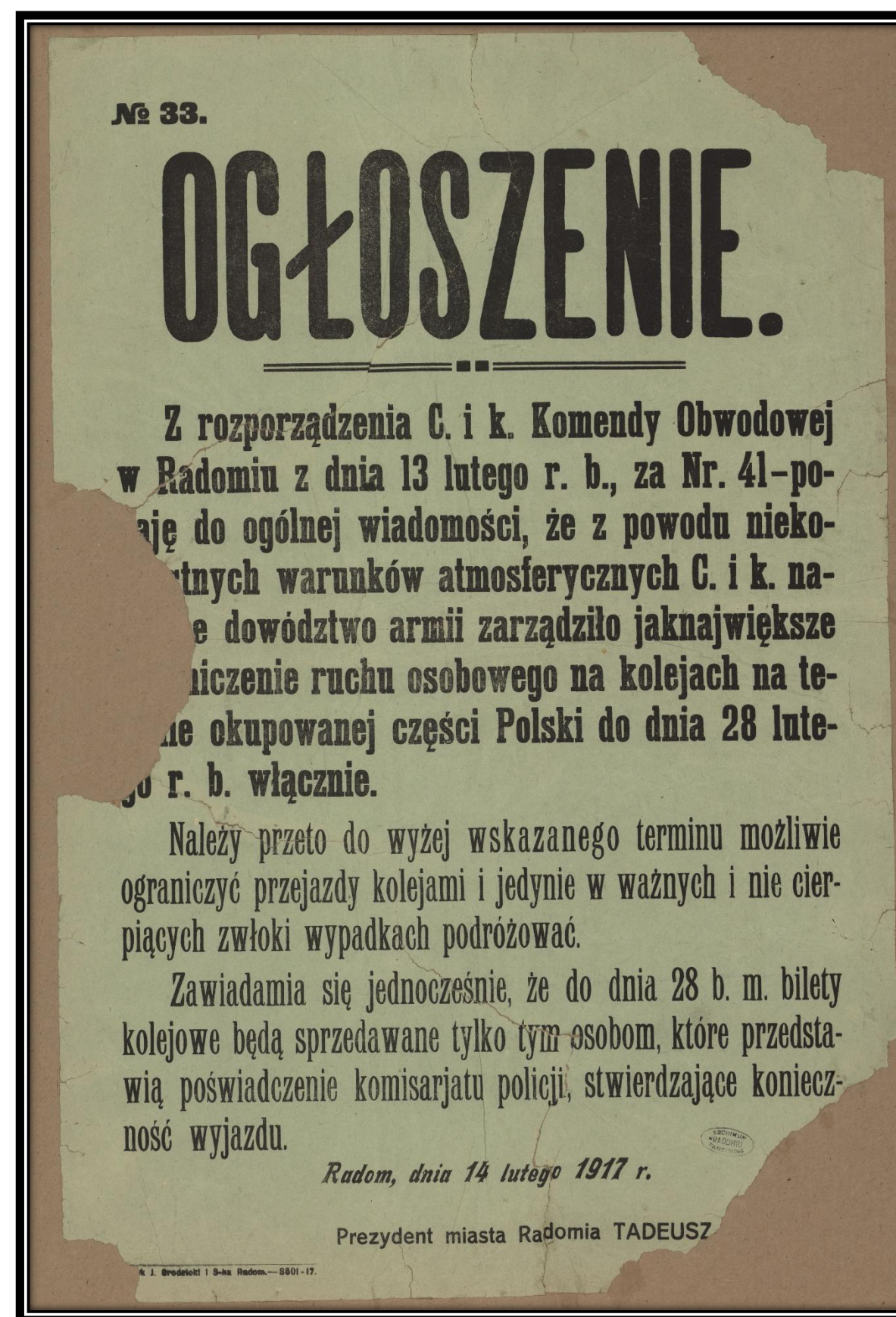
Radom, dnia 19 Lutego 1916 roku.

Prezydent TADEUSZ PRZYŁĘCKI.

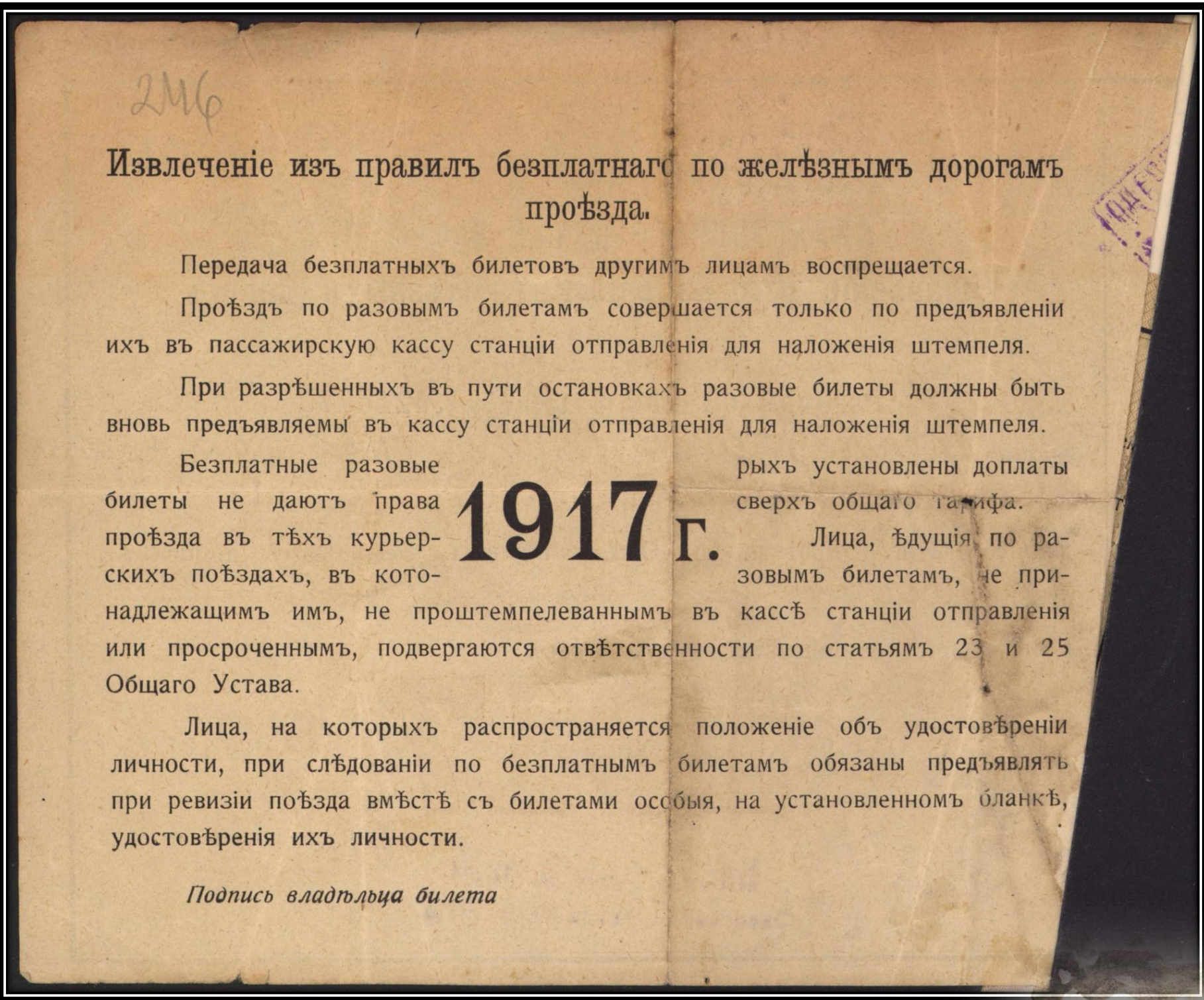
Druk J. Biedziński i S-ka Radom. 6624-1916.



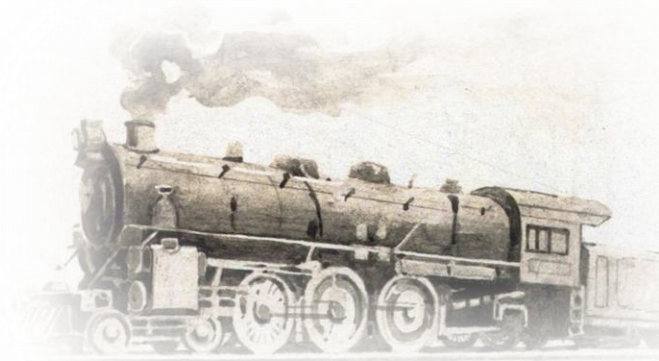
Ogłoszenie informujące o ograniczeniu podróży koleją z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych, 1917 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1451.



Bilet jednorazowy III klasy Kolei Południowo-Zachodniej, 1917 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 1.



Mapa Królestwa Polskiego z oznaczeniem dróg żelaznych, bitych i zwyczajnych, 1917 r.
Zbiór map i planów, sygn. 124.

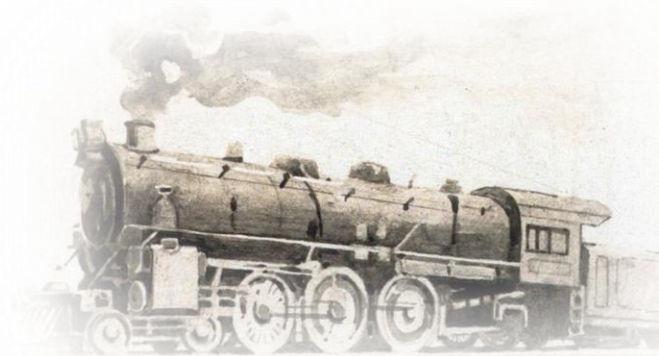


Obwieszczenie o zakazie sprzedaży chleba podróżnym przy pociągach
na dworcu kolejowym w Radomiu, 1918 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 4241.

<u>K. u. K. Kreiskommando in Radom.</u> <u>E. Nr. 9792.</u>		<u>C. i k. Komenda Powiatowa w Radomiu.</u> <u>E. Nr. 9792.</u>
KUNDMACHUNG.		OBWIESZCZENIE.
Auf Grund der Verordnung des M. G. G. in Lublin vom 3 Juni 1917 W. J. Nr. 76183 ordnet das k. u. k. Kreiskommando folgendes an:		W myśl rozporządzenia c. i k. Jenerał-Gubernatorstwa w Lublinie z dnia 3 Czerwca 1917 W. J. Nr. 76183 c. i k. Komenda Powiatowa zarządza co następuje:
Jeder Brotverkauf an Durchreisenden auf dem Bahnhofe in Radom ist strengstens verboten.		Wszelka sprzedaż chleba podróżnym przy pociągach na dworcu kolejowym w Radomiu jest surowo zabroniona.
Die Ubertretungen dieser Verordnung werden vom k. u. k. Kreiskommando in Radom im Sinne der A. O. K. Verordnung vom 19/8. 1915 Verordnung Blatt Nr. 30 mit einer Geldstrafe bis 200 Kronen oder mit Arrest bis 14 Tage bestraft.		Przekroczenia tego rozporządzenia karane będą w myśl rozporządzenia Naczelnego Wodza z 19/8. 1915 Dz. rozp. Nr. 30 przez c. i k. Komendę Powiatową grzywną do 200 koron lub karą aresztu do dni 14.
Radom, am 11 Juni 1918.		Radom, d. 11 Czerwca 1918 r.
Der k. u. k. Kreiskommandant: von Kwiatkowski, m. p.		C. i k. Komendant Powiatu: Kwiatkowski, m. p.

Druk J. Gładzicki i S-ka, Radom. 11926-18.

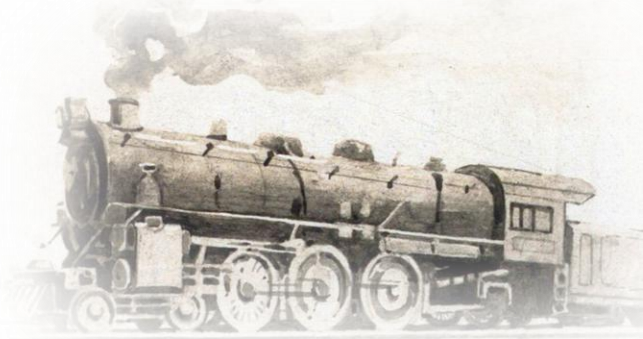
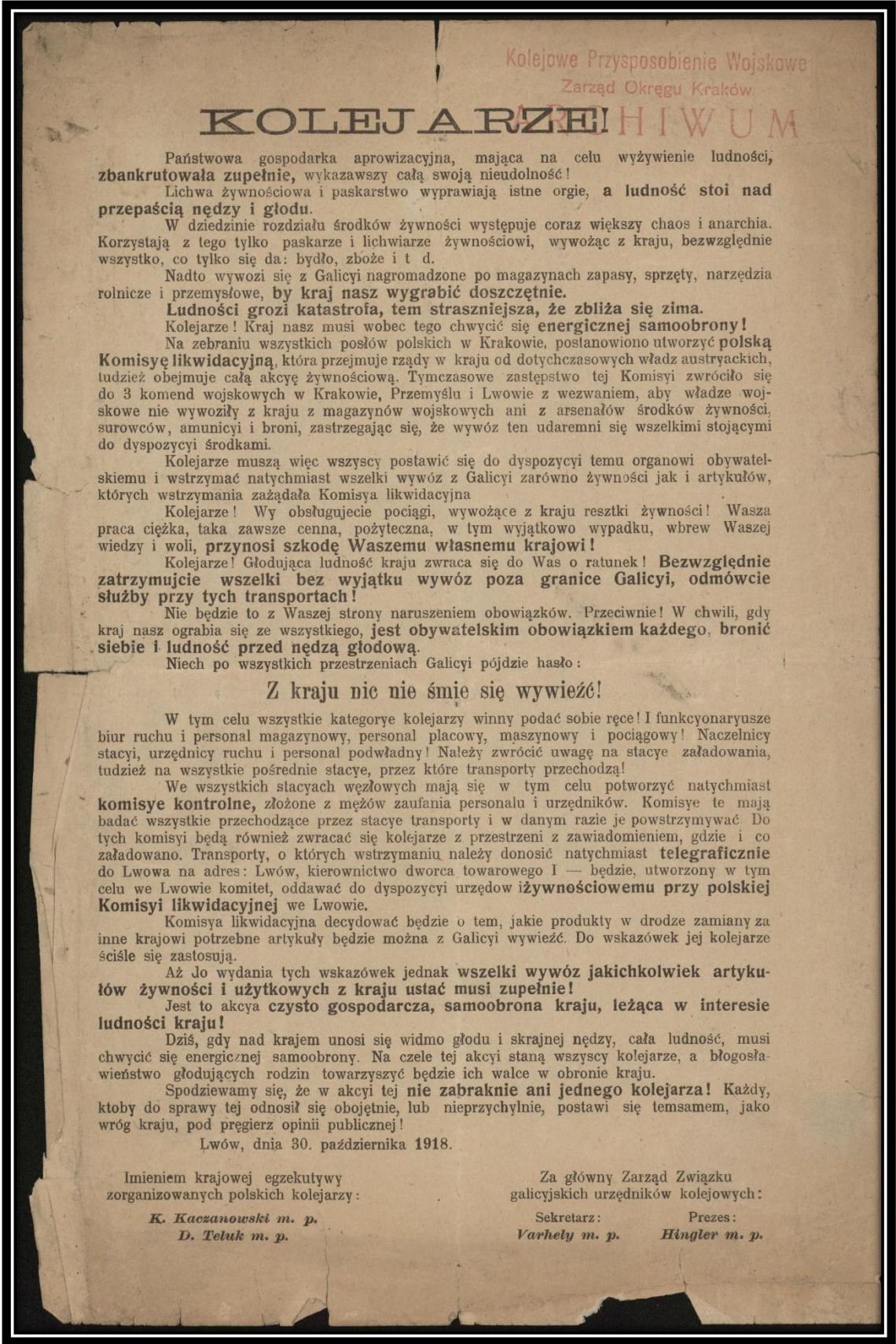


Odezwa do kolejarzy wzywająca do popierania Polskiej Komisji Likwidacyjnej i utworzenia komisji kontroli, które miały kontrolować wywóz żywności poza granice Galicji, 1918 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1820.

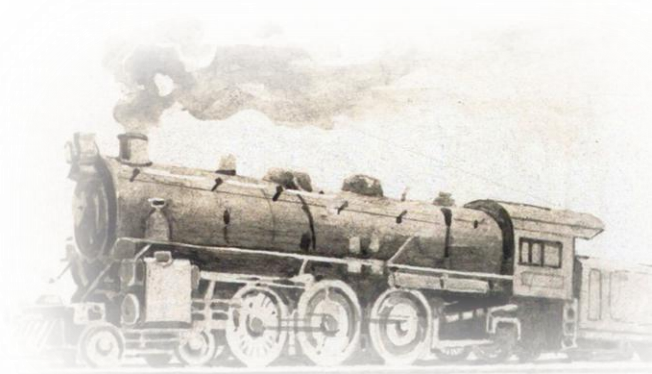


ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU

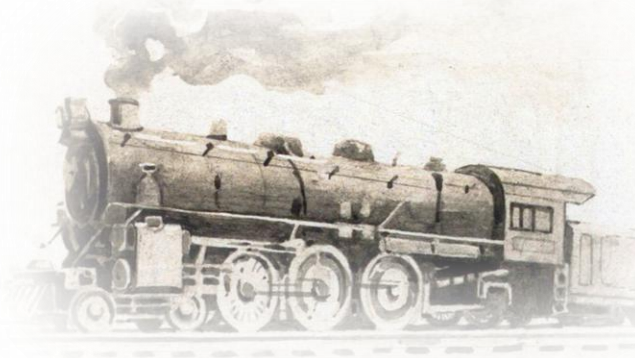


Bilet jednorazowy II klasy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, 1918 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 1.

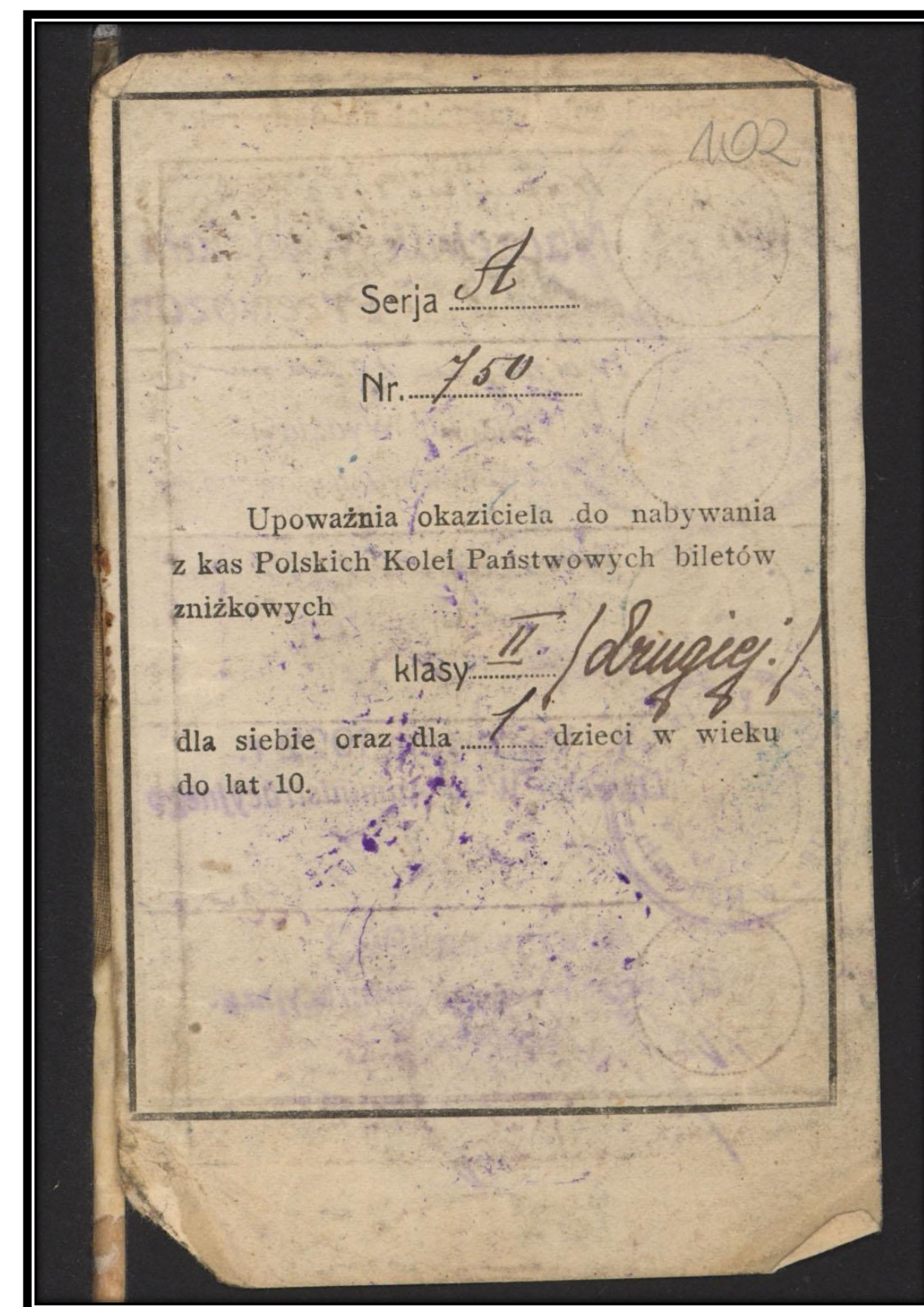
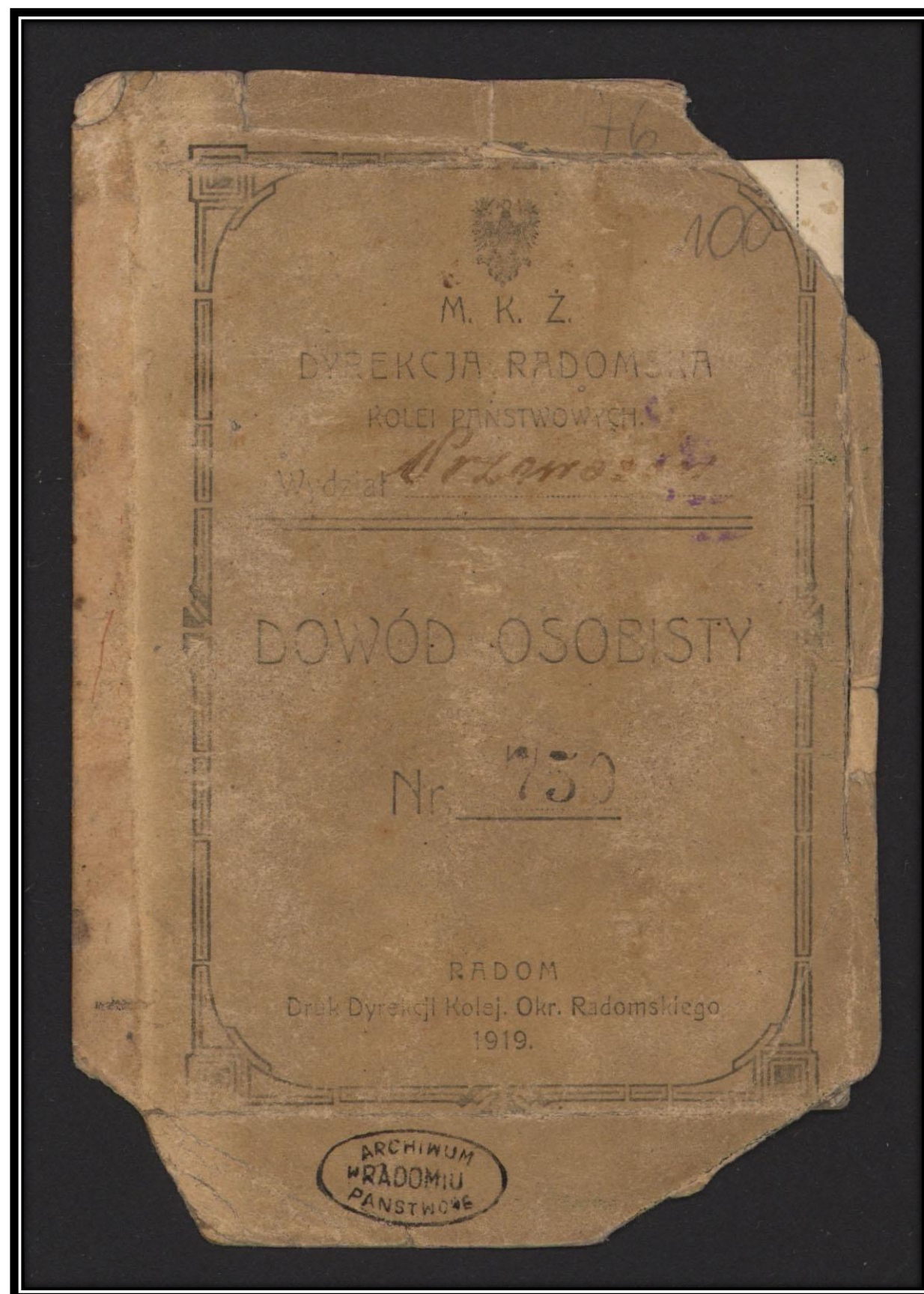


Zestawienie najkrótszych odległości kolejowych między 25. miastami w Polsce,
dwudziestolecie międzywojenne.
Zbiór rodziny Szlesińskich i Kapłów, sygn. 4.

Warszawa		Najkrótsze odległości kolejowe	
190	Białystok	między 25 miastami w Polsce	
233	Brześć n.B.	w kilometrach.	
293	Bydgoszcz	Warszawa - Łańcuch 528.	
230	Częstochowa	Warszawa - Białystok 180	
392	Słanick	Wrocław - Łańcuch 738	
253	Haliś	Słanick - Łańcuch 873.	
319	Katowice		
283	Kielce		
365	Kraków		
194	Lublin		
459	Lwów		
110	Łódź		
440	Łuck		
486	Nowogród		
146	Piotrków		
312	Poznań		
390	Ruck		
129	Radom		
599	Słanick		
600	Tarnob		
245	Torun		
430	Wilno		
691	Wrocław		
528	Łańcuch		



Fragmenty dowodu osobistego wydanego przez radomską dyrekcję kolei państwowych kolejarzowi Franciszkowi Kapelińskiemu, 1919 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 1.



Bilet imienny na jednorazowy bezpłatny przejazd w wagonie klasy II Polskich Kolei Państwowych, 1919 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 1.

225

ROK 19 *19* KLASA *II (Drużyna)*

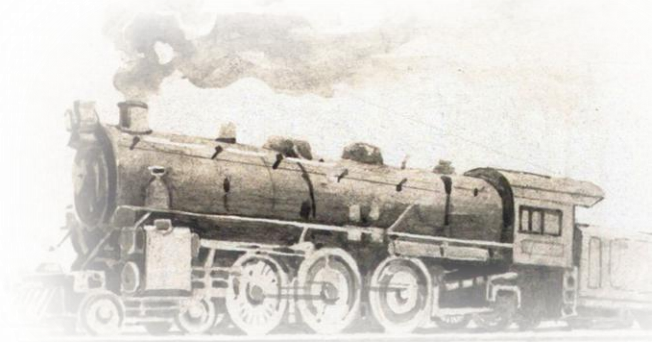
MINISTERSTWO  KOMUNIKACJI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
DYREKCJA RADOMSKA.

BILET Nr. 26483

na jednorazowy bezpłatny przejazd w wagonie klasy *II*
od stacji *Sieradz* do stacji *Radom*
i z powrotem dla *Synów p. Franciszka Kapelińskiego Adm.*
Mag. Wł. Jędrzej. Jędrzej 15 lat. Stefana 13 l. Franciszka 5 l.
i córki Annę 11 lat z matką i żoną
Ilość osób *pięć* Waga bezpłatnego bagażu *—*
pięć przedmiotów ręcznych
opisane w dowodzie Ważny do dnia *22 Grudnia* 19 *19* r.
Wydany *Wydziału Handlowego* *22 Grudnia* 19 *19* r.
St. Frank





Odezwa wyzywająca do wstępowania w poczet członków Polskiego Zawodowego Związku Kolejowców
w Radomiu, 1919 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1821.



ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU

KOLEJARZE!

Stoimy przed nowym zamachem, jakiego chce dokonać po raz drugi, obcy i wrogi Ojczyźnie shańbiony planowanym i udaremniałym przez ogół kolejarzy strejkem 16 maja Centralny Zarząd Zawodowego Związku Kolejarzy, dziś, jak i wówczas działający w ścisłym kontakcie z burzycielami ładu i porządku w odbudowującej się Polsce.

Groźba strejku 15 lub 18 października, o ile nie będą urzeczywistnione niepomierne żądania, to zbrodnia, a my w niej udziału brać nie możemy, nie możemy być współwinowajcami.

Prowodyrom i zdrajcom sprawy Polskiej, dla celów naszych wrogów potrzebny jest zamęt, potrzebne jest zagłodzenie na froncie walczącej naszej bohaterskiej armii i ludu pracującego w kraju. Dążą do walk wewnętrznych, do rewolucji i rzezi na wzór Rosji.

Jeżeli cenimy prawdziwą wolność, jeżeli czujemy się obywatelami kraju, powinniśmy zrzucić z siebie to jarzmo, wyrzec się niepowołanych i wrogich, kompromitujących wstawione i dobre imię kolejarza P. K. P., tych osobników z Centralnego Zarządu Z. Z. K.

Owoce ich dotychczasowej pracy jest **truć** nie tylko dla licznych rzesz kolejarzy, lecz i wogóle dla pracujących z innymi fachów i zawodów.

Czy mało wstydu i hańby już nam ci panowie przynieśli?

Czy nie poczuwamy się do siły i zdolności przeciwstawienia się?

Do stworzenia czynu, trzeba trochę silnej woli, a tą chyba posiadamy wszyscy bez wyjątku, lecz nie umiemy jej przejawiać.

Porzućmy, wyrzeknijmy się otumanionych i zdrajców rodzimej sprawy, którzy są w Centralnym Zarządzie Z. Z. K. i prowadzą kraj nasz do zguby.

Zareagujmy, że obce są nam ich nieuczciwe dążenia, korzystne dla wrogów i nieprzyjaciół Polski, dajmy dowód, że nie przestaliśmy być Polakami i dobrymi synami Ojczyzny. Dalsza praca jest z nimi niemożliwa, a liczebnością swoją dajemy sankcję ich wrogim dla nas czynom.

Dość stwierdzić z organu Z. Z. K. „Kolejarza-Związkowca“ Nr. 15, że Centralny Zarząd **JEST BOLSZEWICKIM**, jeżeli występuje przeciw wojnie o granicę, Sejmowi, Rządowi i Armii Polskiej.

Zapisujemy się do **POLSKIEGO** Zawodowego Związku Kolejowców, który już zjednoczył i w dalszym ciągu gromadzi w swych szeregach całe zastępy dobrych synów i obywateli kraju.

Najlepszym dla nas dowodem jest ten, że robotnicy, rzemieślnicy z Poznańskiego, Litwy i Białej Rusi należą do Polskiego Związku i słuchać nie chcą o Z. Z. K., bo nie życzą sobie swych serc zarażać zgnilizną i gangreną bolszewicką.

Nie namawiamy, nie ciągniemy nikogo siłą do *Polskiego* Z. Z. K., gdyż wiemy dobrze, że każdemu **sumienie** nakazuje jak postąpić, czy zostać z wrogami, czy połączyć się z nami.

Zapisy na członków do P. Z. K. Kola w Radomiu.

przyjmują: w naprawni wagonowej — koledzy Ciepielewski i Jan Bielawski,

w wydziale Ruchu i na stacji Radom — kolega Węglewicz,

w wydziale Mechanicznym — kolega Pacyna,

w wydziałach Drogowym, Telegrafu, Kancelarii Dyrekcji, Prawnym, Zasobów, Szkol-

nym, Wojskowym, Kasie Przechowywania — kolega Rulski,

w wydziałach Skarbowym, Przewozów, Kontroli Dochodów, Lekarskim — kolega K.

Szmidt,

w warsztatach elektrotechnicznych — kolega Antoni Iwański.

Zapisy przyjmują się do piątku 17 b. m. włącznie, a koledzy z linii okręgu Radomskiego zapiszą się w dzień walnego zebrania przy wejściu.

Walne Zebranie P. Z. K. odbędzie się w piątek 17 b. m. **punktualnie** o godzinie 5-ej po południu w sali po-gimnazjalnej w Rynku pod № 12.

Prawo wstępu oprócz kolegów z linii, będą posiadali zapisani na członków.

Na zebraniu zwołanem na wtorek 14 b. m. przez Zarząd Kola w Radomiu Zawod. Zw. Kol. nikt z nas nie będzie. Nasi wybrani członkowie Zarządu z prezesem na czele wystąpili z tego Związku.

Wzywamy kolegów z całej linii Dyrekcji Radomskiej do zakładania kół *Polskiego* Zawodowego Związku kolejarzy.

Nie zwlekajcie, bo z chwilą powstania kół na linii, zwołamy zjazd delegatów do Radomia.

Po szczegółowe informacje należy się zwracać do Głównego Zarządu Pol. Zaw. Związku, Warszawa, Nowogrodzka 43 m. 30, lub też do Radomia, Długa 52 m. 1 do M. A. Nowakowskiego, Referenta Kancelarii Dyrekcji.

Czołem!

Komisja Organizacyjna:

Bolesław Ciepielewski

Jan Bielawski

Józef Bielawski

Stefan Podgórski

Leon Kański

Wincenty Mysłakowski

Kazimierz Ludek

Antoni Wojtalski

Antoni Iwański

Erazm Pacyna z wydziału Mechanicznego

Karol Szmidt " Kontroli Dochodów

Edmund Rulski " Drogowego

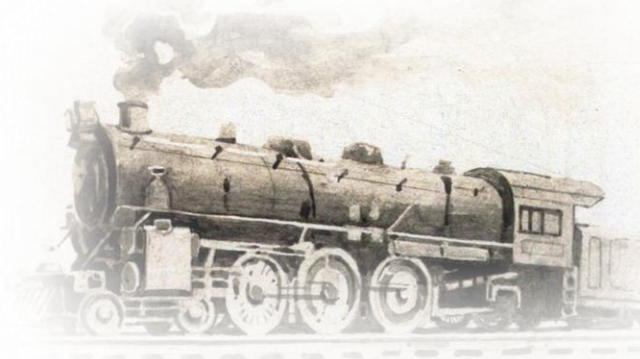
Michał Węglewicz " Ruchu

M. A. Nowakowski " z Kancelarii Dyrekcji.

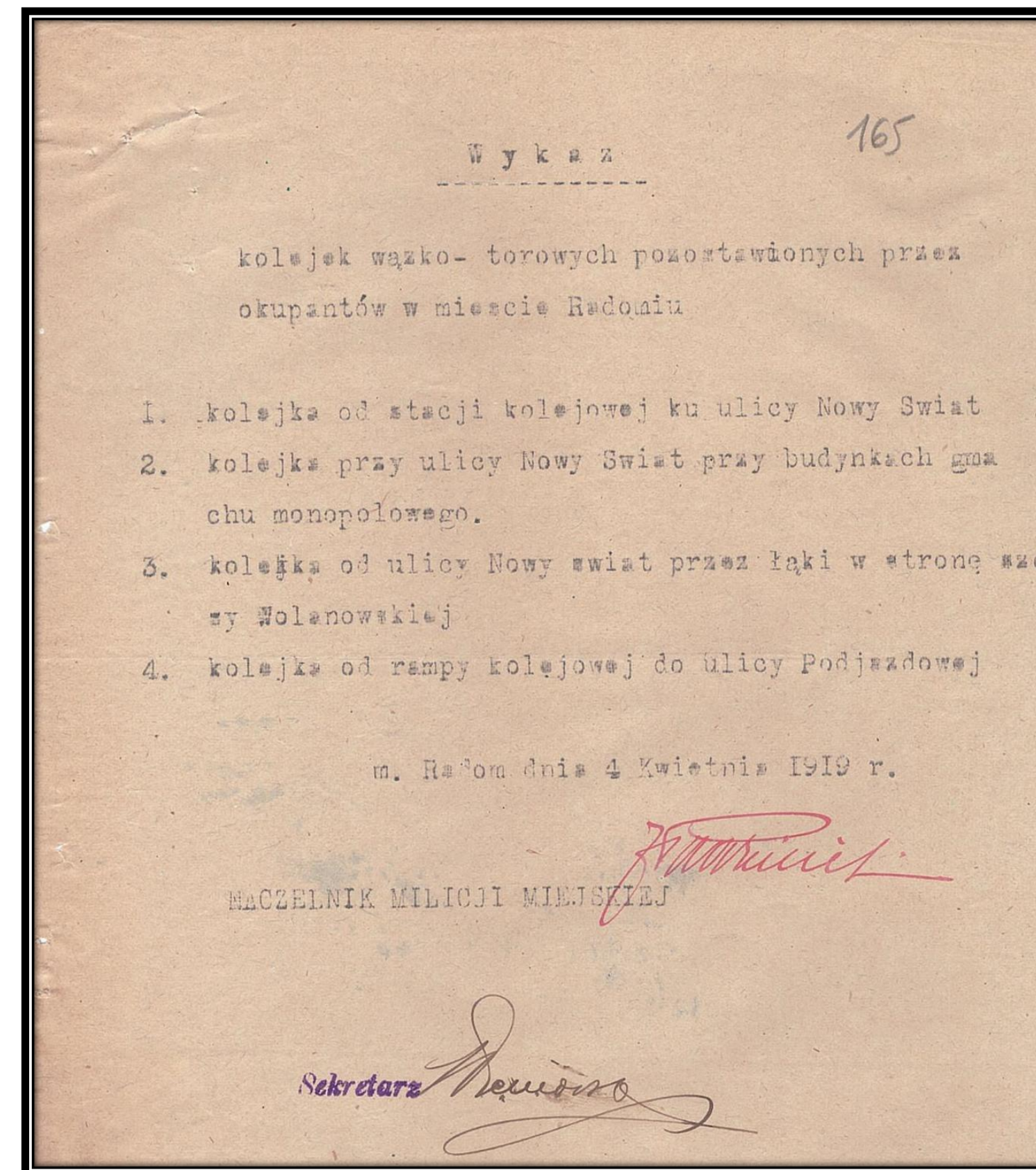
robotnicy i rzemieślnicy z Warsztatów kolejowych.

Radom, 12/X 1919 r.

Druk J. Grodzicki i S-ka—Radom. 15817—393-19.



Wykaz kolejek wąskotorowych pozostawionych przez okupantów w mieście Radomiu, 1919 r.
Komisarz Rządu Polskiego na Powiat Radomski, sygn. 10.



Polscy żołnierze w czasie podróży koleją, lata 1900-1939.
Zbiór Michała Tadeusza Osińskiego, sygn. 34.



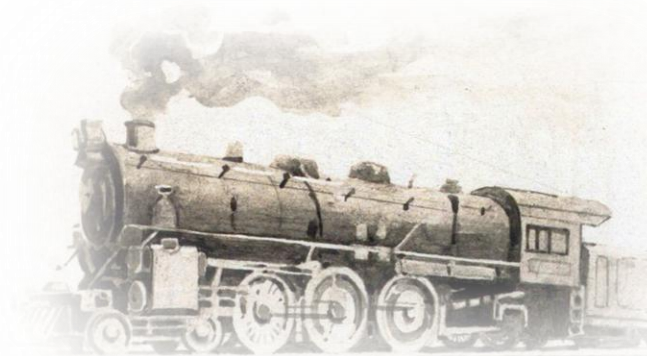
Dworzec Główny w Warszawie widziany z lotu ptaka, I połowa XX w.
Zbiór Romana Rytla, sygn. 3.



Fotografia ukazująca transport samolotów koleją, I połowa XX w.
Zbiór Romana Rytla, sygn. 3.



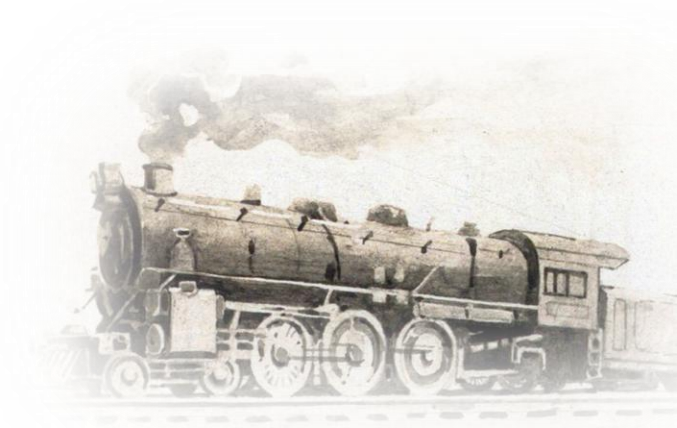
Pocztówka - Dworzec kolejowy w Radomiu, I połowa XX w.
Zbiór kart pocztowych, sygn. 350.



Dworzec kolejowy w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.



Dworzec kolejowy w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.



Plac przed dworcem kolejowym w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.



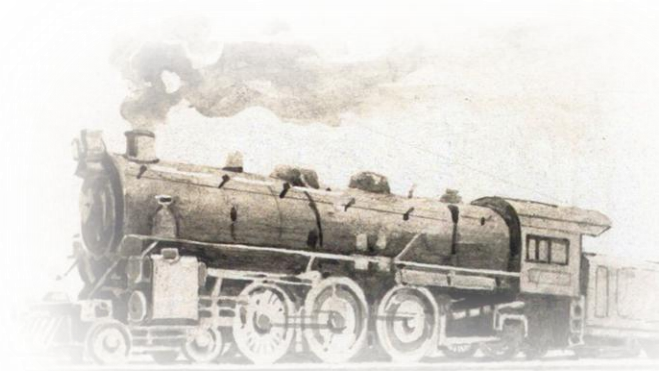
Plac przed dworcem kolejowym w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.



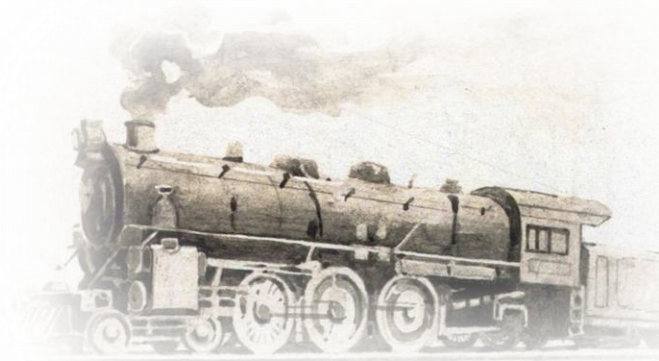
Plac przed dworcem kolejowym w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.



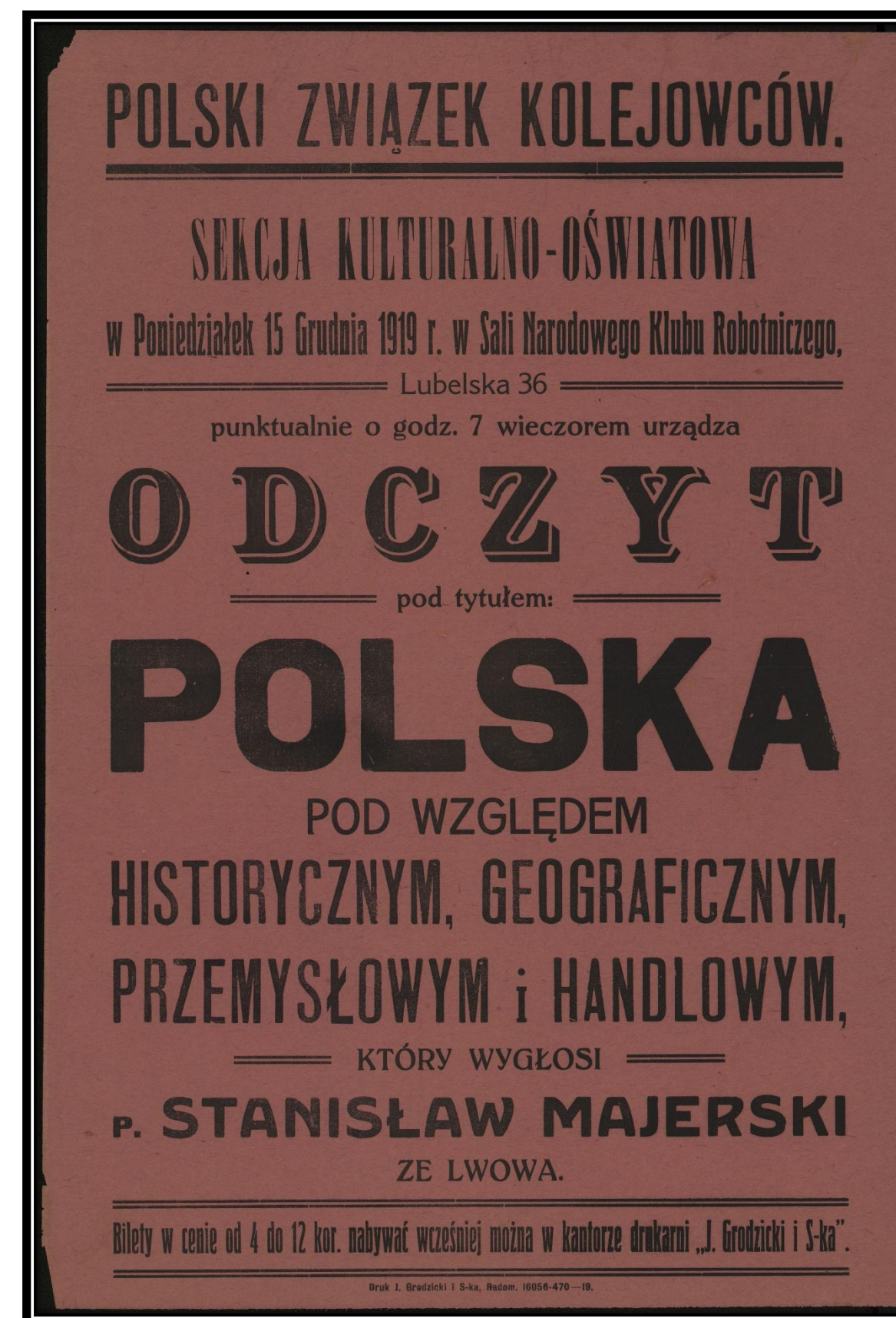
Roboty ziemne przed dworcem kolejowym w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.



Roboty ziemne przed dworcem kolejowym w Radomiu, I połowa XX w.
Miejska Służba Drogowa w Radomiu, sygn. 16.

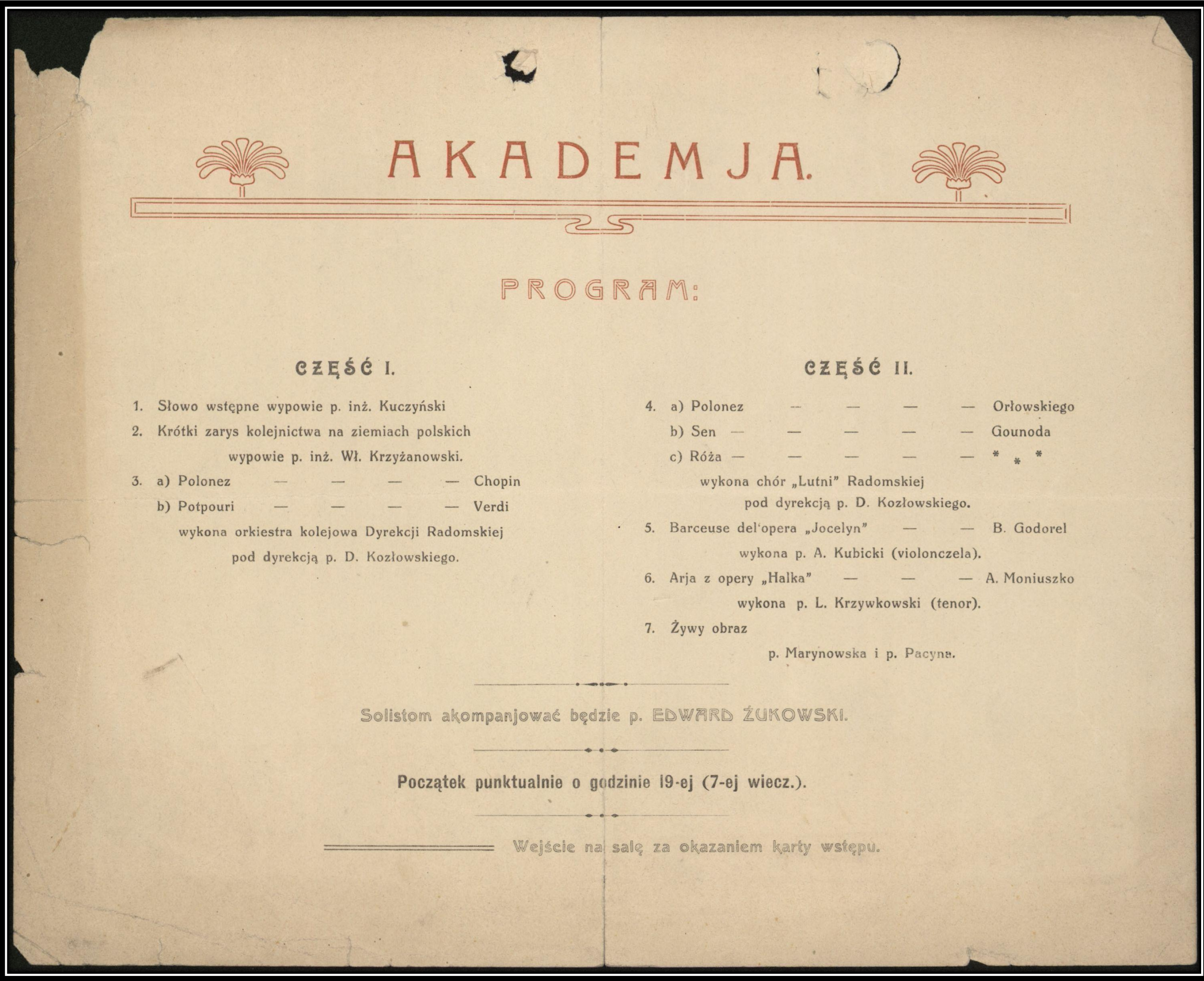
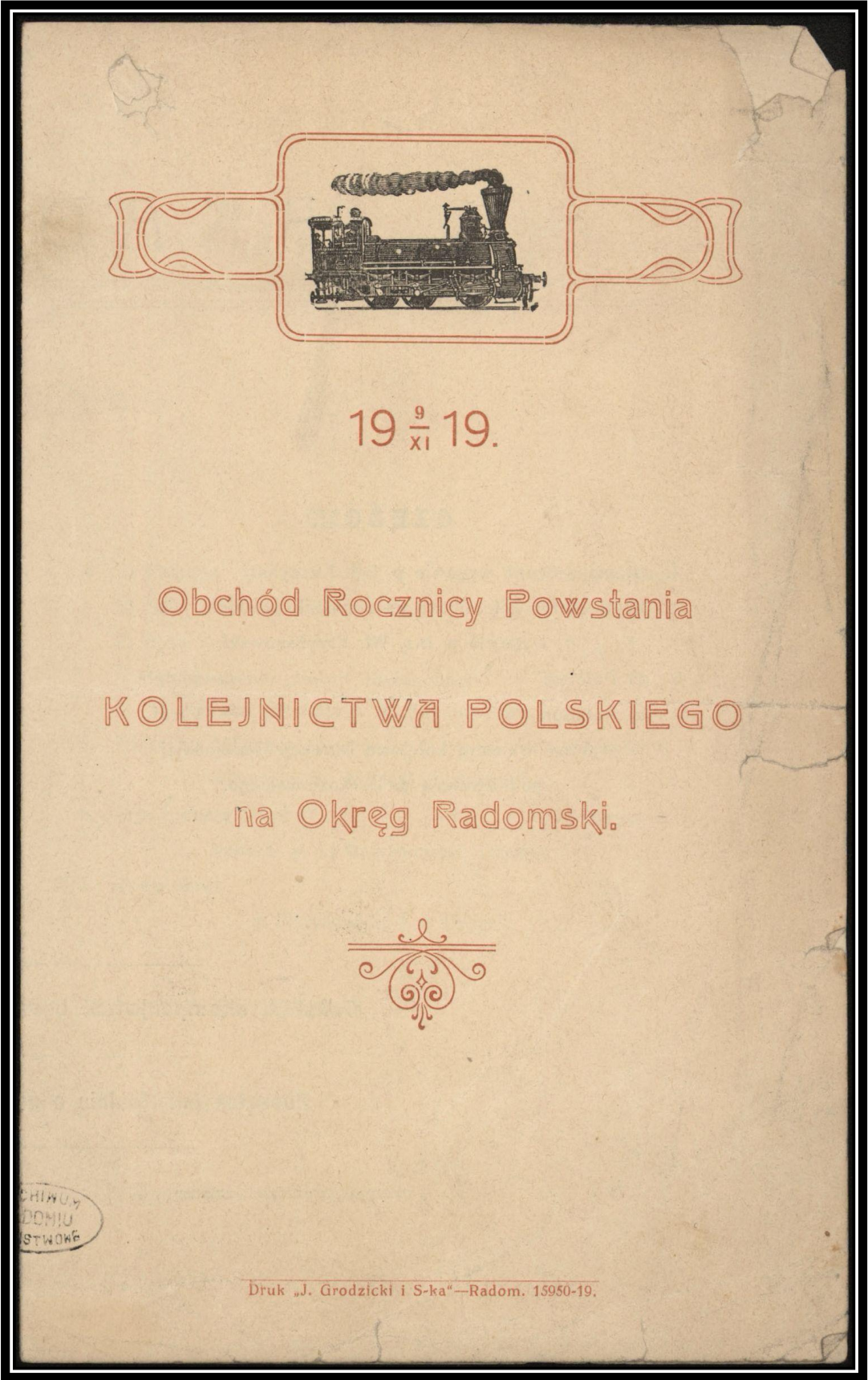


Afisz promujący odczyt organizowany przez Polski Związek Kolejowców, 1919 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 966.



Program akademii organizowanej w ramach obchodów rocznicy powstania kolejnictwa polskiego na okręg radomski, 1919 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1822.

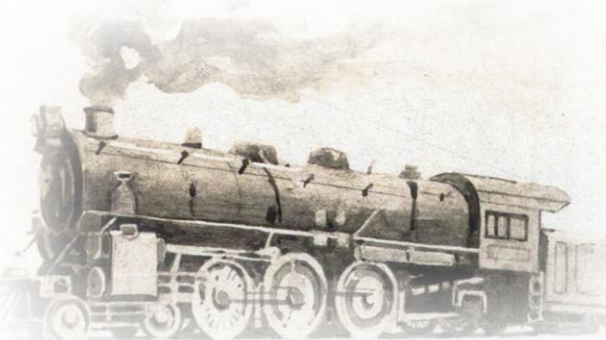
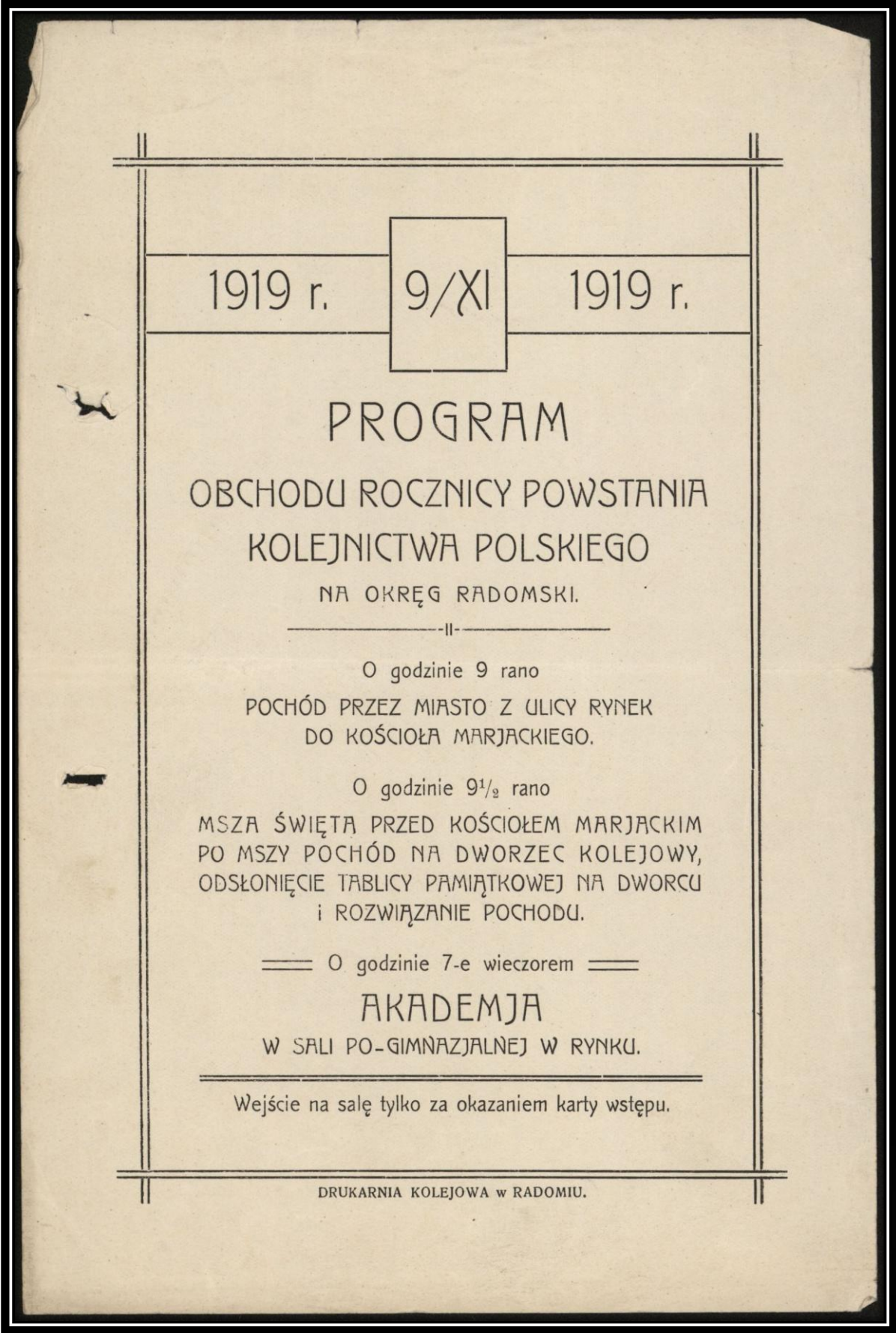
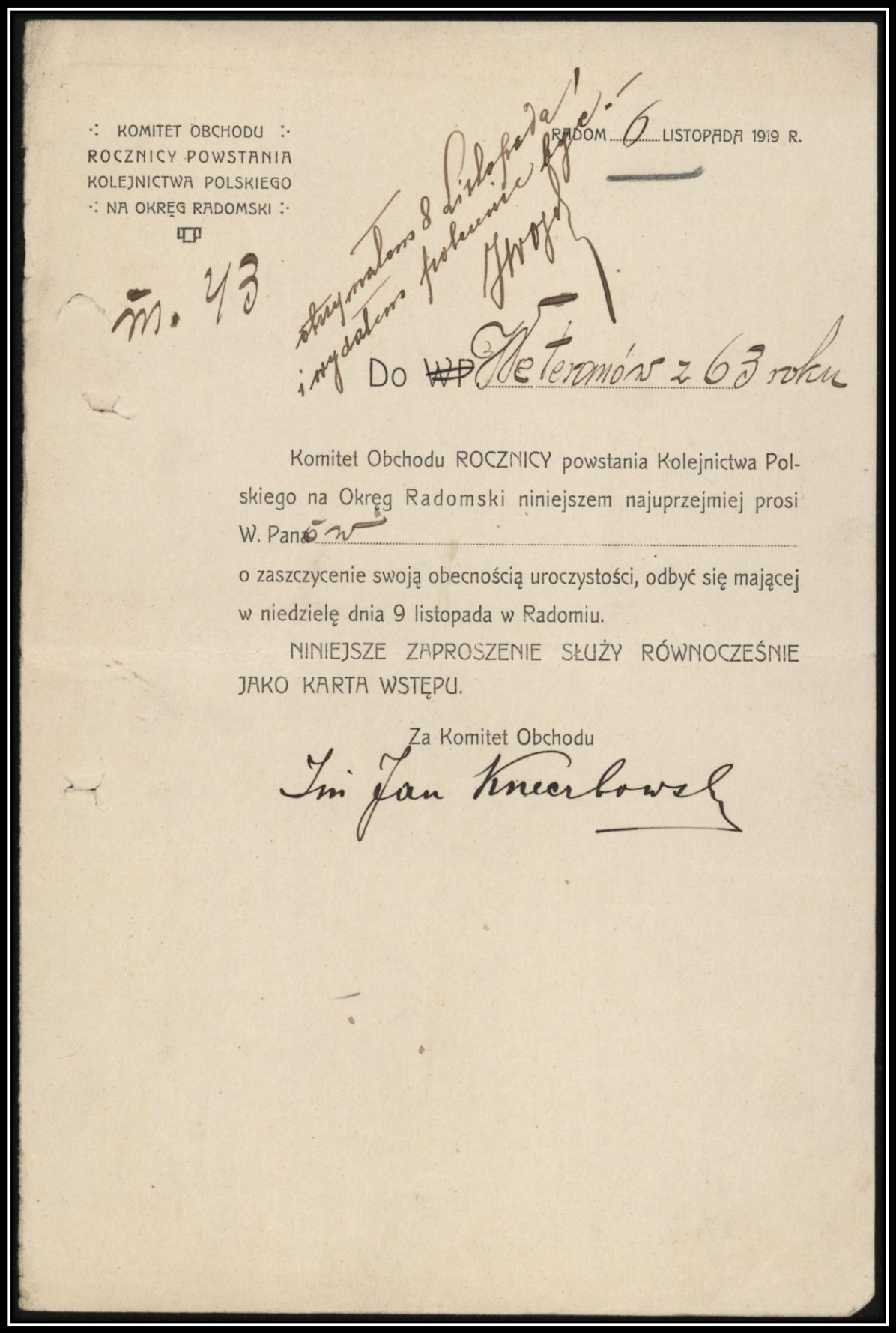


Zaproszenie i program obchodów rocznicy powstania kolejnictwa polskiego na okręg radomski, 1919 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1823, 1824.

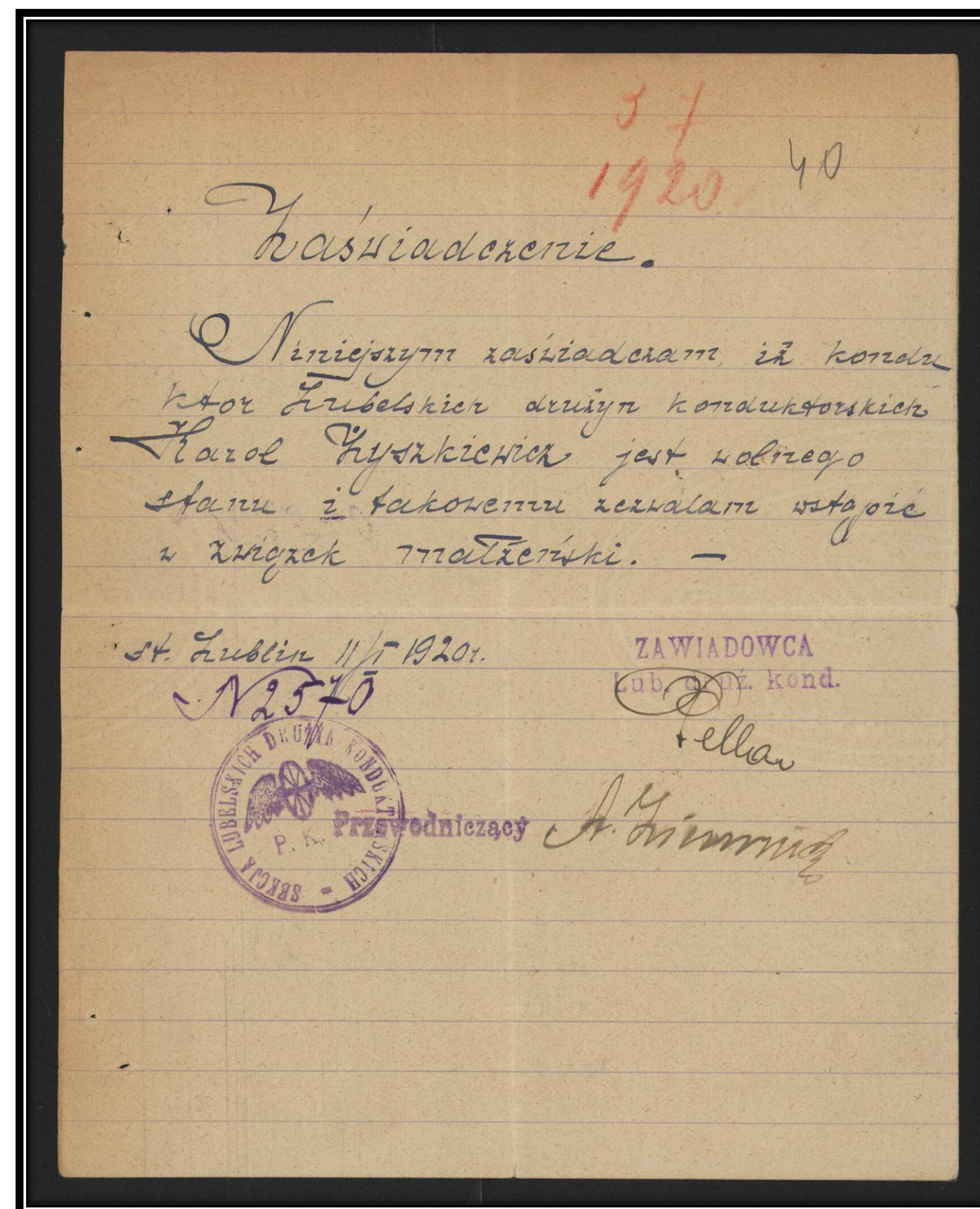


ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU



Zezwolenie na zawarcie związku małżeńskiego przez konduktora lubelskich drużyn konduktorskich, 1920 r.
Akta Stanu Cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej św. Jana w Radomiu, sygn. A100.



Afisz Okręgowego Kolejowego Komitetu Plebiscytowego w Radomiu, 1920 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 173.

KOLEJARZE!

W najbliższym czasie ma się rozstrzygnąć na zachodniej połaci Polski los odwiecznych naszych ziem.....ziem opromienionych chwałą naszych pradziadów i krwią ich użyźnionych.

Pękły wiekowe kajdany, lecz zmaganie się z ciemnizcami nie skończyło się jeszcze. Podczas długiej narodowej nocy, gdy naród popadł w niewolę, wrogowie nasi wydali walkę ostateczną Duchowi Polski. W ciągu długich lat naj źdzczy systematycznie, a bezwzględnie ni-zczyli wszystko, co polskie. Ciężką próbę przeszły zwła-zcza dzielnice, sąsiadujące z zaborcami.

Dziś te dzielnice mają głośno wobec świata zadokumentować, że stanowią nierozłączną część Macierzy Polskiej krew z krwi naszej, kość z kości naszych.

Na nas ciąży obowiązek okazania tym, którzy są wyłączeni z granic Ojczyzny, iż duszą jesteśmy z nimi i dlatego musimy wyteńczyć wszystkie siły, by wyrwać nasz lud i nasze ziemie ze szponów zaborców.

Nasze bogate pokłady węgla, Śląsk Górny i Cieszyński jest w niebezpieczeństwie, gdyż ziemie te uznano również za tereny sporne.

Od tego, jaki los spotka te ziemie w przeważnej części przyszłość Polski i nasz dobrobyt zależy.

Bez węgla nie masz przemysłu, bez przemysłu Polska będzie wiodła suchotniczy żywot i popadnie w ekonomiczną, a co zatem idzie i polityczną zależność.

Lud Górnego Śląska w pamiętne dni sierpniowe krwią swoją i życiem najlepszych swych synów zadokumentował swoją przynależność do Polski. Wzrok powstańców śląskich, walczących przeciwko brutalnej przemocy nie mógł nie dojrzeć wyciągniętych milionów bratnich rąmion Ojczyzny, wśród których, nie zabrakło kolejarzy.

Kolejarz-Polak, już dał wyraz łączności z gnębionym ludem, bo jeden z pierwszych wystąpił z ofiarą by ulżyć doli tych, co w męce wygnania ginęli.

Dziś nastał dziejowy moment w życiu Ojczyzny. Wśród świadomych ważności chwili warstw społecznych nie powinno i nie może zbraknąć kolejarzy.

W wysiłku zbiorowym społeczeństwa o nasze nieprzedawnione prawa musimy przyjąć czynny udział.

KOLEJARZE! Za naszą przyszłość, za przyszłość Polski...

Nie damy ziemi skąd nasz ród...

W poczuciu ważności przeżywanych dni, utworzył się w Radomiu Okręgowy Komitet Plebiscytowy, mający na celu skoordynowanie akcji całego zespołu pracowników kolejowych i nadanie im, oraz odn-śnym uchwałąm należytego kierunku.

Okręgowy Kolejowy Komitet Plebiscytowy niniejszym wzywa kolegów do zawiązywania Miejsowych Subkomitetów na liniach Okręgu Radomskiego oraz proponuje współkolegom innych Okręgów stworzenie podobnych komitetów dla swoich Okręgów.

Sekretariat Okręgowego Kolejowego Komitetu Plebiscytowego, mieszczący się chwilowo w Wydziale Dochodów Dyrekcji Radomskiej, czynny codziennie między godz. 6—8 popołudniu będzie udzielał miejscowym Subkomitetom wszelkich wskazówek i informacji w ich pracach i zamierzeniach.

Poparcie akcji plebiscytowej musi być nie tylko moralne, ale i materialne. To też Okręgowy Kolejowy Komitet Plebiscytowy uchwalił zwrócić się do kolegów o opodatkowanie się na rzecz plebiscytu w stosunku od 1/3% i więcej do pobieranych pensji. Przedstawicielstwo Związku dedeszą № 1012 poparło zamierzenie Komitetu. W myśl wspomnianej depeszy, zgodę na opodatkowanie się należy kierować do Sekcji Rachuby odpowiednich Wydziałów.

Okręgowy Kolejowy Komitet Plebiscytowy wierzy, że wśród uświadomionych pracowników kolejowych nie znajdzie się nikt, ktoby nie zrozumiał jak wielkie ma znaczenie dla przyszłości naszego Narodu te kilka bieżących miesięcy walki plebiscytowej.

W JEDNOŚCI SIŁA...

DO PRACY, DO CZYNU...

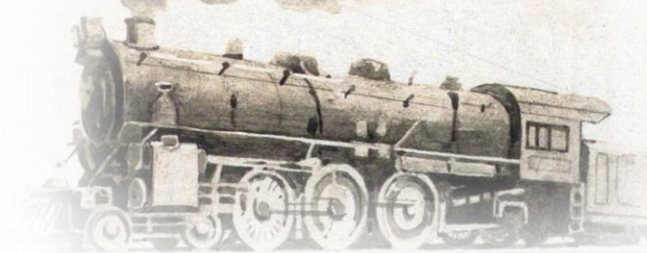
Józef Mrozowski,
Jan Krzeczkowski,
Walery Bagiński,
Bronisław Buczek,

Wacław Ekiert,
Adam Kuczyński,
Włodzimierz Krzyżanowski,
Wacław Komarnicki,

Juljan Mołdawa,
Władysław Ońko,
Edward Pisarek,
Stanisław Szczepański,
Bolesław Żuchowski.

Radom, dnia 5 lutego 1920 r.

Nr. Ew. 1708. (7-11-20 1000). Drukarnia Kolejowa w Radomiu.



Afisz Kolejowego Komitetu Plebiscytowego na Okręg Radomski, 1920 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 169, 175.

KOLEJOWY KOMITET PLEBISCYTOWY NA OKRĘG RADOMSKI.

Wezwanie!

Kolejowy Komitet Plebiscytowy na Okręg Radomski wzywa wszystkich tych, co czują w sobie krew polską do wzięcia masowego udziału w wiecach plebiscytowych, poświęconych Śląskowi Cieszyńskiemu. Dzień Śląska Cieszyńskiego wyznacza się na niedzielę dnia 7 marca r. b.

W poniżej wymienionych punktach o godz. 2-iej popołudniu odbędą się wiece plebiscytowe z odczytami: Chełm, Bełzec, Rejowiec, Zwierzyniec, Lublin, Parczew, Puławy, Dęblin, Radom, Skarżysko, Ostrowiec, Kielce, Końskie, Miechów, Jędrzejów, Konięcpol, Szydłowiec.

Polacy! Niech nikogo z nas nie zbraknie na zgromadzeniach. Walczący o swe wyzwolenie lud śląski winien usłyszeć męskie głosy protestu naszego przeciwko zakusom czeskich zaborców. Zanieśmy ludowi śląskiemu dzielnie broniącemu się przeciwko czeskiemu najazdowi nasze braterstwo i pozdrowienie. Dodajmy otuchy w ostatecznej walce górnikowi kopalń cieszyńskich, kolejarzowi kolei cieszyńskich, oraz całemu ludowi pracującemu ziemi Cieszyńskiej. Niechaj lud cieszyński pozna, że my z nim, a z nami on, niech poczuje, iż wszyscy za jednego, a jeden za wszystkich. Naród zaś czeski niech się dowie, iż swego nie damy, cudzego nie chcemy. Od przedstawicielstw mocarstw koalicyjnych żądamy obiektywizmu i sprawiedliwości w rozstrzygnięciu sporu dla nas bezspornego.

Cześć bohaterom, walczącym o prawa wyzwolenia ludu cieszyńskiego!

Niech żyje polski Śląsk Cieszyński, nierozdzielna część Rzeczypospolitej Polskiej!

Pracownicy kolejarze zatrudnieni w miejscowościach, w których wiece nie są przewidywane, przyjeżdżają do najbliższych wyszczególnionych punktów.

Komitet Kolejowy na Okręg Radomski.

Kolej. Komitet Plebiscytowy na Okr. Radomski

W niedzielę 7 marca 1920 r. o godz. 2 popoł. odbędą się

Wielkie Wiece
Plebiscytowe

poświęcone sprawie

Śląska Cieszyńskiego

Wiece odbędą się w następujących punktach linii Okręgu Radomskiego:

Chełm	Dęblin	Tomaszów
Rejowiec	Radom	Końskie
Zwierzyniec	Skarżysko	Konięcpol
Bełzec	Ostrowiec	Jędrzejów
Lublin	Kielce	Miechów
Parczew	Nadbrzezie	Strzemieszyce
Puławy	Opoczno	Sosnowice

POLACY! Sprawa Śląska jest sprawą Polski, jest sprawą naszą. Wobec toczącej się obecnie walki na Śląsku Cieszyńskim nikt z nas nie może pozostać biernym. Niech rodacy nasi na Śląsku Cieszyńskim wiedzą, że duchem jesteśmy z nimi. Śląsk Cieszyński był, jest i winien zostać polskim. Polacy! stawcie się licznie! Musimy bronić naszego ludu przed wyzyskiem czeskiego imperjalizmu!

Niech żyje górnik, niech żyje kolejarz, niech żyje robotnik Śląska Cieszyńskiego!

Niech żyje Polski Śląsk Cieszyński!

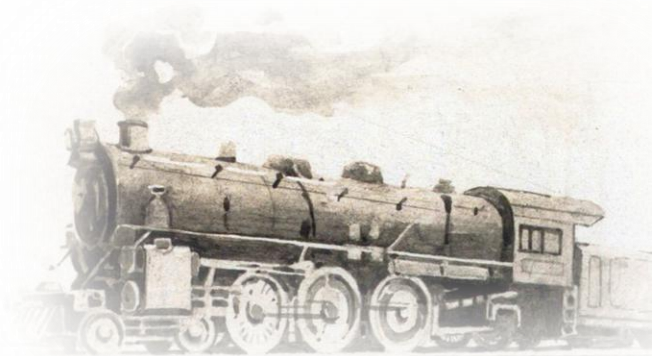
Niech żyje Lud Śląska Cieszyńskiego!

Cześć bojownikom za wyzwolenie Cieszyńskiego z rąk czeskich zaborców!

Kolejowy Komitet Plebiscytowy
na Okręg Radomski.

Adres Sekretariatu Komitetu Kolejowego:

RADOM, WYDZIAŁ DOCHODÓW.



Afisz zapowiadający koncert organizowany przez Klub Kolejowców „Ogniwo”, 1920 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 800.



Afisz informujący o walnym zebraniu członków Polskiego Związku Kolejowców, 1920 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 913.



Afisz zapowiadający odczyty w sali Kinematografu Związku Zawodowego Pracowników Kolei, 1920 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 969, 971.

W Sali Kinematografu Zw.Zaw.Pracow.Kol.
ul. Skaryszewska 33.

Staraniem Sekcji Kulturalno-Oświatowej przy Kole
Radomskim Z. Z. K.

we Wtorek dnia 12-go Października r. b.

k. R. Szczawiński

wygłosi odczyt na temat:

SEJM i SENAT

Początek o godzinie 6-ej popołudniu.

Wejście 3 marki na cele oświatowe.

Zarząd Sekcji
Kulturalno-Oświatowej Z. Z. K.

Drukarnia Kolejowa w Radomiu.

W Sali Kinematografu Zw.Zaw.Pracow.Kol.
ul. Skaryszewska 33.

W SOBOTĘ 11-go Września r.b. i DNI NASTĘPNE

Dr. Fr. Foryś

wygłosi szereg odczytów na temat aktualny
z dziedziny **EKONOMJI POLITYCZNEJ**

ŻYCIE

PIENIĄDZA

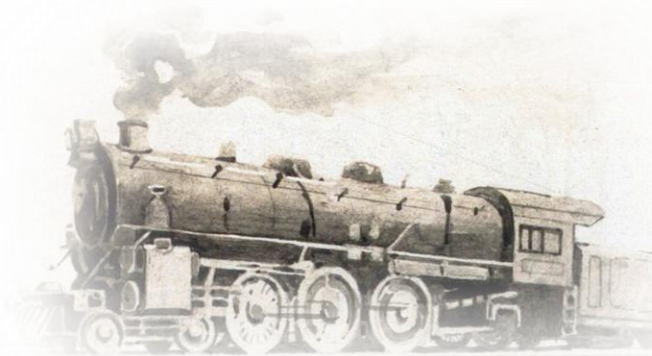
Początek o godzinie 5-ej popołudniu.

Wejście 3 marki na cele oświatowe.

Wstęp tylko dla członków Zw. i wprowadzonych przez nich gości.

Zarząd Sekcji Kultur.-Oświat. Z. Z. K.

Drukarnia Kolejowa w Radomiu.

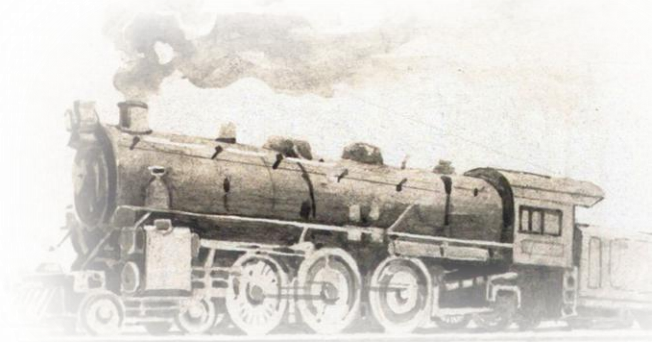


Afisz promujący kiermasz organizowany przez Sekcję Kulturalno-Oświatową Związku Zawodowego Kolejarzy w Radomiu, 1920 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 868.

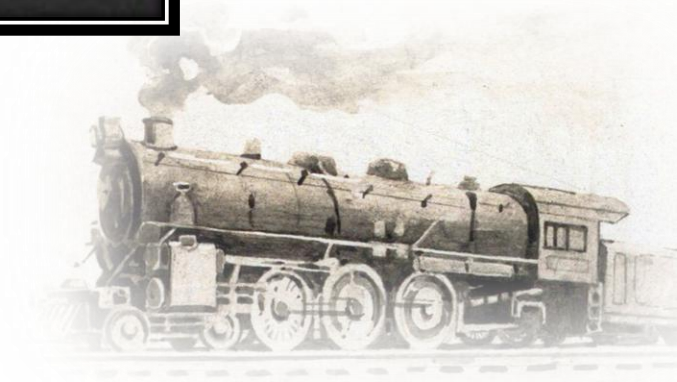


Karta aprowizacyjna Franciszka Kapelińskiego wydana przez Stowarzyszenie Współdzielcze Pracowników Kolejowych „Sygnał” w Radomiu, 1920 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 2.



Budowa placu sportowego Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Radomiu,
lata 20-30 XX w.

Zbiór Jacka Kołodziejskiego, sygn. 1.



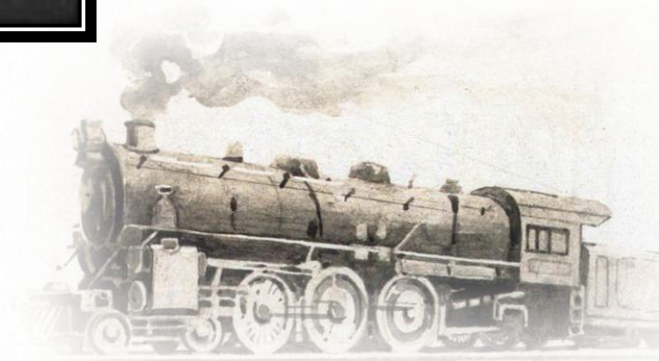
Budowa placu sportowego Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Radomiu,
lata 20-30 XX w.

Zbiór Jacka Kołodziejskiego, sygn. 1.



Otwarcie placu sportowego Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Radomiu,
lata 20-30 XX w.

Zbiór Jacka Kołodziejskiego, sygn. 1.



Dekret o poddaniu kolei żelaznych mocy ustaw wojennych, 1921 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1233.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
NACZELNIK PAŃSTWA.

Dekret o poddaniu kolei żelaznych mocy ustaw wojennych.

Na podstawie art. 6 ustawy dn.
27 Marca 1920 r. (Dz. ustaw № 27
z dnia 27 Marca 1920 r. poz. 160)
wobec grożącego Państwu niebez-
pieczeństwa, poddaję wszystkie
koleje żelazne tak Państwowe
jakoteż prywatne mocy ustaw
wojennych.

Dekret niniejszy wchodzi w ży-
cie z dniem ogłoszenia.

Wykonanie niniejszego dekretu
polecam Ministrowi Spraw Woj-
skowych w porozumieniu z Mini-
strem Kolei Żelaznych.

Naczelnik Państwa: PIŁSUDSKI, m. p.

Warszawa, dn. 23 Lutego 1921 r.

Prezes Ministrów: WITOS, m. p.

Druk J. Gładki i S-ka Radom. 17309-930-21



Odezwa rządu do obywateli w związku ze strajkiem kolejarzy, 1921 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1505.



ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU

OBYWATELE!

Strajk kolejowy rozpoczął się. Agitatozy, którzy go przygotowali, wczoraj oświadczyli Ministrowi Kolei, że jeżeli do 10 godzin postulaty ich nie będą uwzględnione, strajk wybuchnie. Kładąc w ten sposób nóż na gardle swojego własnego kraju i narodu, liczyli na to, że wymuszą ustępstwa, których przyznanie byłoby triumfem anarchii i groźną klęską dla społecznego ładu w Polsce. Nie o polepszenie bytu chodzi żywiołom, które parły do strajku, ale o to, żeby do strajku doszło za wszelką cenę, nie o to, żeby ich rodziny mogły lepiej żyć, ale o to, żeby Polska żyć nie mogła. Przeciąć wszelkie arterje, konieczne do utrzymania bytu ogółu społeczeństwa, spowodować zupełny brak opału, żywności zahamować ruch fabryk — oto najbliższe cele strajku kolejowego, których spełnienie pociągnęłoby za sobą dalsze upragnione przez podżegaczy strajkowych następstwa: głód i bezrząd.

Rząd nie może biernie przypatrywać się tej niecej i zgubnej robocie, nie może dopuścić do tego, aby wskutek strajku kolejowego miliony niezaopatrzonych obywateli narażone były na straszne cierpienia głodu i zimna i wszelkiego niedostatku. Rząd nie pozwoli, aby głodowali żołnierze, którzy bohatersko bronili kraju i obecnie stoją na straży jego granic. Rząd wie, że odpierając strajk kolejowy wszelkimi środkami, nie cofając się przed użyciem siły, w jego ręce prawnie złożonej, spełnia tylko swój obowiązek.

Obywatele! Od czasu obudzenia się Ojczyzny z niewoli nie było może momentu ważniejszego dla jej bytu, aniżeli obecny. Zawarcie pokoju, wywalczonego męstwem i krwią naszych żołnierzy, wchodzi w ostatnią fazę. Ziemia Wileńska niebawem stwierdzić niezachwianą moc węzłów, łączących ją z Polską. Górnym Śląskiem ostatnie dreszcze żywiołowego odruchu, który powróci nam tę odwiecznie polską dzielnicę, u tych wielkich prób czeka Polskę jasna przyszłość. W tej właśnie chwili, w której walą się wolność i potęgą Rzeczypospolitej, w której zawierają się sojusze, zapewne jej stanowisko w Europie, sprzyjające jej przysięgają się przeciw temu wszelkie siły, którym częściej i mocna Polska. Rząd jest pewien, że naród nie znieśli dłużej przesłanki jego pochodowi do wypełnienia swoich dziejowych przeznaczeń, że cała Polska, stąpi przeciw tym, którzy prowadzeni na pasku przez obce, wrogie polskości żywioły, idące z ukrycia, zakłócają jego bezpieczeństwo i kraj chcą pogrozić w przepaść bez wyjścia.

Położenie gospodarcze Polski jest jeszcze ciężkie. Rząd wie o tem i przy każdej sposobności przypomina konieczność oszczędności. Ale w granicach możliwości czyniły i czynią Rząd i Sejm wszystko, ażeby umożliwić przetrwanie tych trudnych czasów. Płace pracowników państwowych podwyższa się do ostatnich granic finansowej możliwości państwa i przygotowuje się dalszą poprawę ich bytu. Jest też rzeczą jasną, że w agitacji strajkowej, skierowanej wprost przeciw istnieniu państwa, znikoma mniejszość zadaje gwałt potrzebom, interesom i państwowym uczuciom olbrzymiej większości tych, w których imieniu mają cześć występować agitatorzy.

Aby zapewnić ludności zaspokojenie jej nalkonieczniejszych potrzeb, zapobiedz jej ogłodzeniu, zapewnić dowóz żywności i węgla, utrzymać porządek i spokój, Rząd oddał koleje pod moc ustaw wojennych. Zarządzenie to wywołane koniecznością, nie będzie trwało ani godziny dłużej, niż tego konieczność będzie wymagała i zostanie cofnięte natychmiast, skoro dojdzie na kolejach do uspokojenia umysłów i normalny ruch kolejowy zostanie podjęty.

Rząd chwycił się tego środka, aby sprostać odpowiedzialności, która na nim ciąży wobec państwa i społeczeństwa i wiedząc, że w dążeniu do zabezpieczenia bytu Rzeczypospolitej wszelkimi dopuszczalnymi środkami znajdzie za sobą cały Naród.

PREZYDENT MINISTRÓW
WITOS

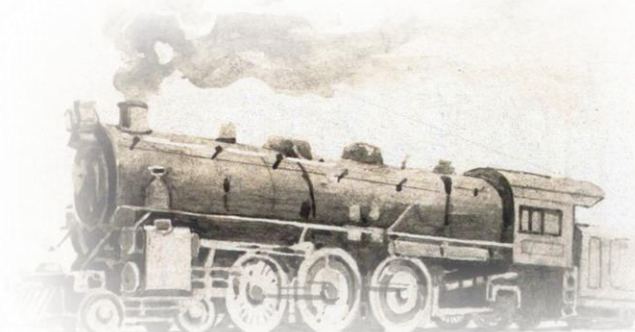
**Skulski
Sapieha
Sosnkowski
Steczkowski
Nowodworski**

**Rataj
Poniatowski
Przanowski
Jasiński
Stesłowicz**

**Narutowicz
Peplowski
Chodźko
Grodziecki
Kucharski**

Warszawa, dn. 24 lutego 1921.

Drukarnia Państwowa. 20 19008. 24 II. 1921 r.



Dekret w przedmiocie uchylecia dekretu poddajacego koleje zelazne mocy ustaw wojennych, 1921 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1506.

DEKRET.

W przedmiocie uchylecia dekretu poddajacego koleje zelazne mocy ustaw wojennych.

Art. 1. Dekret z dnia 23-go lutego 1921 roku o poddanie kolei zelaznych mocy ustaw wojennych na podstawie art. 6 ustawy z 27-go marca 1920 r. Dz. Ustaw. Nr. 27 poz. 160 uchyla się.

Art. 2. Wykonanie dekretu niniejszego powierza się Ministrowi Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Kolei Żelaznych i Ministrem Sprawiedliwości.

Art. 3. Dekret niniejszy wchodzi w życie z dniem 5-go marca 1921 r. o godz. 14-ej.

Warszawa, dnia 4 marca 1921 r.

Prezydent Ministrów
W. WITOS, m. p.

Naczelnik Państwa
J. PIŁSUDSKI, m. p.

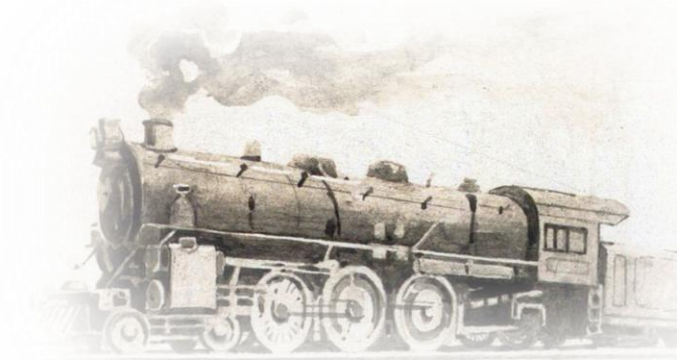
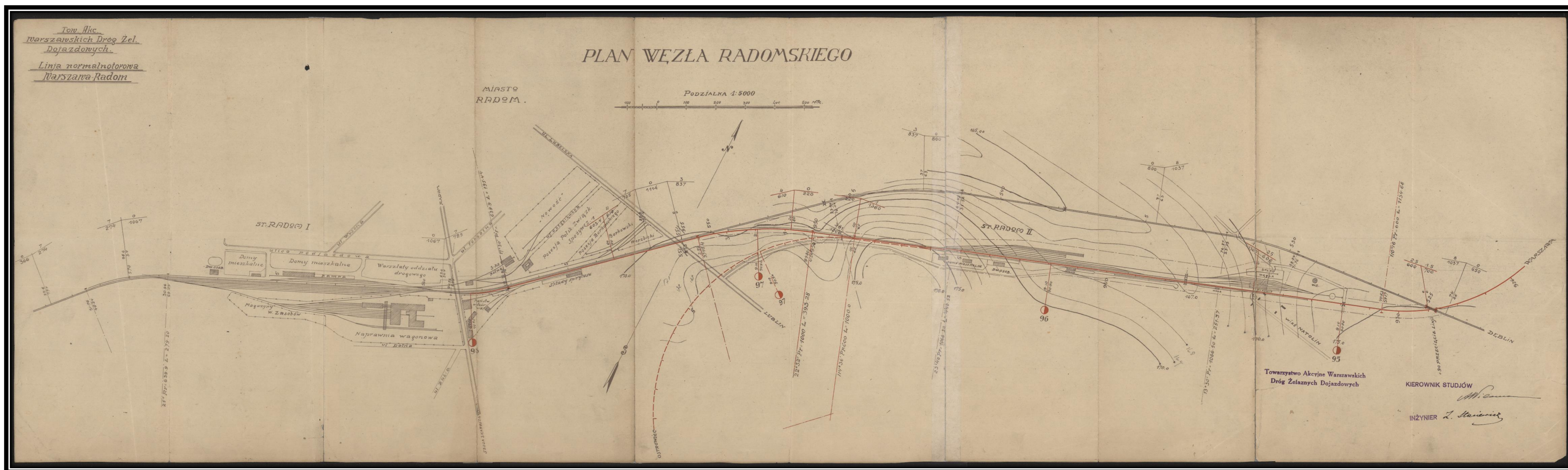
Niniejsze podaję do publicznej wiadomości.

Kielce, dnia 7 marca 1921 r.
L. dz. 17361/II Inf.

Frankowski, m. p.
Gen.-Ppor. i D-ca Okr. Gen. Kielce.



Plan kolejowego węzła radomskiego (linia normalnotorowa Warszawa-Radom), lata 1921 - 1933 r.
Akta miasta Radomia, sygn. t.4486.



Porównanie kolei w Polsce i na Litwie Kowieńskiej, 1922 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1251.

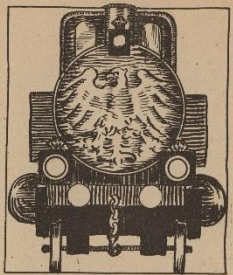
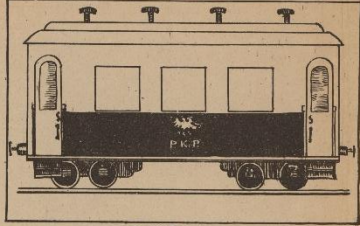
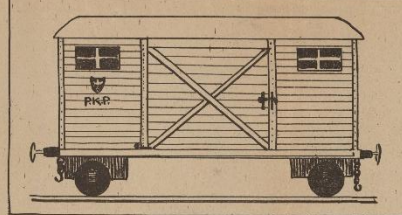
**JAKIE ŚRODKI KOMUNIKACJI
CO POLSKA POSIADA**

JEŻELI TOR KOLEI WYCIĄGNAĆ W JEDNĄ LINIĘ TO WYPADNIE
DŁUGOŚĆ TORU POLSKI

15.370 KMTR.

DŁUGOŚĆ TORU LITWY KOW.

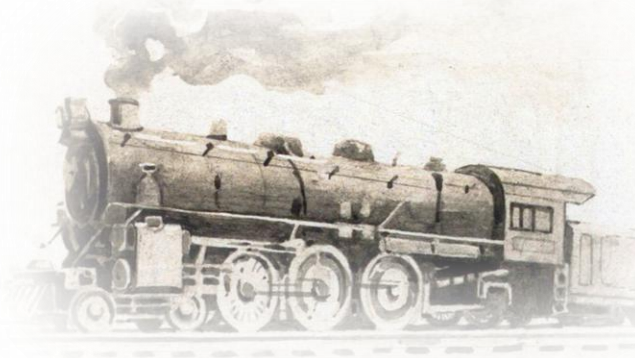
1.100 KMTR.

PAROWOZÓW W POLSCE	WAGONÓW OSOBOWYCH W POLSCE	WAGONÓW TOWAROWYCH W POLSCE
 3.572 PAROWOZ. NA 1 PAROW. LITW. 29 PAROW. POLSKICH	 8.527 w. NA 1 WAG. OSOB. LITW. 33 WAG. OSOB. POLSKICH	 86.577 w. NA 1 WAG. TOW. LITW. 63 WAG. TOW. POLSK.

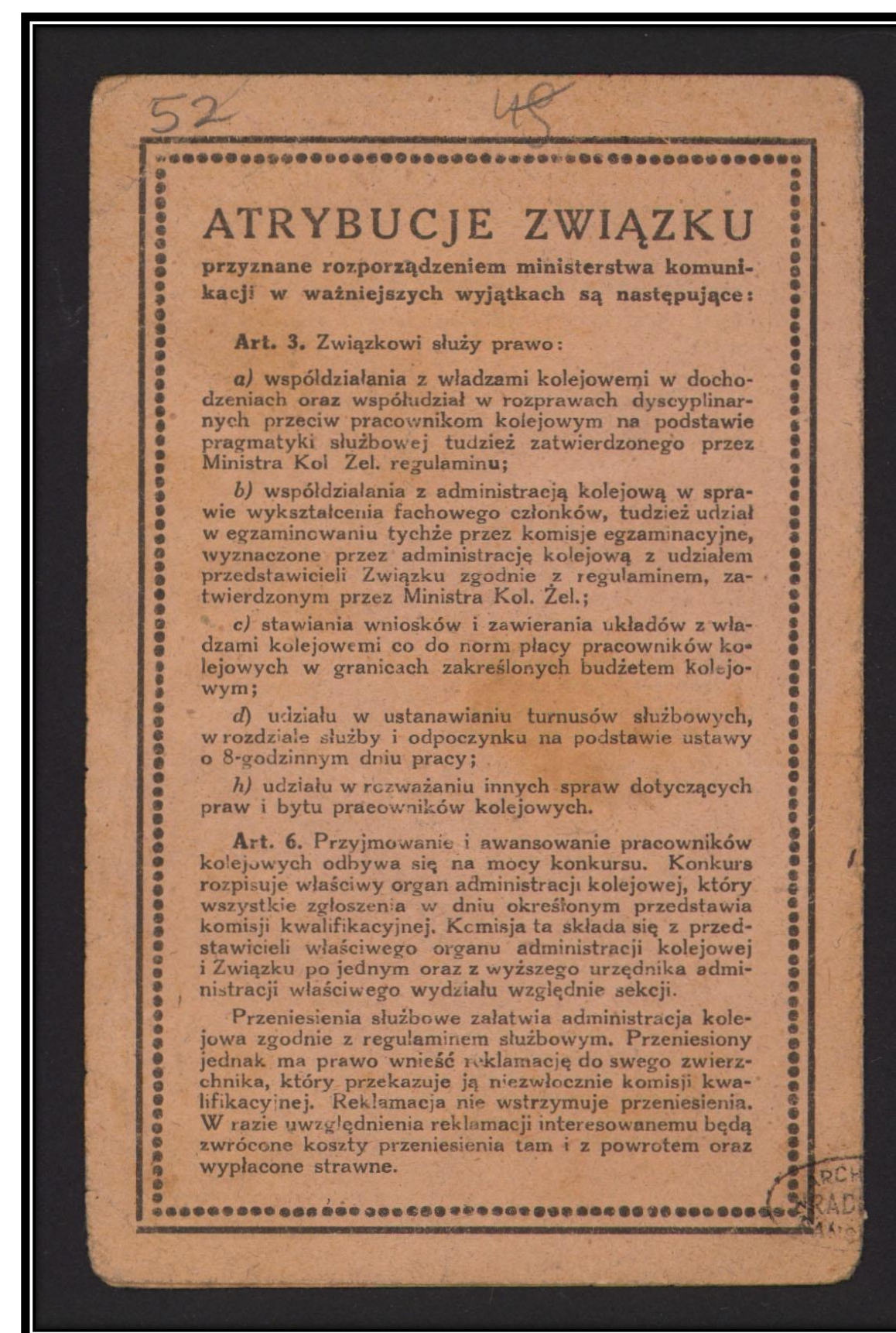
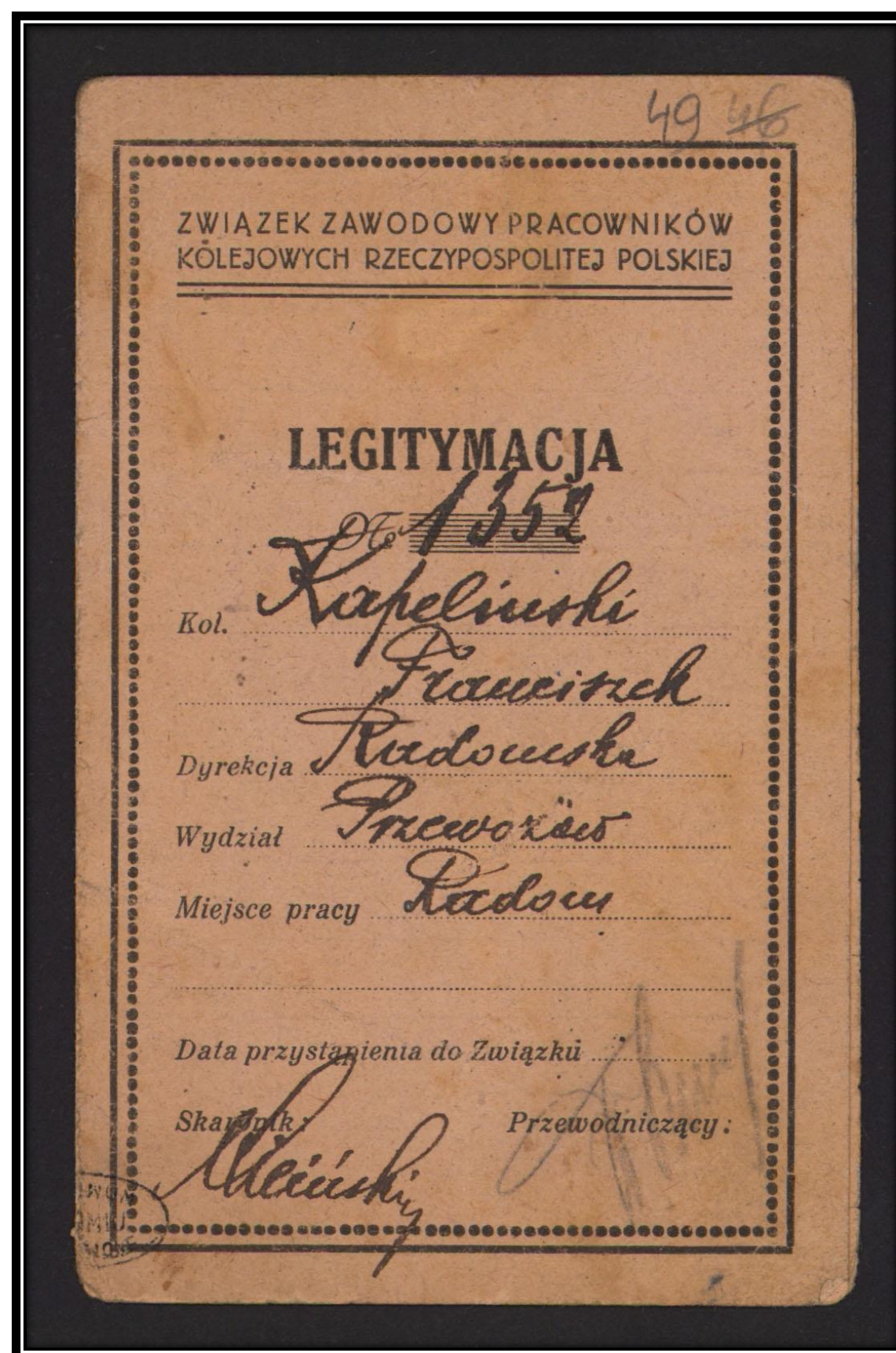
**95106 WAGONÓW POSIADA POLSKA
1616 WAGONÓW POSIADA LITWA KOW.
O 93.490 WAGONÓW W POLSCE WIĘCEJ**

**5.625 WAG. DZIENNIE ŁADUJE SIĘ W POLSCE
2.000 WAG. DZIENNIE PRZYBYWA DO POLSKI ~
~ Z ZAGRANICY**

TAKI ROZWÓJ GOSPODARCZY PAŃSTWA



Fragmenty legitymacji Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej
należącej do Franciszka Kapelińskiego, ok. 1922 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 2.



Dyrekcja i pracownicy Zakładów Remontowych Taboru Kolejowego w Radomiu, 1922 r.
Zbiór ikonografików, sygn. 392.



Wyciąg z Dziennika Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych dotyczący ulg w opłatach za przejazd
kolejami państwowymi dla weteranów powstań narodowych z lat 1831 i 1863, 1922 r.
Stowarzyszenie Wzajemnej Pomocy Uczestników Powstania 1863 r. Koło w Radomiu, sygn. 3.

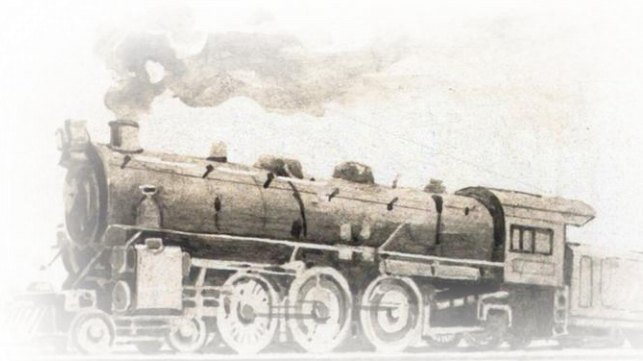
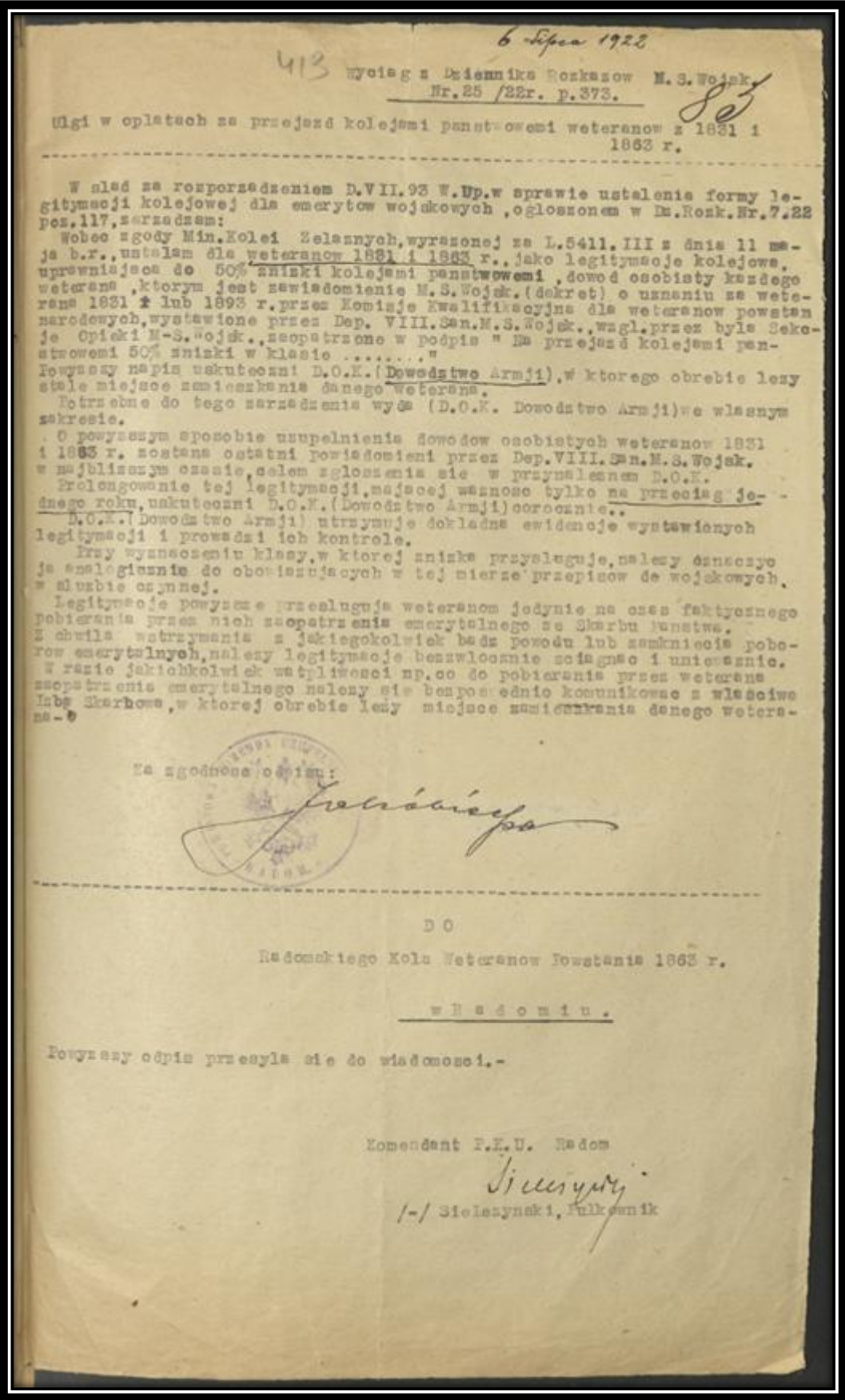
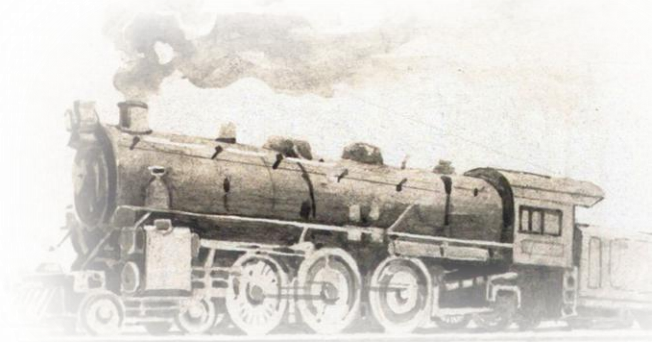
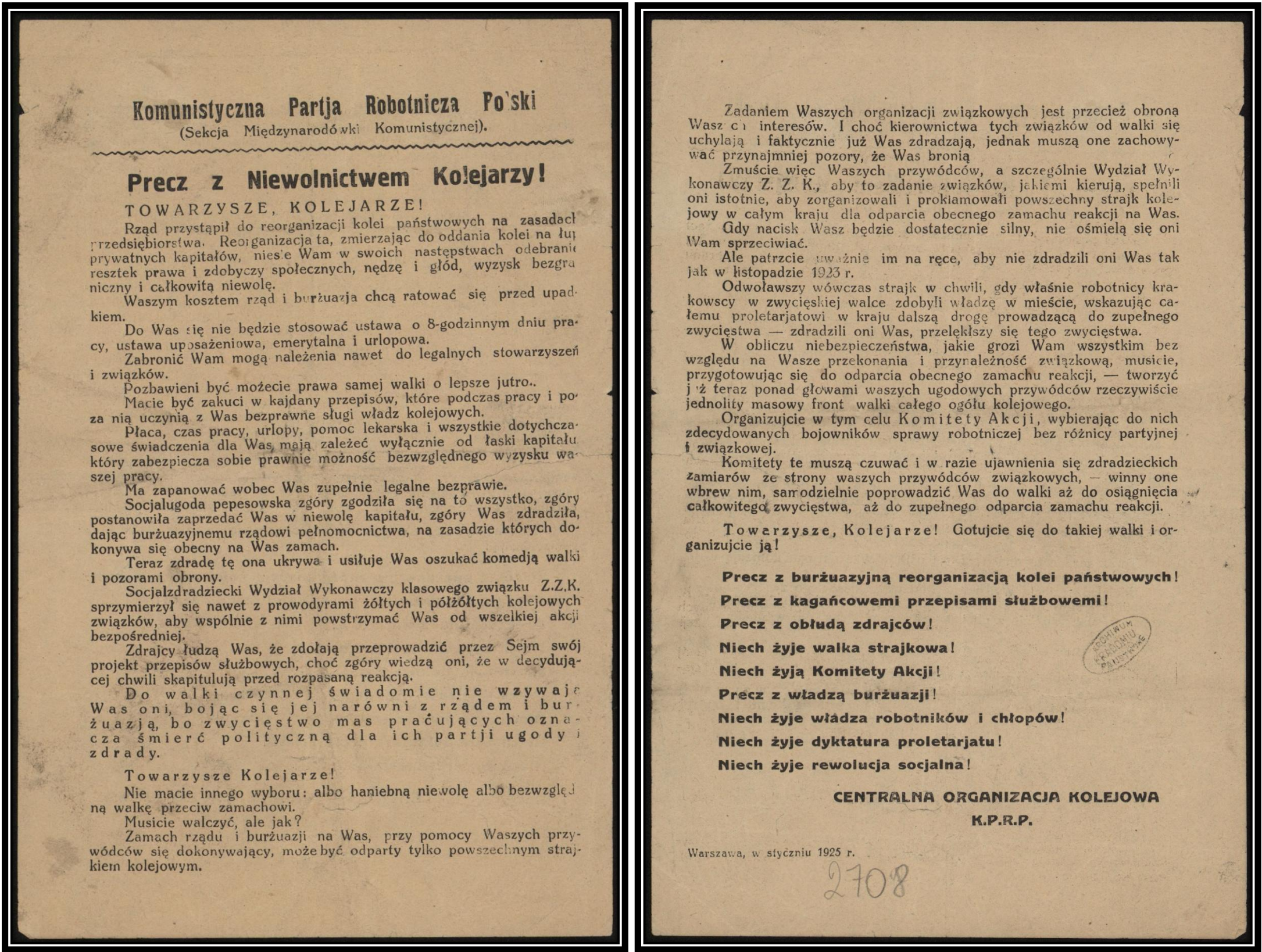


Tableau ofiarowane Dyrektorowi Wydziału Zasobów Radomskiej Dyrekcji Kolei, 1923 r.
Zbiór ikonografików, sygn. 495.



Odezwa Komunistycznej Partii Robotniczej Polski do kolejarzy, 1925 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 2708.



Dokument dotyczący komunikacji kolejowej między Rzeczpospolitą Polską
a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich, 1925 r.
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu, sygn. 65.

Załącznik Nr. 3

BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA
OSOBOWO - BAGAŻOWA
między
RZECZĄPOSPOLITĄ POLSKĄ
a
ZWIĄZKIEM SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK
RAD.

T A R Y F A

na przewóz osób i bagażu w komunikacji bezpośredniej
pomiędzy Stacjami Polskich Kolei Państwowych, położo-
nych w Polsce i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, jak
również pomiędzy stacjami kolei, będących w Zarządzie
Polskich Kolei Państwowych, z jednej strony, a stacjami
kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad z drugiej strony.

Obowiązuje od dnia
..... 192. . roku.

U w a g a . Taryfę niniejszą można nabywać w Zarządach
kolejowych, uczestniczących w tej komunika-
cji po cenie

- 2 -

C z ę ś ć I. Szczególne postanowienia taryfowe.

Uwagi wstępne - Postanowienia ogólne.

1. Przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji mię-
dzy stacjami Polskich Kolei Państwowych, położonych w Polsce
i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, jak również pomiędzy
stacjami kolei, będących w zarządzie Polskich Kolei Państwowych
z jednej strony, a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Re-
publik Rad z drugiej strony, odbywa się na całej drodze prze-
jazdu, względnie przewozu na podstawie przepisów o przewozie
osób i bagażu, przewidzianych załącznikiem 1-ym do ratyfikowa-
nej dnia 21 maja 1925r. Konwencji Kolejowej pomiędzy Rzeczapo-
spolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad, oraz
na podstawie opracowanych w związku z rzeczoną Konwencją szcze-
gólnych postanowień taryfowych i postanowień wykonawczych do
nich, zawartych w taryfie niniejszej.

Niezależnie od tego przewóz podróżnych i bagażu odbywa się
w granicach obszarów każdego Państwa na podstawie przepisów
wewnętrznych, o ile tych ostatnich nie zmieniają szczególnie po-
stanowienia taryfowe, o których mowa w punkcie 1-ym.

Przewóz osób i bagażu w niniejszej komunikacji bezpośred-
niej będzie odbywał się pomiędzy stacjami i w relacjach, które
są przewidziane taryfą niniejszą.

2. Sprawami komunikacji powyższej kieruje na P.K.P. Mini-
sterstwo Kolei w Warszawie, a na kolejach Z.S.R.R. Komisarjat
Ludowy Dróg Komunikacji w Moskwie.

3. Taryfy, jak również wszelkie w nich zmiany, przed wprow-
dzeniem ich w życie, będą ogłaszane do wiadomości powszechnej
przez P.K.P. w "Monitorze Polskim" i w "Staatsanzeiger für die
freie Stadt Danzig", przez Koleje Z.S.R.R. w "Sbornikie Tarifi"
wydawanych przez Komisarjat Ludowy Dróg Komunikacji.

- 3 -

4. Opłaty taryfowe za przewóz osób i bagażu kolejami
polskimi i Z.S.R.R. wyrażone są /oblicza się/ w dolarach
St.Zjedn.Amer.Póln., pobiera się je zaś od podróżnych i na-
dawców bagażu w walucie kraju, w którym uiszczą się te należ-
ności.

A. Przewóz podróżnych.

§ 1.

B i l e t y .

1. Przewóz podróżnych w bezpośredniej komunikacji między
Polską a Z.S.R.R. uskutecznia się na podstawie biletów bez-
pośrednich pomiędzy stacjami, wyszczególnionymi w Części II
taryfy niniejszej i w relacjach, objętych wykazem specjalnym.

2. Od stacji, nie wyszczególnionych w Części II tej tary-
fy przejazd podróżnych, tak w kierunku do Z.S.R.R., jak i w
kierunku do Polski, odbywać się może tylko za biletami komu-
nikacji wewnętrznej, wydawanymi na przejazd od stacji wyjazdu
do stacji granicznej kraju wysłania, na której podróżny ma
możność nabyć bilet do stacji granicznej Państwa sąsiedniego,
a stąd już do każdej stacji przeznaczenia lub też wprost od
stacji granicznej Państwa wysyłającego do danej stacji prze-
znaczenia Państwa sąsiedniego, o ile ta relacja figuruje w
specjalnym wykazie gotowych biletów.

3. W komunikacji niniejszej pomiędzy stacjami, wskazanymi
w punkcie 1, przewóz podróżnych uskutecznia się na podstawie
biletów kartonowych systemu Edmonsona, które wydaje się na
całą drogę przejazdu od stacji wyjazdu do stacji przeznacze-
nia.

4. Na biletach jazdy powinny być oznaczone :

- a/ Numer porządkowy biletu
- b/ rodzaj pociągu i klasa wagonu, względnie rodzaj wa-
gonu/miejsce do siedzenia miękkie lub twarde/.

Ciąg dalszy dokumentu dotyczącego komunikacji kolejowej między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich.

- 4 -

- c/ nazwa stacji wyjazdu i przeznaczenia oraz kierunek /droga/ przejazdu,
- d/ cena,
- e/ termin ważności,
- f/ dzień, miesiąc i rok wydania biletu.

Tekst biletów ma być wydrukowany w języku polskim i rosyjskim.

5. Termin ważności biletu ustala się na podstawie sumy terminów ważności, przewidzianych w taryfach wewnętrznych obu stron, i liczy się od północy po wydaniu biletu.

Na polskich kolejach wyjazd powinien nastąpić 1-go dnia ważności biletu, a na kolejach Z.S.R.R. również i tym pociągiem, którego numer oznaczono na bilecie stemplem kasowym.

Termin ważności biletu wygasa o północy ostatniego dnia ważności.

Bilety niewykorzystane w okresie ich ważności są nieważne na przejazd.

§ 2.

O p ł a t y z a p r z e j a z d.

1. Ceny biletów i opłatę za przewóz bagażu oblicza się według stawek i przepisów, zawartych w Części II taryfy niniejszej.

2. Za przejazd pociągami pośpiesznymi, w wagonie z miejscami numerowanymi, lub wagonem sypialnym, jak również za przejazd kolejami polskimi w wagonach klasy I-ej, pobiera się specjalne ustalone opłaty dodatkowe.

3. Przy przejściu podróżnego na kolejach polskich z wagonu klasy niższej do wagonu klasy wyższej, a na kolejach Z.S.R.R. z wagonu z siedzeniami twardymi do wagonu z siedzeniami miękkimi pobiera się opłatę dodatkową.

Opłata ta pobiera się w każdym z Państw oddzielnie według

5 -

ustalonych w nim w tym względzie przepisów.

§ 3.

P r z e r w y p o d r ó ż y.

Zezwala się przerwać podróż w granicach okresu ważności biletu, pod warunkiem, że podróżny natychmiast przy opuszczeniu pociągu oraz przy wznowianiu podróży przedstawi biletowi zawiadawcy stacji przerwy lub wznowienia podróży do właściwego poświadczenia.

Przerwać podróż na P.K.P. zezwala się tylko jeden raz.

Podróżny, który przerwał podróż na jednej ze stacji pośrednich, może wznowić podróż i z innej stacji pośredniej, o ile ta ostatnia leży bliżej stacji przeznaczenia, niż stacja, na której przerwano podróż.

Przerwa podróży nie przedłuża okresu ważności biletu.

§ 4.

U l g i t a r y f o w e d l a d z i e c i.

1. Dzieci w wieku do lat 4-cho, jeżdżące z osobami dorosłymi, nie więcej jednak, jak jedno dziecko na każdą osobę dorosłą, przewozi się bezpłatnie, o ile nie zażądano dla nich oddzielnego miejsca.

2. Dzieci w wieku od lat 4-cho do 10-ciu oraz dzieci młodsze od lat 4-cho, dla których zażądano miejsc osobnych, przewozi się za połowę opłaty taryfowej, ustalonej dla dorosłych.

3. Za dzieci, zajmujące oddzielne numerowane lub sypialne miejsce uiszczają się pełną opłatę za placekarty /miejscówkę/ względnie za bilet na miejsce sypialne.

§ 5.

K o n t r o l a b i l e t ó w n a p r z e j a z d.

1. Sprawdzanie/kontrola/ biletów pasażerskich odbywa się

- 6 -

Przy wyjeździe i przejeździe /przy wejściu na peron i wyjściu z peronu, przy wsiadaniu do wagonu/ oraz w drodze podczas jazdy według przepisów kolei przewożącej.

2. Z podróżnymi, ujawnionymi bez biletów lub z biletami niewłaściwymi, postępuje się według odpowiednich przepisów obowiązujących na danej kolei przejazdu.

§ 6.

B a g a ż r ę c z n y

1. Podróżny ma prawo zabierać ze sobą do wagonu przedmioty, które łatwo dadzą się unieść /bagaż ręczny/, o ile to nie sprzeciwia się przepisom celnym i innym administracyjnym.

2. Bagaż ręczny może podróżny umieszczać w wagonie jedynie w przeznaczonych na to pomieszczeniach nad lub pod miejscem, które zajmuje.

3. Zabrania się podróżnemu brać ze sobą do wagonu przedmioty, zagrażające bezpieczeństwu publicznemu, w szczególności naboje broni palnej, oraz materje wybuchowe, łatwo zapalne, żrące, cuchnące i t.p.

4. Podróżni powinni sami troszczyć się o bagaż ręczny. Za całość i stan bagażu ręcznego kolej odpowiedzialności nie przyjmuje.

§ 7.

Z w r o t n a d p ł a t i n a l e ż n o ś c i z a p r z e s t r z e Ń n i e w y k o r z y s t a n ą.

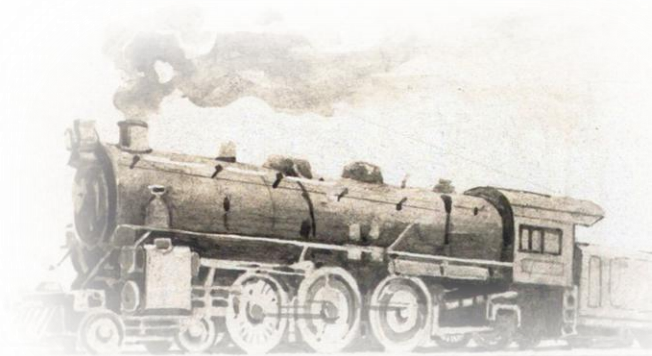
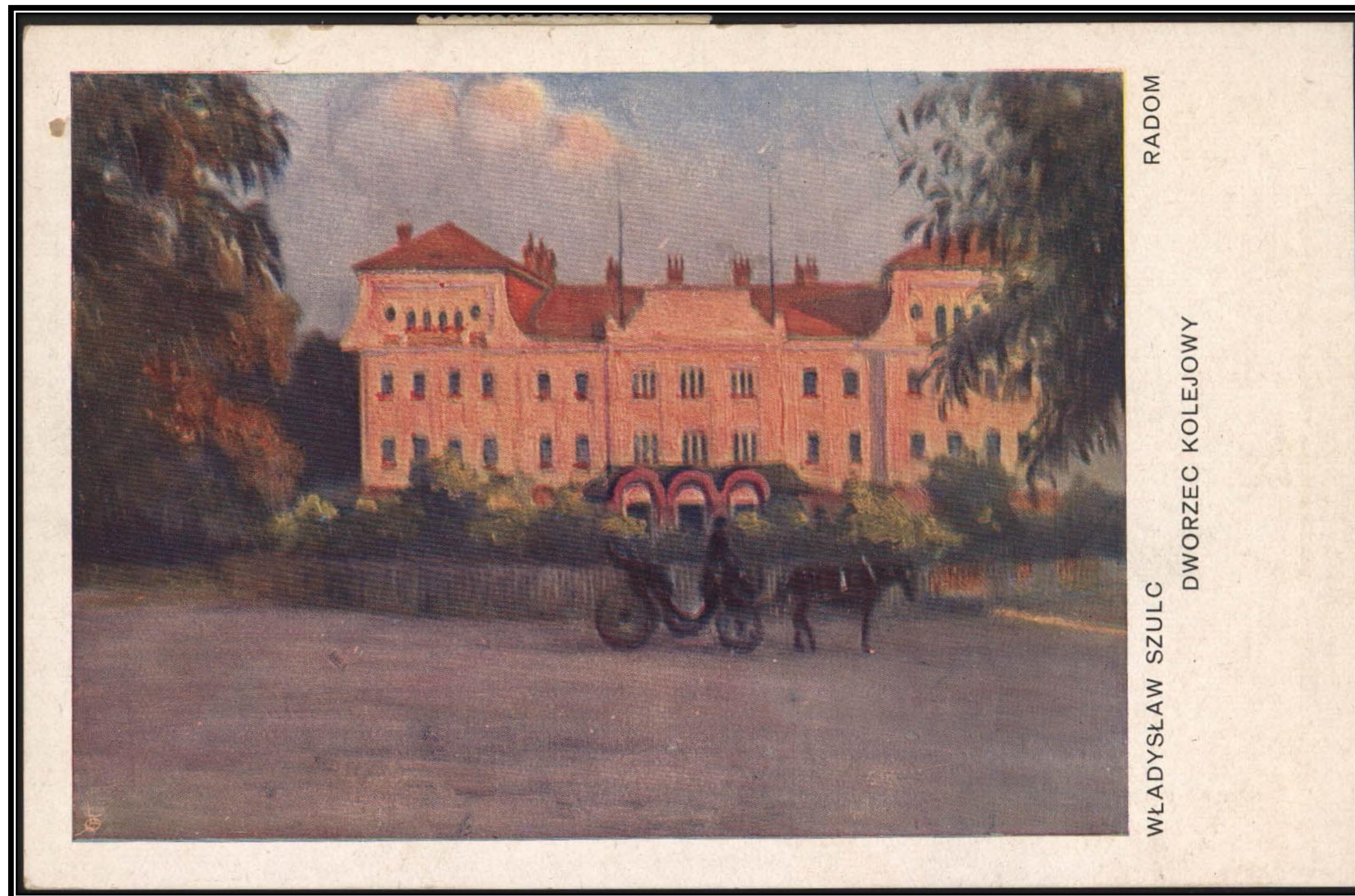
1. Reklamacje o zwrot kwot, nadpłaconych za przejazd podróżnych, względnie przewóz bagażu, wskutek nieprawidłowego zastosowania taryfy lub błędnego obliczenia /nadpłaty/, powinny być składane Zarządowi kolejowemu, który wy-

ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU

A black and white photograph of a steam locomotive, likely a Class 4-6-2, emitting a large plume of smoke from its chimney. The locomotive is shown in profile, moving towards the left.

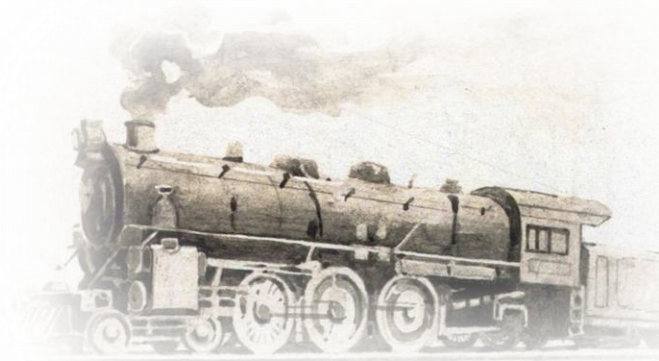
Kartka pocztowa z obrazem przedstawiającym radomski dworzec kolejowy, 1928 r.
Zbiór kart pocztowych, sygn. 214.



Pasażerowie przed pociągiem relacji Truskawiec Zdrój-Wilno, lata 30. XX w.
Zbiór Marii Burghardt, sygn. 3.



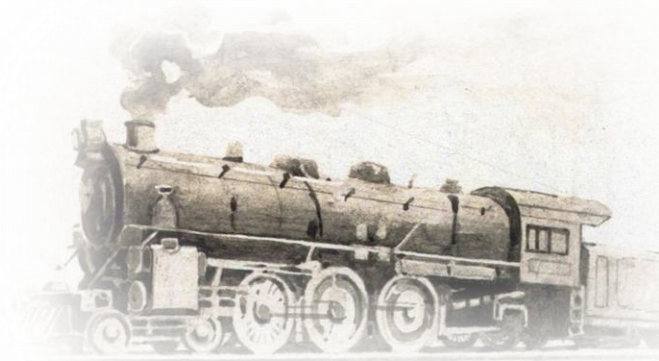
Pasażerowie przed pociągiem relacji Truskawiec Zdrój-Wilno, lata 30. XX w.
Zbiór Marii Burghardt, sygn. 3.



Pociąg w latach 30. XX w.
Zbiór Marii Burghardt, sygn. 3.



Fragment kroniki II Radomskiej Drużyny Harcerskiej, lata 30. XX w.
II Radomska Drużyna im. Romualda Traugutta, sygn. 2.



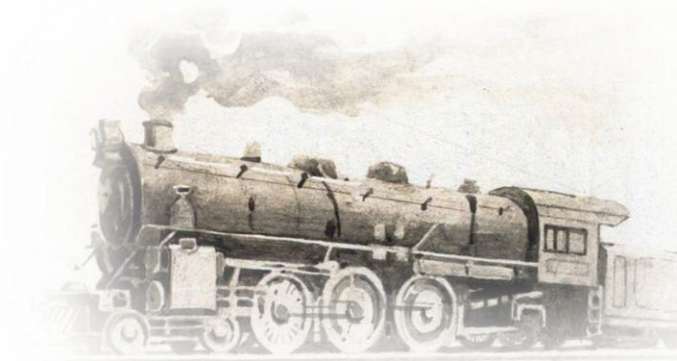


Na pamiątkę uczestnictwa w
wieczorku, urządzonym w 12^{tą} rocznicę
Ściepodległości i 10^{tą} rocznicę zwycięstwa
nad Bolszewikami.
Radom 10/X-1930r. Podpisy

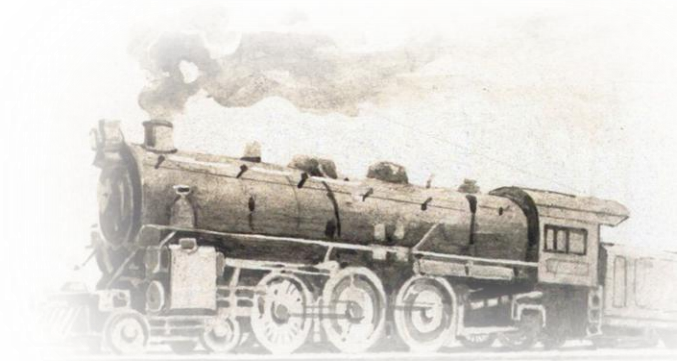
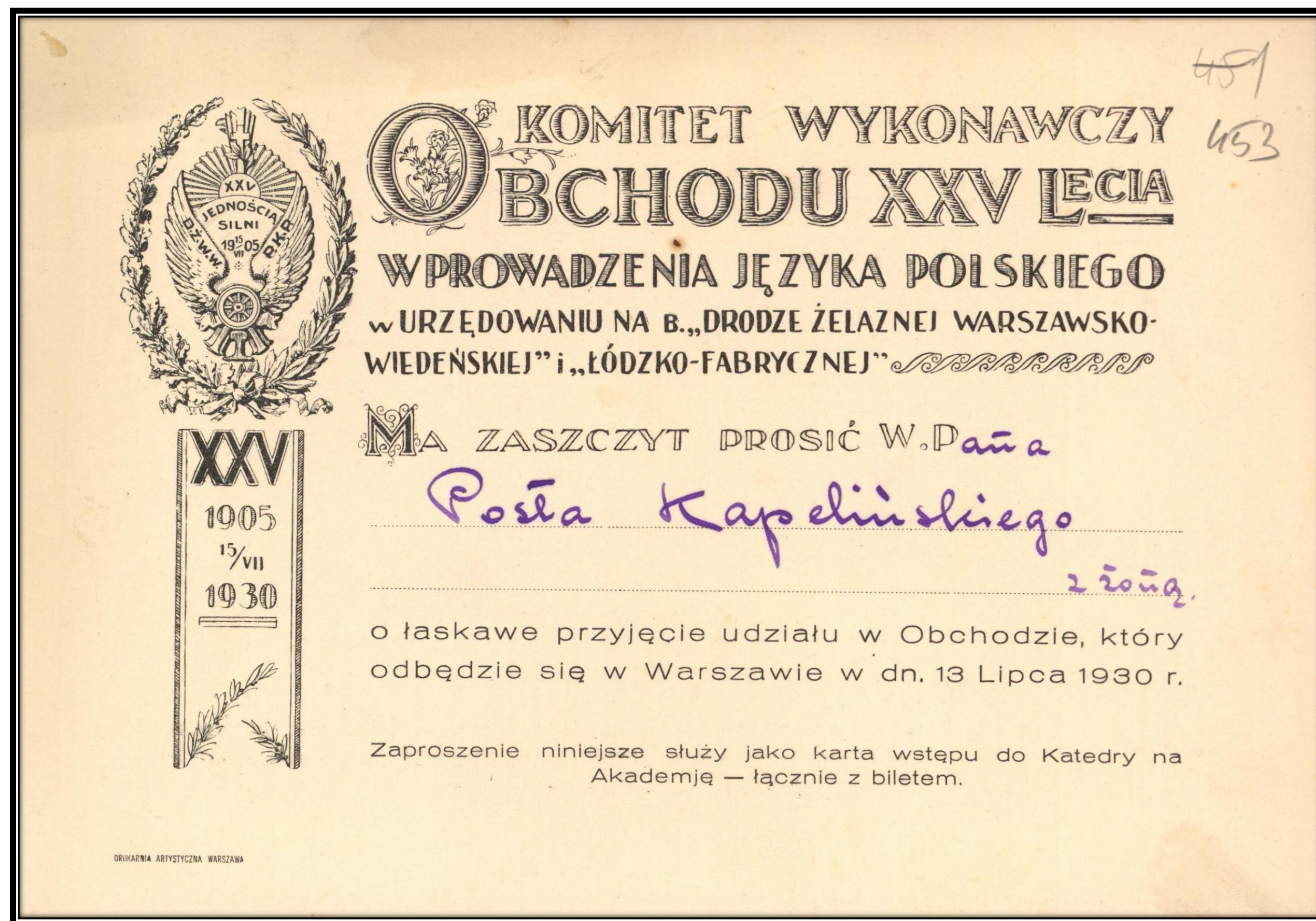
Radom 10/X-1930r. Podpisy

ARCHIWUM
KRAJOWE
PANSTWOWE

58/1604/0/1



Zaproszenie na obchody 25-lecia. wprowadzenia języka polskiego w urzędowaniu na byłej Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej oraz Łódzko-Fabrycznej, 1930 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 1.



Ciąg dalszy zaproszenia na obchody 25-lecia. wprowadzenia języka polskiego w urzędowaniu na byłej Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i Łódzko-Fabrycznej.

452
454 PROGRAM OBCHODU:

- godz. 8⁰⁰ Zbiórka w Alejach Jerozolimskich przy Dworcu Głównym
- „ 8⁴⁰ Wymarsz pochodu do kościoła katedralnego Ś-go Jana
- „ 9³⁰ Uroczyste nabożeństwo
- „ 10³⁰ Złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza
- „ 11⁰⁰ Uroczysta Akademia w Filharmonji
- „ 13⁰⁰ Odprowadzenie sztandarów na Dworzec Główny
- „ 20⁰⁰ Przedstawienia zniżkowe w teatrach

UWAGA: Komitet Wykonawczy proponuje po odprowadzeniu sztandarów spożycie wspólnego obiadu w restauracji „Warszawianka” przy ul. Nowy-Świat Nr. 5. — Cena obiadu 5 złotych.

453
455 PROGRAM AKADEMJI:

I

- 1) C. Latann — „Uwertura Uroczysta” — wykona ork. kolejowa reprezentacyjna pod batutą p. Z. Zakrzewskiego.
- 2) Zagajenie przez Przewodniczącego Obchodu p. I. Kopczyńskiego.
- 3) Odczyt — „XXV-lecie wprowadzenia języka polskiego na b. „D. Ż. W. W.” i „Łódzko-Fabr.”.

II

- 4) K. Friedemann — „Słowiańska Rapsodja” — wykona ork. kolejowa reprezentacyjna pod batutą p. Z. Zakrzewskiego.
- 5) Moniuszko — arja z opery „Halka”.
Troszel — „Mój Kwiatek” — odśpiewa art. op. warsz. p. Antoni Gołębiowski.
- 6) Karłowicz — „Pamiętam ciche, jasne, złote dni”
Różycki — pieśń „Caton” z opery „Casanowa” — odśpiewa art. opery warsz. p. Olga Olgina.
- 7) Żeleński — arja z opery „Balladyna”
Marczewski — „Na ust koralu” — odśpiewa art. opery warszawskiej p. Stanisław Kowalski.
- 8) Fr. Chopin — polonez „A dur” — wykona ork. kolejowa reprezentacyjna pod batutą p. Z. Zakrzewskiego.

Akompanjament — Dyr. W. Elszyk

Kierownictwo artystyczne — p. Apolonjusz Kowalski

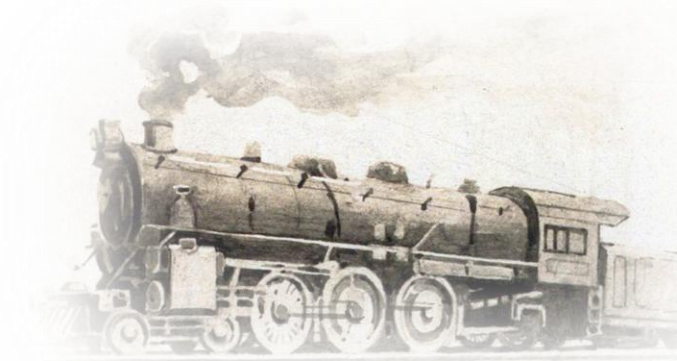
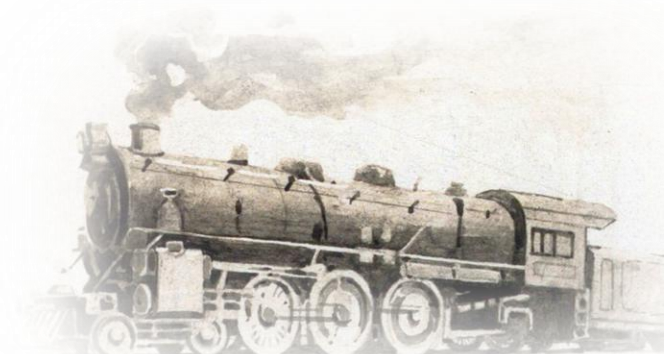
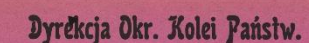


Tableau klasy maturalnej Państwowej Średniej Szkoły Technicznej Kolejowej w Radomiu
(Wydział Mechaniczny), 1931 r.
Zbiór ikonografików, sygn. 386.



Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 20.



Fragmenty opracowania pt. Rozwój organizacji przewozu drobnicy, ok. 1933 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 20.

Rozwój Organizacji Przewozu Drobnicy.

W ostatnich kilku latach dokonały Koleje żelazne odnośnie do sposobu przewożenia przesyłek zwłaszcza drobnych znacznych zmian.

Czynnikami, który wpłynął na Zarządy Kolei i który zmusił je do przeprowadzenia daleko idących zmian była wzmagająca się z każdym dniem konkurencja automobilowa.

Czego nie mogły dokonać skargi i utyskiwania kupców, oraz interwencje Izb Handlowo-Przemysłowych, tego dokonała konkurencja automobilowa.

Dłaczego właśnie konkurencja automobilowa zmusiła koleje żelazne do głębszego zastanowienia się nad organizacją przewozów?

Odpowiedź nie będzie trudną, jeżeli się weźmie pod uwagę, że przed pojawieniem się automobili, koleje żelazne posiadały monopol przewozu towarów i pomimo, że przewóz towarów koleją nie w każdym wypadku odpowiadał interesom kupiectwa, że z braku innego środka transportowego kupiectwo było niejako zmuszone posługiwać się koleją.

Zarządy Kolei pewnie, że nikt im przewozów nie zabierze, nie starały się iść po myśli żądań i prośb sfer handlowych i przemysłowych.

Sprawa ta jednak wzięła i musiała wzięść inny obrót z chwilą pojawienia się automobilizmu.

Automobilizm jako środek transportowo-komunikacyjny, okazał się w wielu wypadkach korzystniejszy od kolei, już chociażby z tego względu, że mógł docierać do mieszkania klienta i obsługiwać go bezpośrednio bez wielkich kosztów ekspedycyjnych.

Dlatego organizacja przewozów automobilami odpowiadała sferom kupiectwa w pierwszym rzędzie przy wysyłaniu i sprowadzaniu przesyłek w mniejszych ilościach, a więc drobnych i to silą faktycznie odpadły od przewozu kolejami na rzecz automobili.

Koleje żelazne nie mając w razie żadnego środka samoobrony pozostały biernie do czasu, gdy konkurencja automobilowa zaczęła zagrażać także przewozom towarów masowych, a temsamem godziła w podstawę przedsiębiorstwa P.K.P. jako przedsiębiorstwa przewozowego.

Z tą chwilą przekonały się Zarządy Kolei, że dalszy stan obserwowania wzrostu automobilizmu i nieprzeciwstawiania się temuż wzrostowi odpowiednimi zarządzeniami spowoduje całkowite odpadnięcie przewozów od kolei. W tym przekonaniu wydano szereg zarządzeń zmierzających do powstrzymania odplynu przewozów na rzecz automobili.

I tak usprawniono pociągi pośpieszno-towarowe, dalekobieżne, tranzytowe i t.p. równocześnie zaś przesyłek drobną wprowadzono stały bieg wagonów kursowych, zbierowych bezpośrednich, odcinkowych i przeładunkowych.

Dla ujednolicenia prac przeładunkowych uruchomiono szereg



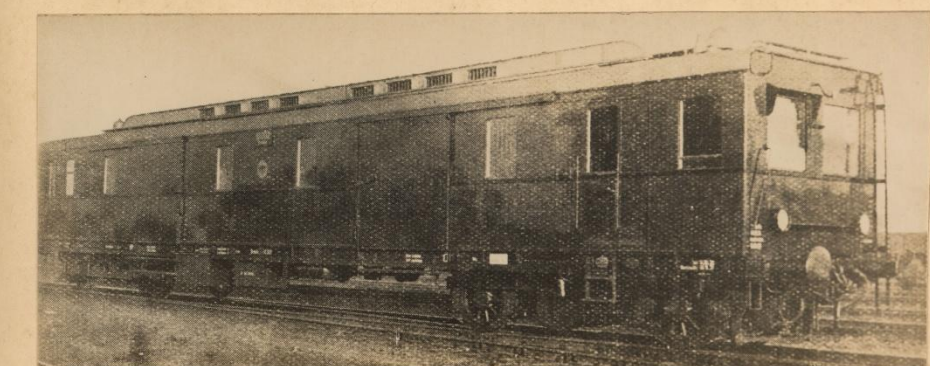
OGÓLNY WIDOK POCIĄGU "LPT" W CAŁOŚCI.



ZAŁADUNEK I WYŁADUNEK POD MAGAZYNEM.

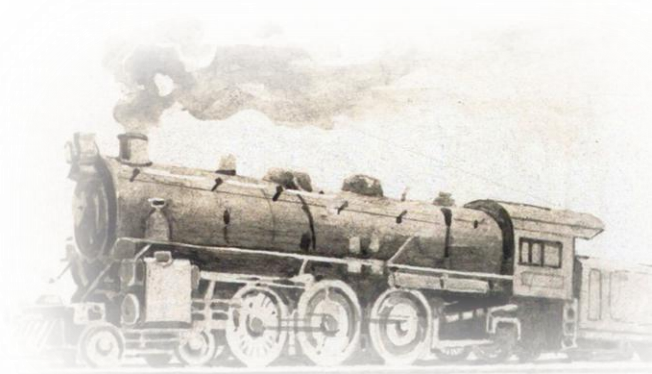
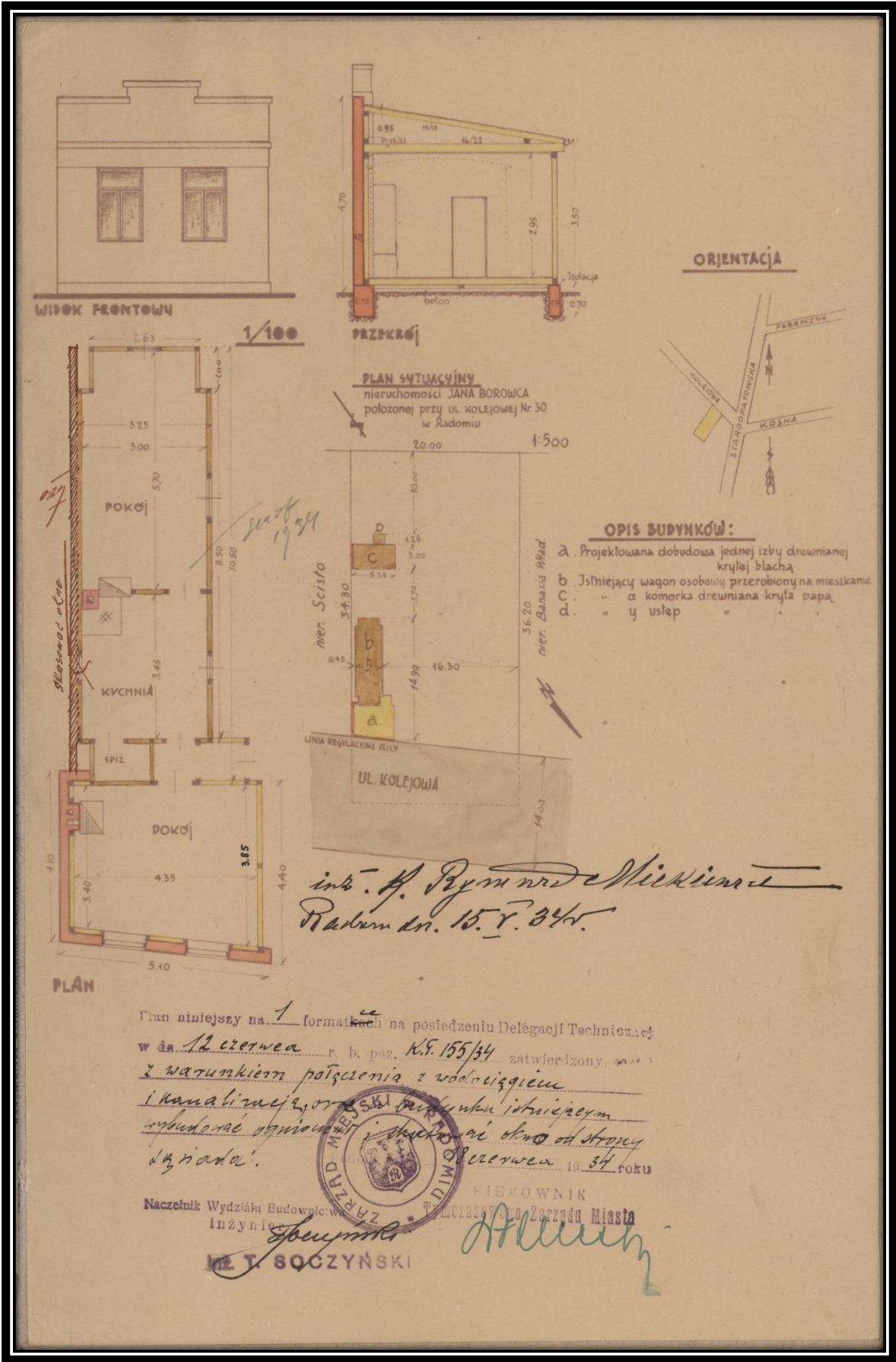


ZAŁADUNEK I WYŁADUNEK MIĘDZY TORAMI.



ZDJĘCIE MOTOROWEGO POCIĄGU "LPT".

Projekt przybudówki do domu z przerobionego kolejowego wagonu osobowego, 1934 r.
Akta miasta Radomia, sygn. t.2280.



Członkowie radomskiego ogniska Kolejowego Przysposobienia Wojskowego, 1934 r.
Zbiór Jacka kołodziejskiego, sygn. 1.



Afisz promujący przedstawienie teatralne w sali ogniska Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Równem, 1934 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 8.



Rota przyrzeczenia służbowego pracownika PKP, 1935 r.
Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 26.

PRYZRZECZENIE SŁUŻBOWE.

Przyrzekam wiernie służyć Rzeczypospolitej Polskiej, dobro publiczne według swego najlepszego rozumienia zawsze mieć na uwadze, przepisów prawa, postanowień rządowych i władz przedsiębiorstwa "Polskie Koleje Państwowe" ściśle przestrzegać, obowiązki służbowe spełniać gorliwie i sumiennie, przyczyniać się ze wszystkich sił do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego, polecenia służbowe zwierzchników dokładnie wykonywać, tajemnicy służbowej, szczególnie w sprawach, dotyczących przygotowania kolei do potrzeb obrony Państwa, wiernie dochować, oraz zachowywać się w służbie i poza służbą w sposób, odpowiadający wymaganiom lojalności państwowej i zasadom uczciwości.

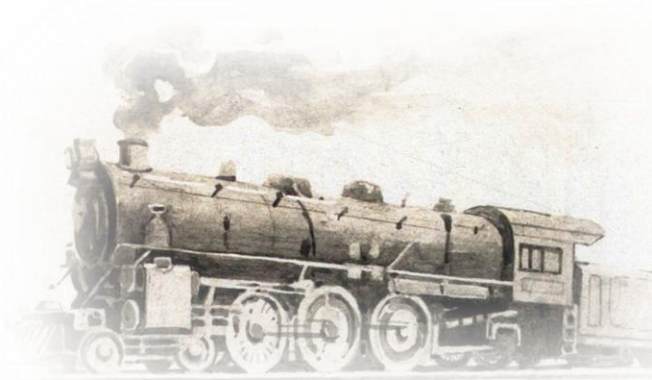
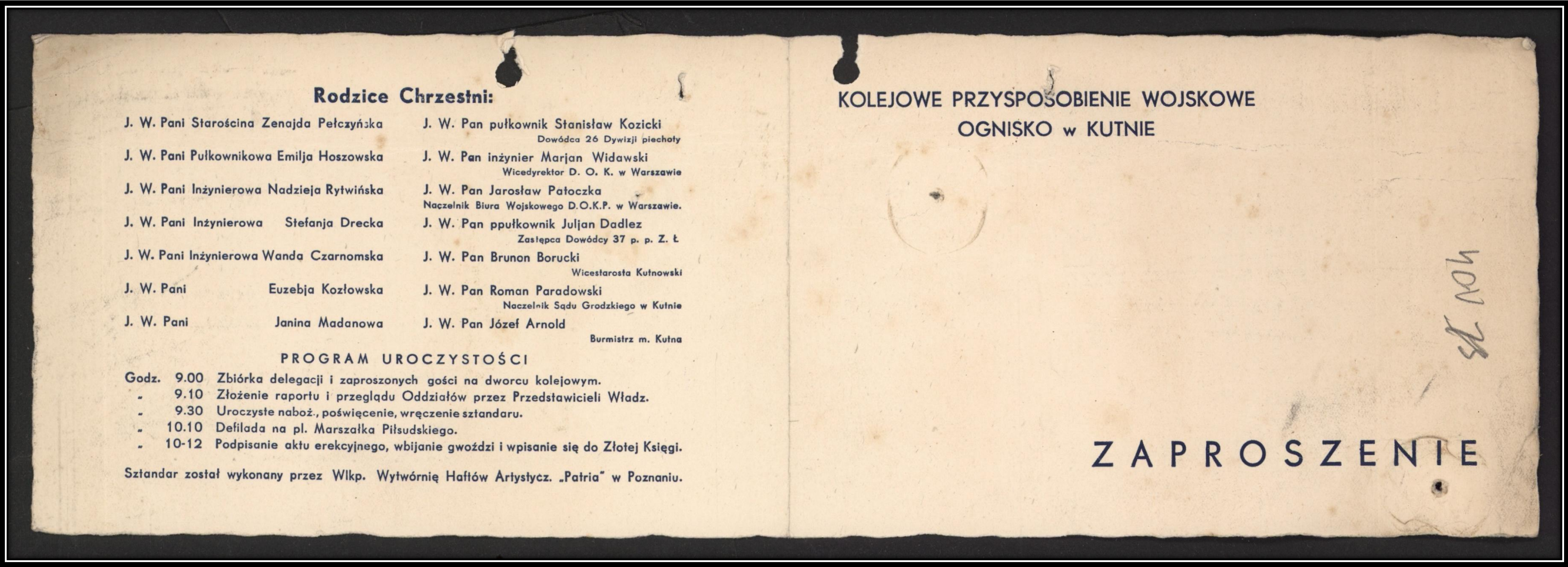
Radom, dnia 21/I 1935 r.-

Naczelnik Warsztatów
Gł. II klasy

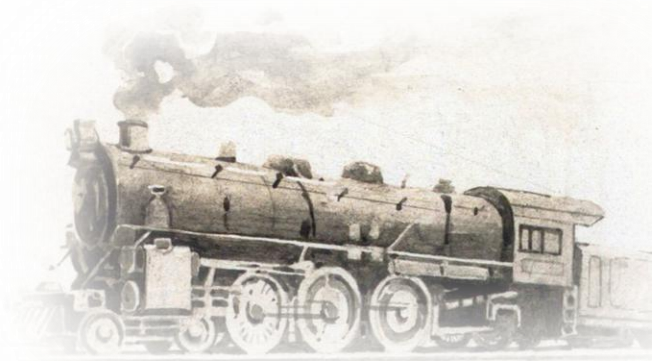
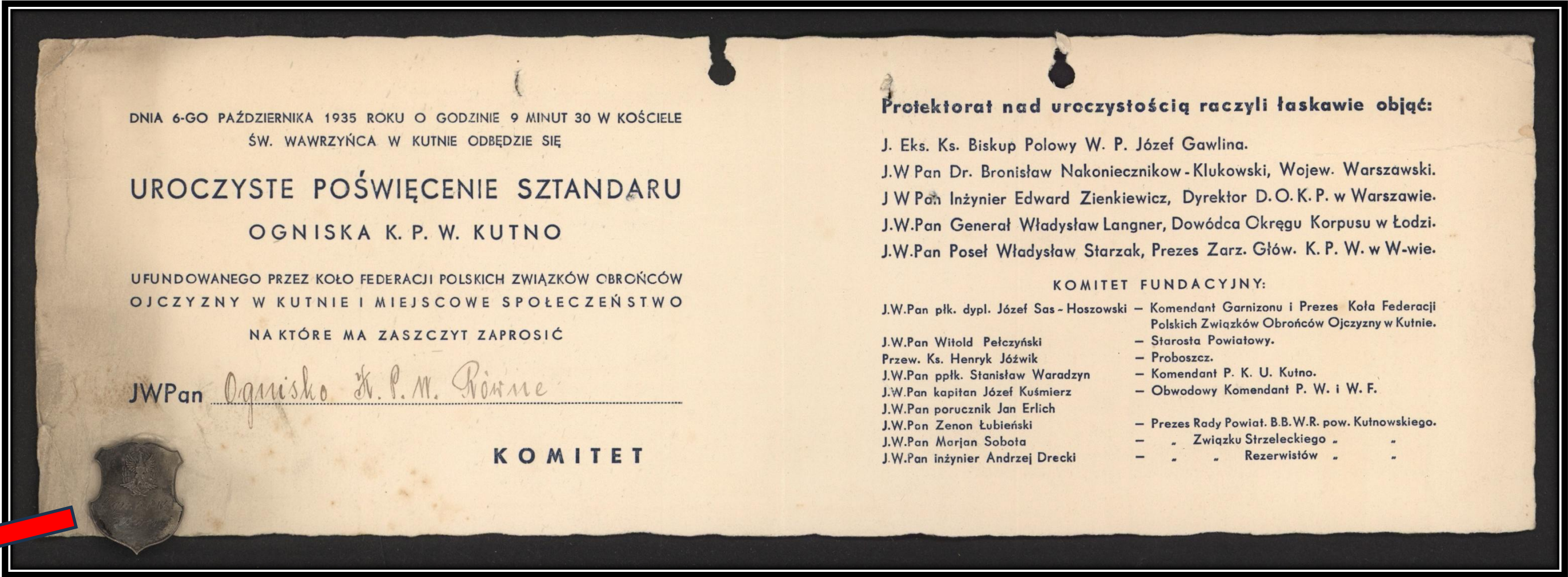
T. Świąt
M. K.



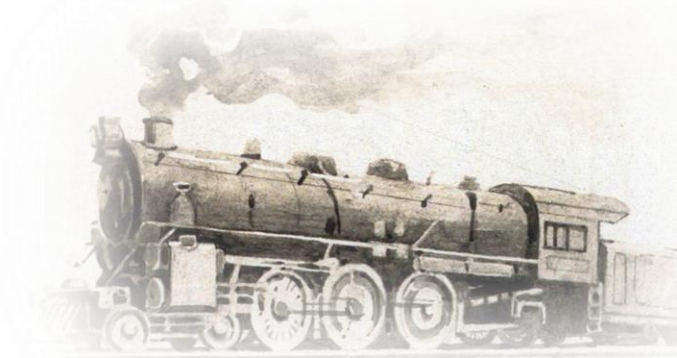
Zaproszenie na uroczystość poświęcenia sztandaru Ogniska Kolejowego Przysposobienia Obronnego w Kutnie, 1935 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 8.



Ciąg dalszy zaproszenia na uroczystość poświęcenia sztandaru
Ogniska Kolejowego Przysposobienia Obronnego w Kutnie.



Zaproszenie na uroczystość poświęcenia sztandaru Kolejowej Straży Pożarnej w Zdołbunowie, 1935 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 8.



Ciąg dalszy zaproszenia na uroczystość poświęcenia sztandaru Kolejowej Straży Pożarnej w Zdołbunowie.

KOLEJOWA STRAŻ POŻARNA w ZDOŁBUNOWIE

URZĄDZA

w Niedzielę dnia 6 Października 1955 roku

POD PROTEKTORATEM

J. W. P. inż. Władysława Rogińskiego Dyrektora Okręgowej
Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu

Uroczystość
Poświęcenia Sztandaru

na którą zaprasza J. W. P.

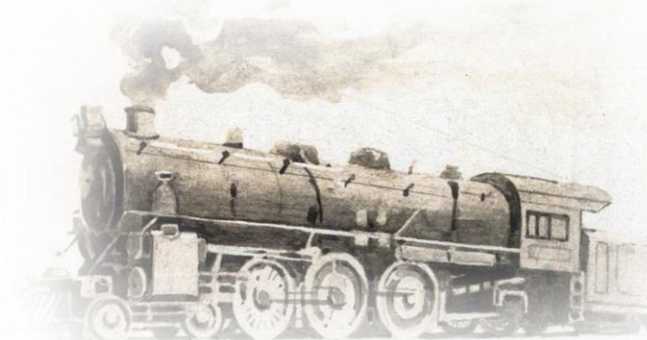
ZA KOMITET:

STRZAŁKA TADEUSZ
Zawiadowca Stacji Zdołbunów

ŁUKOMSKI JERZY
Zawiadowca Parowozowni Zdołbunów

KOMITET:

inż. I. Czerniewski Wice Dyrektor D. O. K. P. Radom
J. Wodnicki Starosta Powiatu Zdołbunowskiego
Ks. Kanonik A. Siennicki Proboszcz Parafji Rz-Kat. w Zdołbunowie
inż. E. Burczyński Naczelnik Służby Mechanicznej Radom
Major Dypl. T. Zyboriski Delegat Sztabu Generalnego
inż. O. Chodkiewicz Naczelnik Służby Ruchu Radom
inż. S. Pogorzelski Naczelnik Służby Drogow. Radom
T. Galiński Naczelnik Biura Wojskowego Radom
A. Kurcz Naczelnik Biura Personaln. Radom
Dr. S. Kiersnowski Naczelnny Lekarz D. O. K. P. Radom
T. Czepielewski Burmistrz m. Zdołbunowa
Komis. K. Henszel Powiatowy Komendant P. P.
inż. S. Tułeczki Naczelnik 3-go Oddziału Mechan. w Kowlu
inż. W. Dorant Naczelnik 3-go Oddziału Ruchowo-Handlowego w Kowlu
inż. J. Majewski Naczelnik 6-go Oddziału Drogow. w Równem
inż. G. Prussak Dyrektor Cementowni „Wołyń“
Por. W. Zieliński Powiatowy Komendant P. W. i W. F.
W. Swietlicki Instruktor Powiatowy Zw. Str. Pożarn. Zdołbunów
A. Frączkiewicz Referent Pożarnictwa D. O. K. P. Radom
Dr. J. Szałkiewicz Lekarz Rejonowy w Zdołbunowie
inż. M. Skuła Kontroler Odcinka Drogowego w Równem
A. Chamski Kontroler Ruchu w Zdołbunowie
T. Strzałka Zawiadowca Stacji Zdołbunów
J. Łukomski Zawiadowca Parowozowni Zdołbunów
B. Kaszlej Pom. Zawiad. „
J. Stępień Zawiadowca Magazynu Zasobow. Zdołbunów
K. Malinowski Zawiad. Odcinka Drogowego „
A. Chmielewski „ Budynków „
K. Wołoszkiewicz Naczelnik O. S. P. Cementowni „Wołyń“
A. Gromnicki „ m. Zdołbunowa
B. Domański Dowódca Kolejowej Straży Pożarnej w Zdołbunowie.

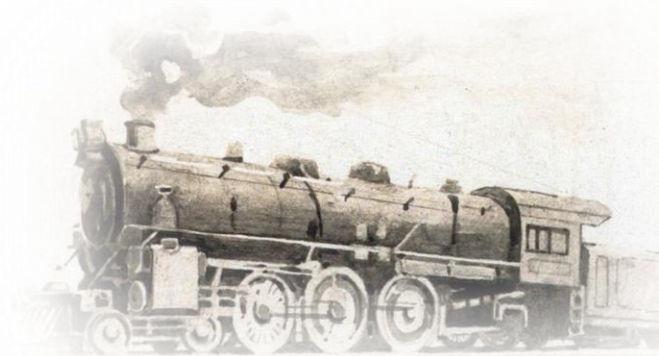


Pamiątkowa fotografia dzieci z Haliną Kosowską, kierowniczką przedszkola
dla pracowników Warsztatów Kolejowych w Radomiu, 1935 r.
Zbiór rodziny Kutylów, sygn. 5.



Fotografia upamiętniająca I Zjazd kierowniczek przedszkoli „Rodziny Kolejowej”
okręgu radomskiego, 1935 r.

Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 29.



Prośba o wzięcie udziału w pokazie korzystania z elektryczności kierowane
do Zarządu Strzechy Kolejowej w Równem, 1936 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 8.

ZARZĄD MIEJSKI W RÓWNEM
Województwo Wołyńskie

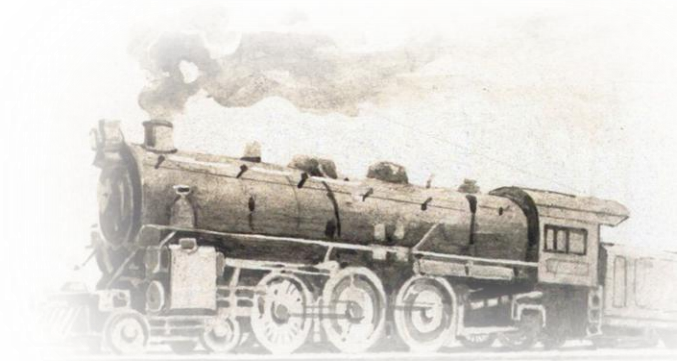
Dnia 23 marca 1936 r.
Nr. O. E/P/g.

Do
Zarządu Strzechy Kolejowej
w R ó w n e m.

Zarząd Miejski prosi o wzięcie udziału względnie delegowanie przedstawiciela/lki/ na otwarcie cyklu pokazowego stosowania elektryczności w gospodarstwie domowym przy porównaniu z innym paliwem w odniesieniu do bezpieczeństwa, czasu i kosztu.
Pokaz odbędzie się w Żeńskiej Szkole Zawodowej Z.P.O.K. przy ul. Hallera Nr. 38 w dniu 25/III o godz. 18..

Prezydent m. Równego
/Stanisław Wołk/

JL.



Komunikat Ministra Komunikacji kierowany do pracowników Przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, 1936 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 8.

Do wszystkich pracowników Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”.

Konstytucja z dnia 23 kwietnia 1935 r. głosi prawdę, iż „Każde pokolenie obowiązane jest wysiłkiem własnym wzmóc siłę i powagę Państwa”.

Objąwszy urząd Ministra Komunikacji stwierdziłem, iż pracownicy kolejowi w codziennej swej służbie okazują stale wytrwałość, poświęcenie i wierność dla Państwa.

W dowód mego uznania dla ogółu pracowników, narażonych w służbie kolejowej, jak w żadnej innej, tak często na niebezpieczeństwo uchybienia przepisom, nieraz mimo najlepszej woli i bez ujmy dla czci pracownika, zarządzam, aby w granicach obowiązującego prawa:

zatarło kary porządkowe oraz trzy pierwsze kary dyscyplinarne, nie brano pod uwagę kar, nałożonych przed dniem 1 września 1929 r. jako dniem wydania pierwszej polskiej pragmatyki kolejowej, w sprawach kwalifikacyj i awansów, oraz we wszystkich innych sprawach, w których jest rozpatrywana niekaralna przeszłość pracownika, złagodzone wymiar kar dyscyplinarnych w nieprzekazanych komisjom dyscyplinarnym i dotychczas prawomocnie niezakończonych sprawach o występki służbowe,

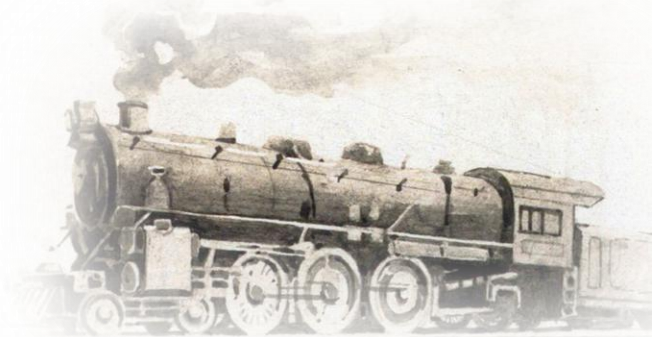
umorzono dochodzenia w sprawach o wykroczenia służbowe, umorzono nieściągnięte koszty postępowania dyscyplinarnego, umorzono nieściągnięte kary pieniężne i grzywny, umorzono całkowicie lub częściowo nieściągnięte należności, przypadające przedsiębiorstwu „P. K. P.” od pracowników z tytułu ich odpowiedzialności materialnej za szkody wyrządzone, bez złego zamiaru i chęci zysku,

rozważono możliwości awansów tych pracowników karanych, którym upłynął okres niedopuszczalności awansu, będący skutkiem skazania.

Zbiorowy trud ogółu pracowników „Polskich Kolei Państwowych” daje mi wiarę, że wszyscy pracownicy przez sumienne i gorliwe wykonywanie swej służby z godnością i honorem spełnią swój zaszczytny obowiązek.

Warszawa, dnia 14 lutego 1936 r.

Minister Komunikacji
J. ULRYCH



Fragmenty karty wstępu na obszar kolejowy wydany przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Radomiu, 1936 r.

Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 13.

268

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
w Radomiu.
(pieczęć wystawcy)

KARTA WSTĘPU
na obszar kolejowy w miejscach
wskazanych wewnątrz

005
Nr.....

Ważna za okazaniem dowodu stwierdzającego
tożsamość osoby.

Drukarnia Państwowa. Nr 80505.

269

Imię *Antoni*
Nazwisko *Frackiewicz*
Stanowisko (zawód) *asesor. HAU. Mechanicz*
Adres *Radom*

ma prawo wstępu w obrębie
D.O.K.P. Radom
(jednej, kilku, wszystkich dyrekcyj)

1. na perony stacyjne i do wagonów,
2. na tory stacyjne,
3. do magazynów handlowych i stacyjnych,
4. do biur i urzędów w rejonach stacji,
5. na tory i torowiska szlaków, mijanek i przystanków,
6. na mosty, wiadukty, tunele i przepusty,
7. do składnic mat. nawierzchni i mat. bud.
8. do warsztatów drogowych,
9. do elektrowni kolejowych,
10. do nastawni,
11. do gazowni kolejowych,
12. do stacji wodnych kolejowych,
13. do wagonowni,
14. do parowozowni i na tory trakc.
15. do składnic opałowowych,
16. do głównych magazynów zasobów,
17. do pomocniczych magaz. zasobów,
18. ~~do nasycalni mat. drzewnych,~~
19. do warsztatów sygnałowych,
20. do głównych warsztatów kolejowych,
21. *do wszystkich gmachów i biur Dyrekcji*
22. *do garaży samochodowych i olrezyn*
23. *na place handlowe.*
(niepotrzebne wykreslić)

Radom dnia *27 stycznia 1936r.*

[Podpis]
(podpis wystawcy)
Naczelnik Biura Personalnego

okragła
pieczęć

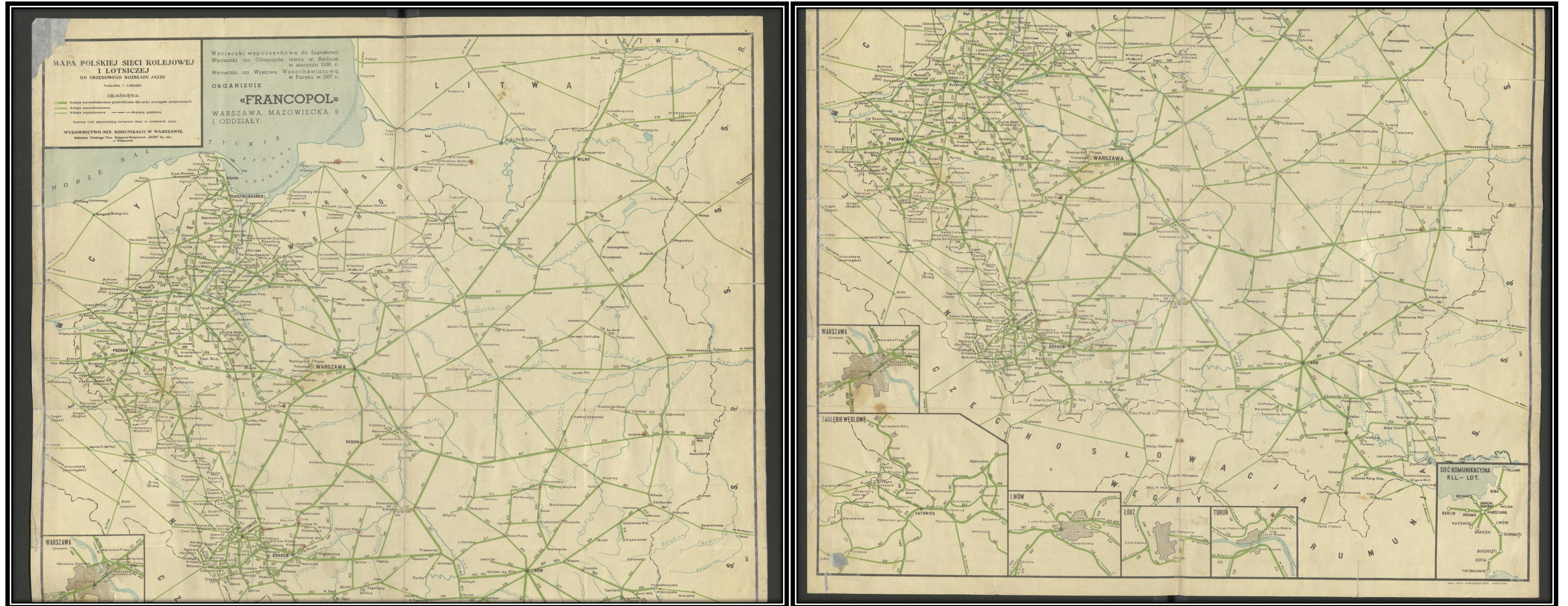
ARCHIWUM
RADOMIU
PAŃSTWOWE

Mapa Polskiej Sieci Kolejowej i Lotniczej do urzędowego rozkładu jazdy, ok. 1937 r.
Zbiór map i planów, sygn. 20 (seria 5).

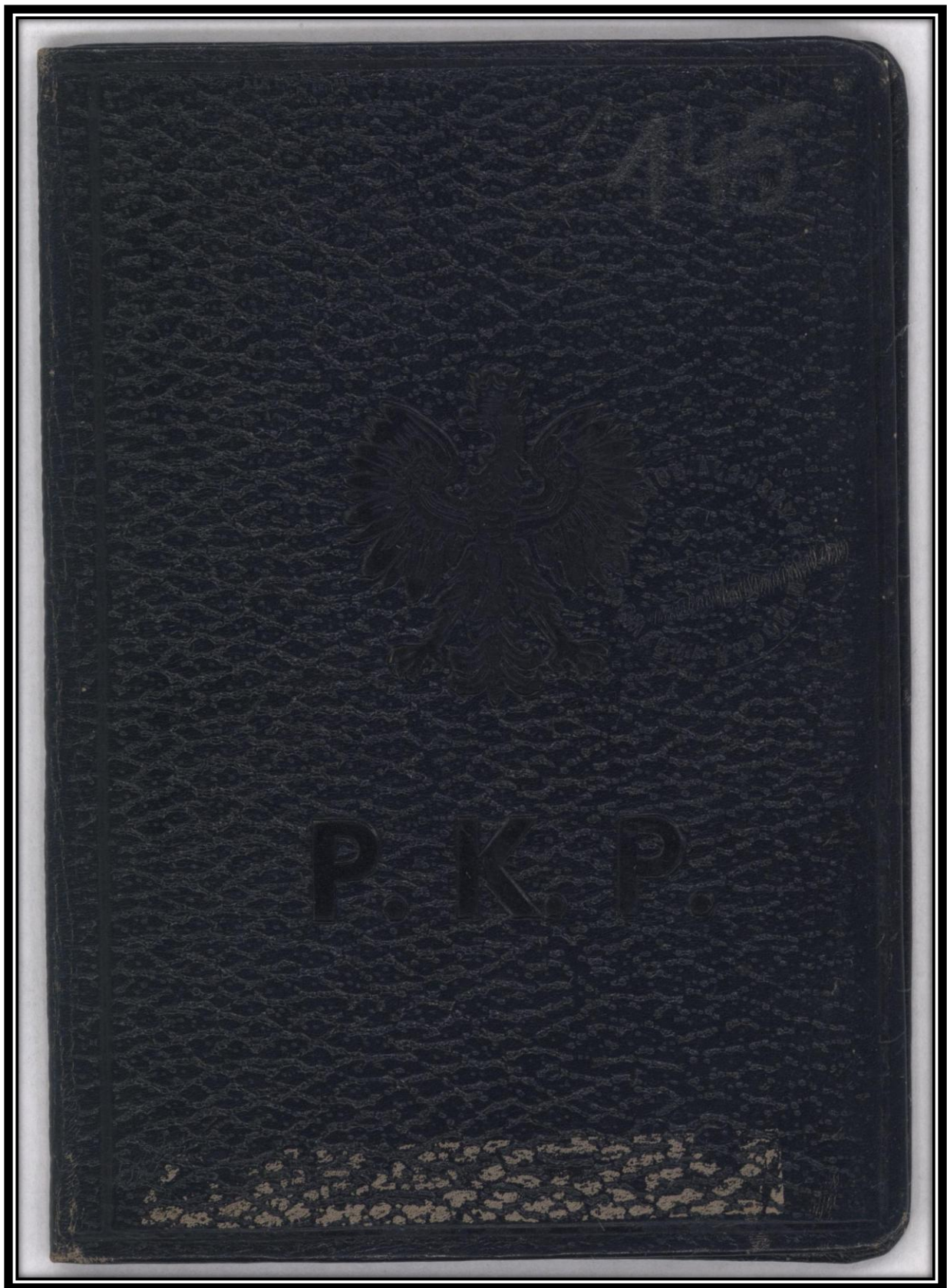


ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W RADOMIU



Dowód tożsamości pracownika PKP Janiny Wieczorkiewicz-Czechowskiej, 1937 r.
Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 13.



146
Uprawnia do
ulgowych prze-
jazdów kolejami
państwowymi
według ulg
taryfowych
dla pracowników
kolejowych w kl.
drugiej

Janina Wiczonina Czechowska

..... podpis właściciela dowodu.....

DYREKCJA OKR. KOLEI PAŃSTW. w *Radomiu*

DOWÓD TOŻSAMOŚCI OSOBY Nr *04553*
ważny na rok wystawienia.

P. *Wieczorkiewicz-Czechowska*
nazwisko i imię

Janina, kontr. lek. dent.
stanowisko

144 19 *1938*
in. Harwid.
Dyrektor Kolei Państw.

19 *1939*
in. Harwid.
Dyrektor Kolei Państw.
Bilet Nr. 11838

19.....

19.....

23 marca 19 *37* r.
in. Harwid.
Podpis wystawcy:
Dyrektor Kolei Państw.
Bilet Nr. 88/2

698 t. B. a. E. poz. 5421

Drukarnia Państwowa, 200.000.

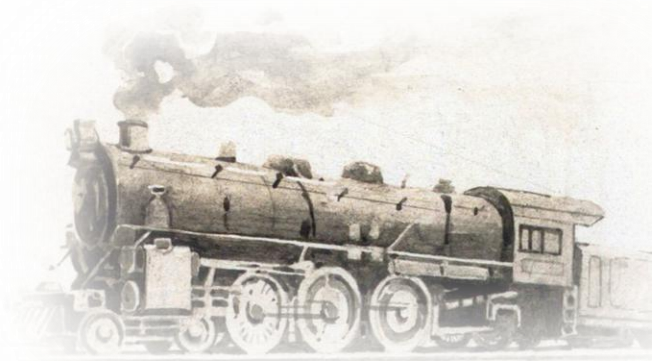
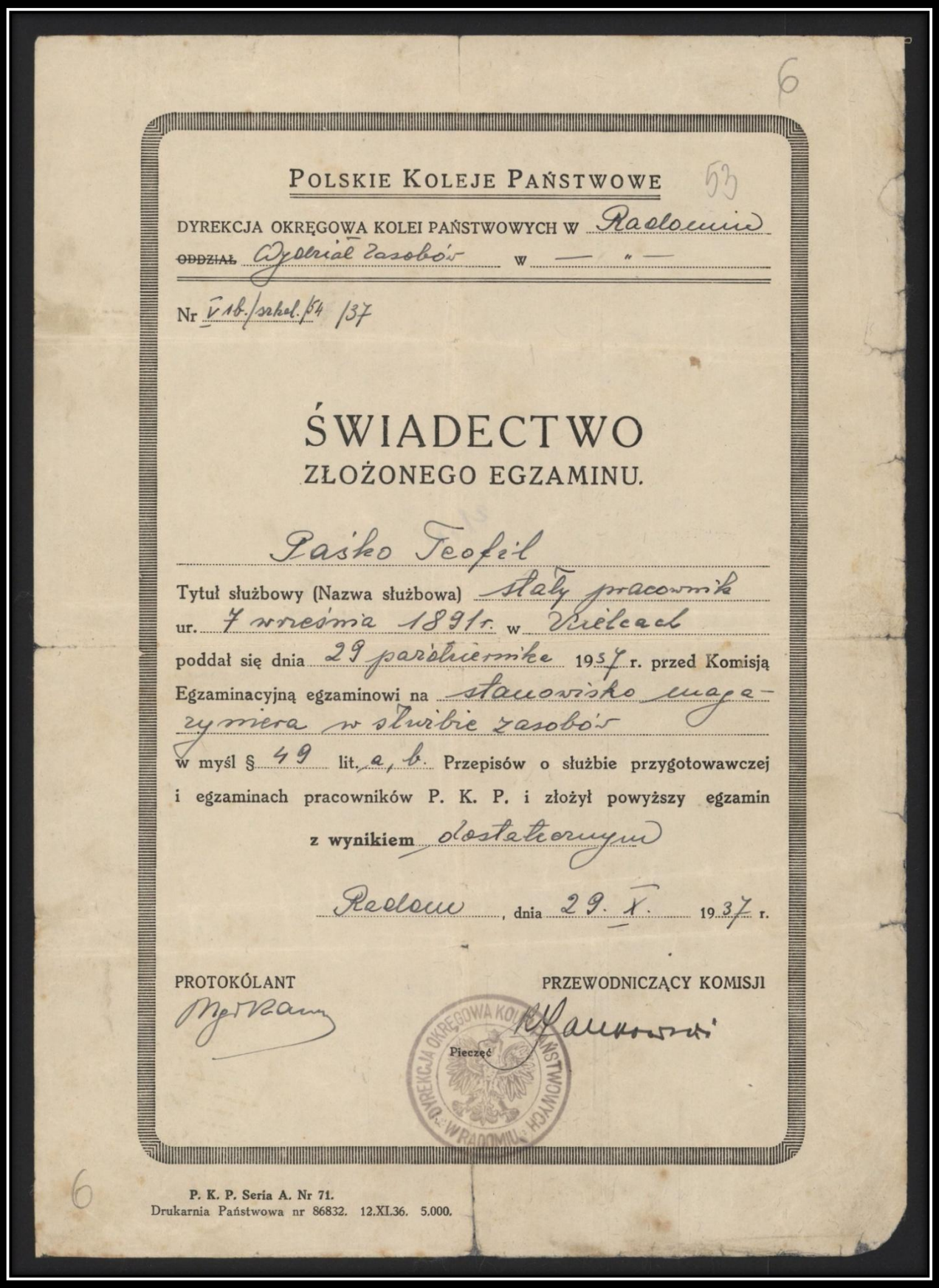
Do notowania zmian:

Ważność dowodu przedłuża się na:

Opłata lekarska nie przysługuje

Sprzed. P. K. P. ser. A Nr 5: — dla pracowników P. K. P.

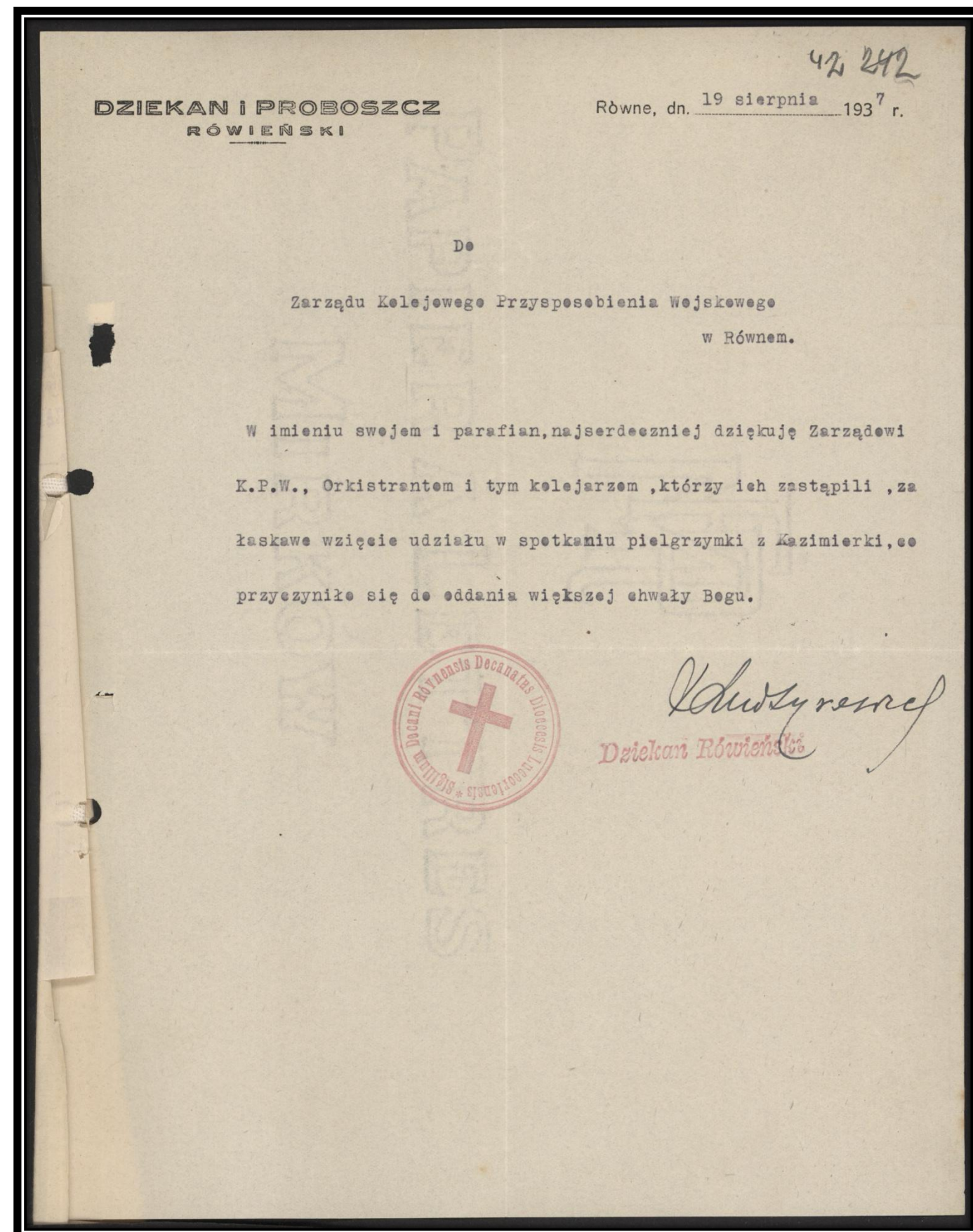
Świadectwo złożenia egzaminu wydane przez Polskie Koleje Państwowe, 1937 r.
Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 26.



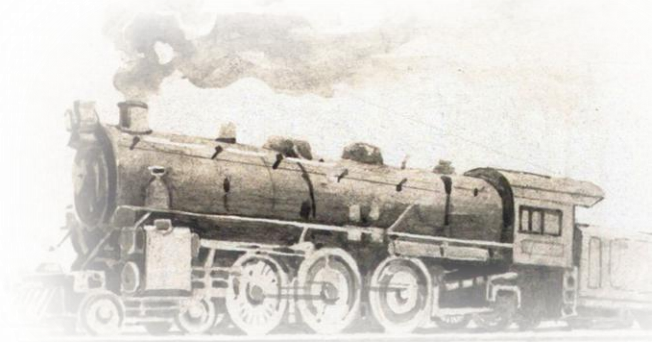
Plakat PKP i Ligi Popierania Turystyki promujący Święto Gór, 1937 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych do 1939 roku, sygn. 1248 r.



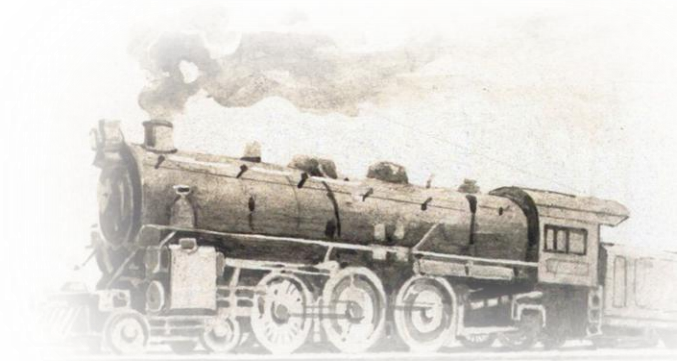
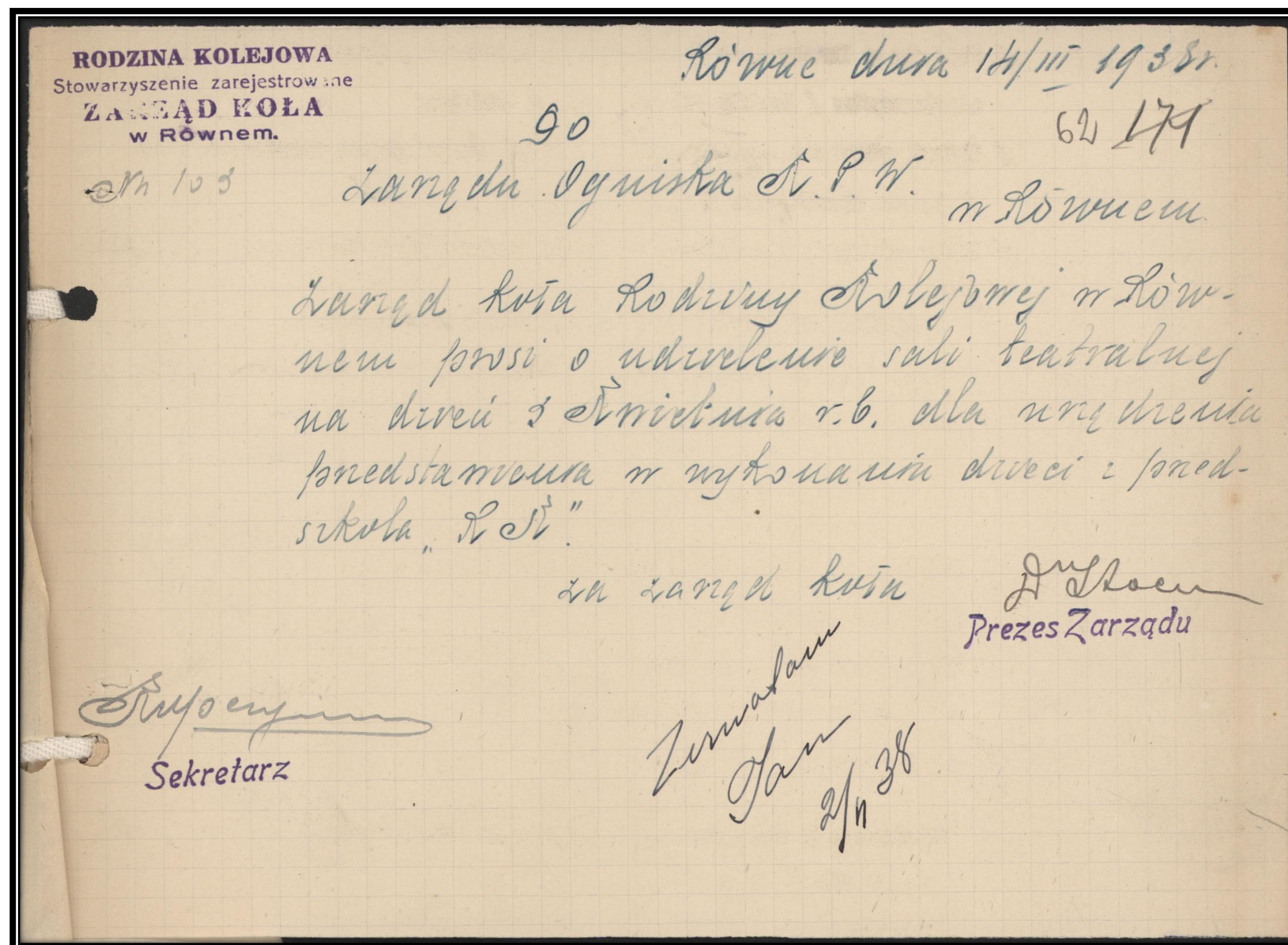
Podziękowanie kolejarzom za udział w spotkaniu z pielgrzymką z Kazimierki, 1937 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 7.



Dowód tożsamości wydany Barbarze Zadeckiej, córce pracownika PKP, 1938 r.
Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 13.



Prośba zarządu koła Rodziny Kolejowej w Równem o udostępnienie sali teatralnej, 1938 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 7.



Prośba zarządu koła Federacji kolejowców Polskich o użyczenie sali na zebranie, 1938 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 7.

FEDERACJA
Kolejowców Polskich
Zarząd Koła

92 - 14/III 38

61 176

Dnia 14. marca 1938 r.
L. 76/38

Zarząd Ogniska K.P.W. w Równem

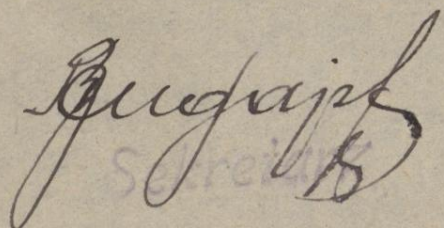
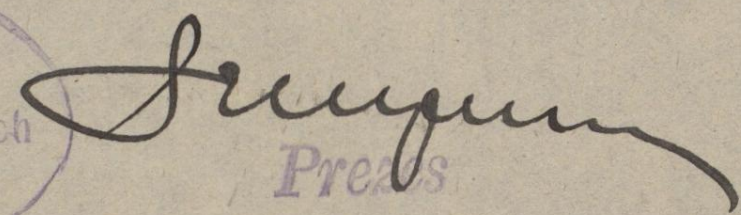
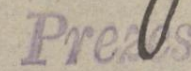
Do
Zarządu Ogniska K.P.W.
w/m.

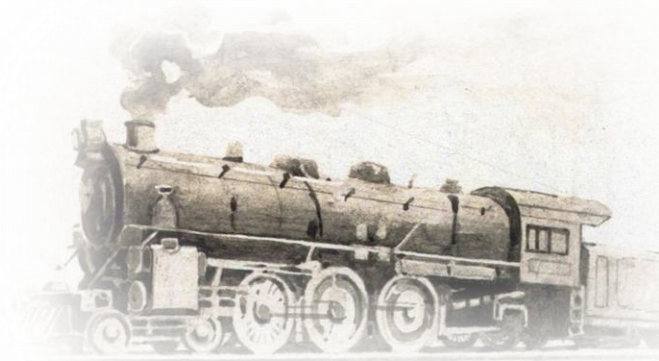
Zarząd Koła F.K.P. Równem, prosi o wypożyczenie
Sali K.P.W. na dzień 20 marca 1938 r. na godz. 17.00,
celem urządzenia zebrania walnego wszystkich
pracowników F.K.P. st. Równem.

Zebranie to miało odbyć się w lokalu własnym,
lecz wskutek remontu tegoż, nie może być użyte na
urządzenie tegoż zebrania.

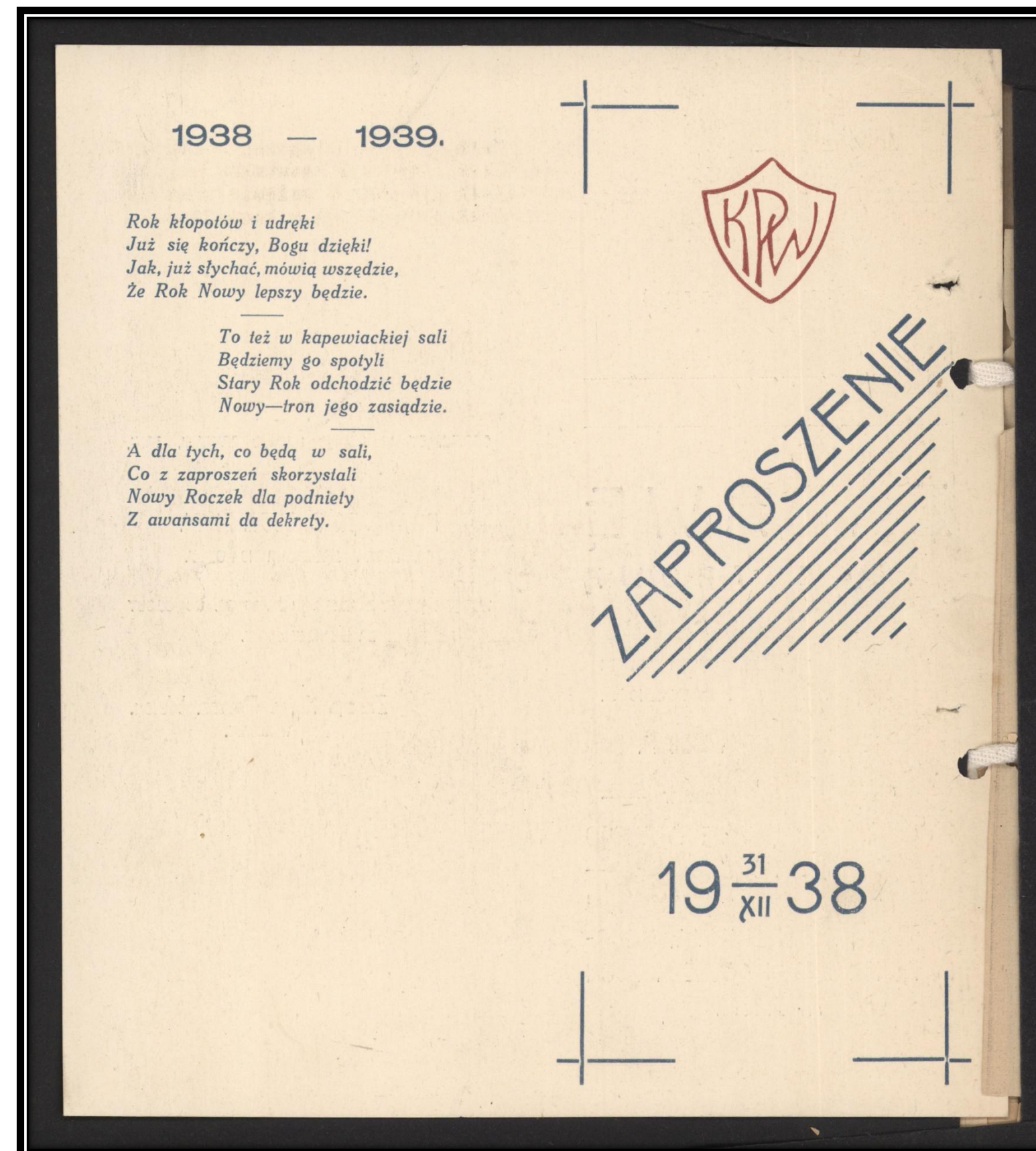
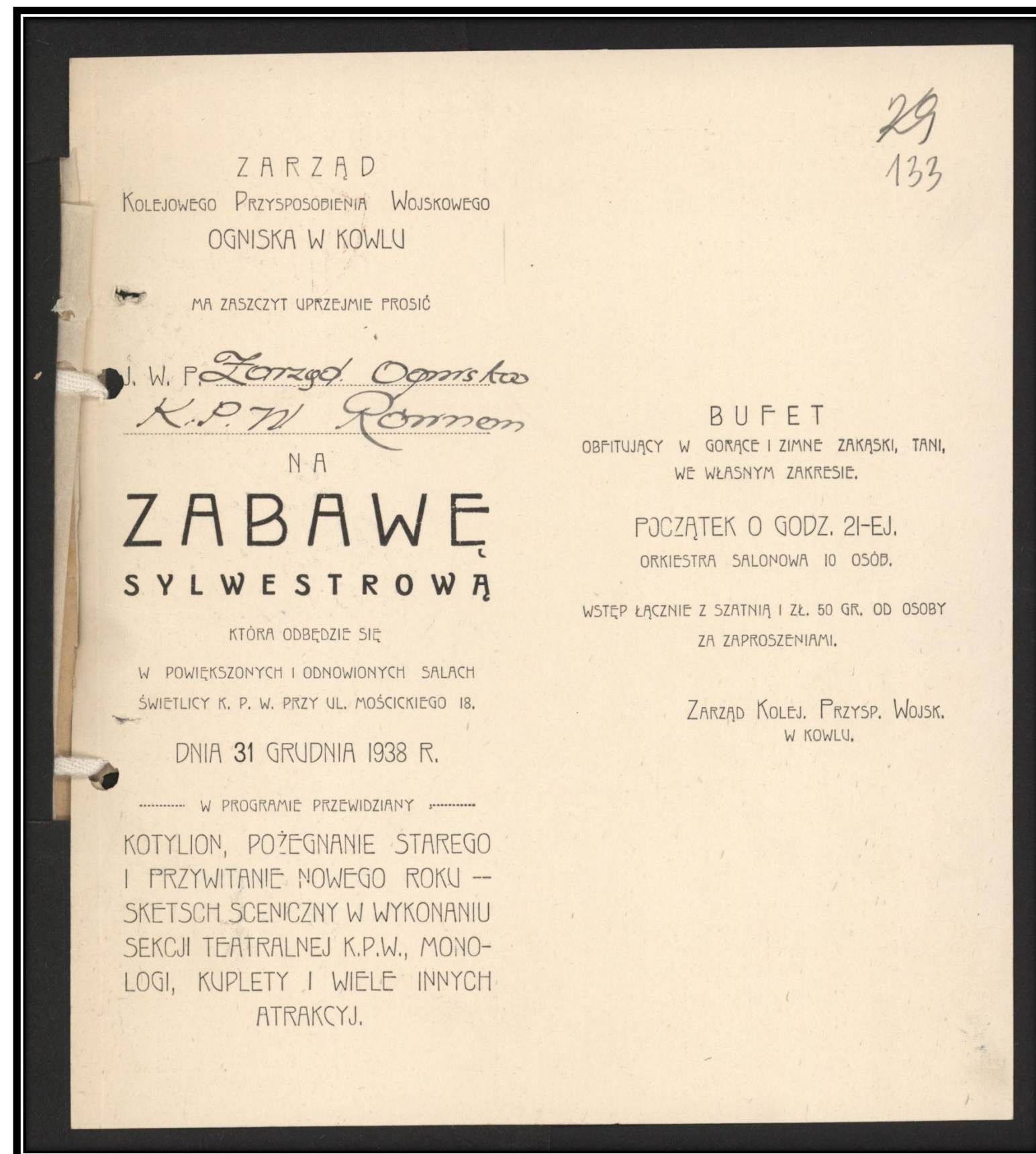
W oczekiwaniu pomysłowego załatwienia sprawy.

Na Zarząd Koła:

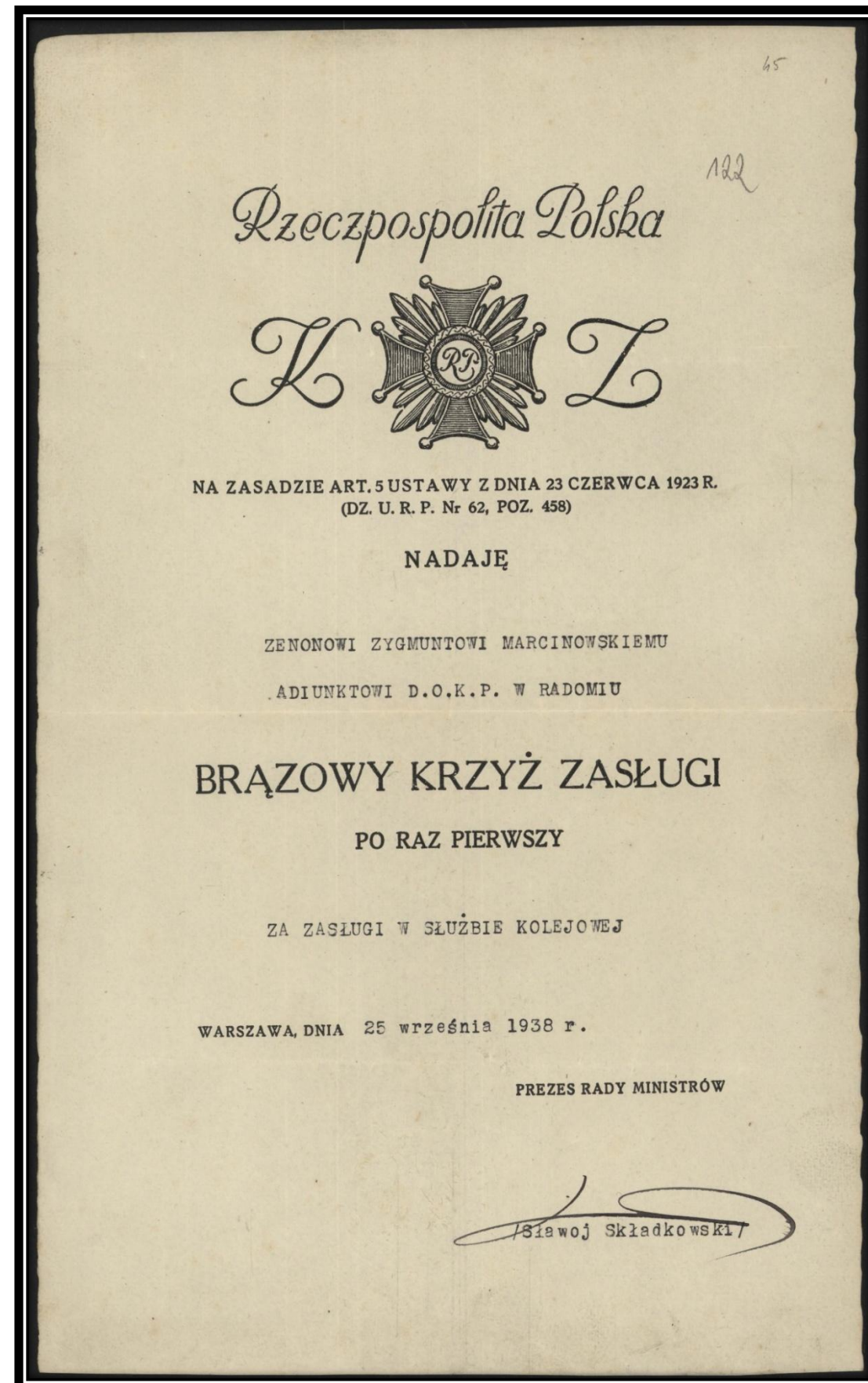


Zaproszenie na zabawę sylwestrową organizowaną przez ognisko KPW w Kowlu, 1938 r.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Okręg Radomski. Ognisko w Równem i Zdołbunowie
- zbiór szczątków zespołów, sygn. 7.

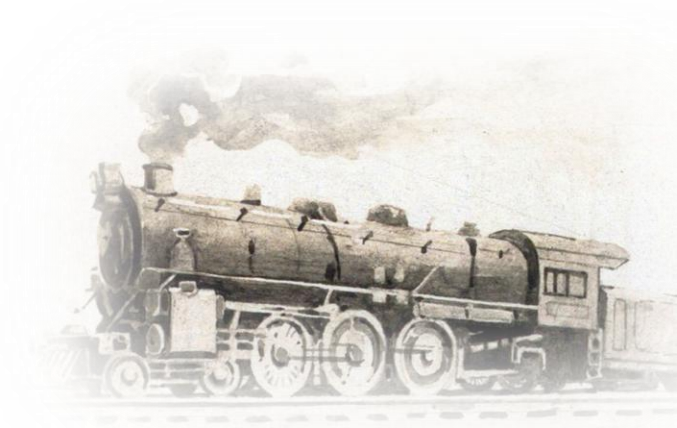
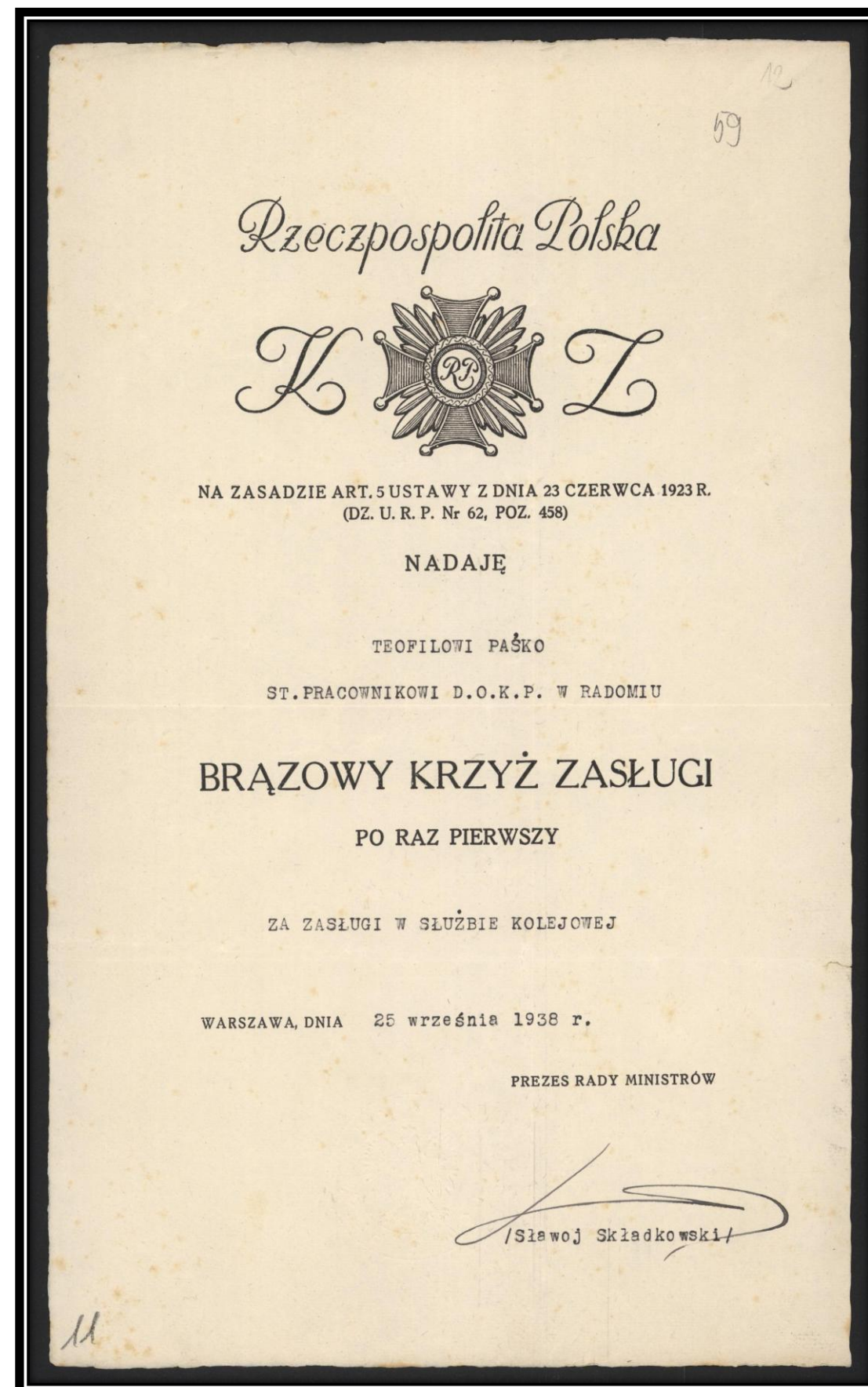


Dyplom do Brązowego Krzyża Zasługi nadanego Zenonowi Marcinowskiemu
za zasługi w służbie kolejowej, 1938 r.

Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 11.



Dyplom do Brązowego Krzyża Zasługi nadanego Teofilowi Paśce
za zasługi w służbie kolejowej, 1938 r.
Zbiór materiałów różnej proveniencji od XIII do XXI wieku, sygn. 26.



Plan Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu przy ulicy Piłsudskiego, 1938 r.
Akta miasta Radomia, sygn. t.3948.

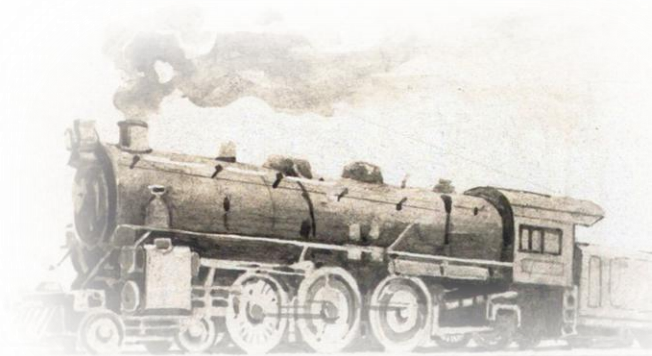
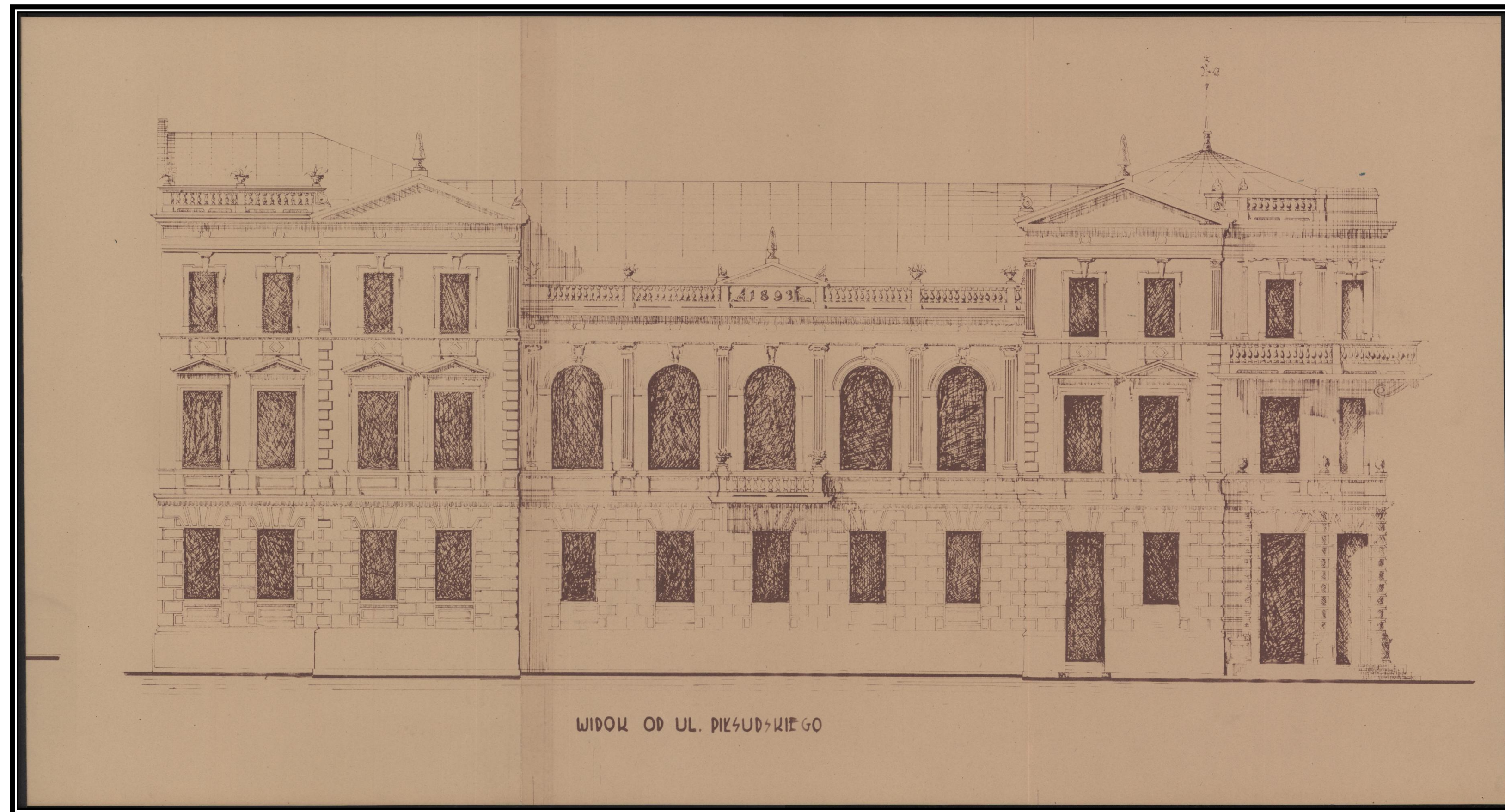


Tableau klasy maturalnej Państwowej Średniej Szkoły Technicznej Kolejowej w Radomiu
(Wydział Drogowo-Budowlany), 1939 r.
Zbiór ikonografików, sygn. 398.



Fragmenty Legitymacji Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej należącej do kolejarza
Franciszka Kapelińskiego, 1939 r.
Zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 2.

188 72

LEGITYMACJA
CZŁONKA RZECZYWISTEGO

4226518

IMIĘ I NAZWISKO:
p. Franciszek Kapeliński

ADRES:
Radom

OKRĄG WOJEW.
OBWÓD POW.: *Radom*

KOŁO:

DN: *19. VII. 39 r.*

PREZES: *Antoni*

SEKRETARZ:
Adam

185
69
40

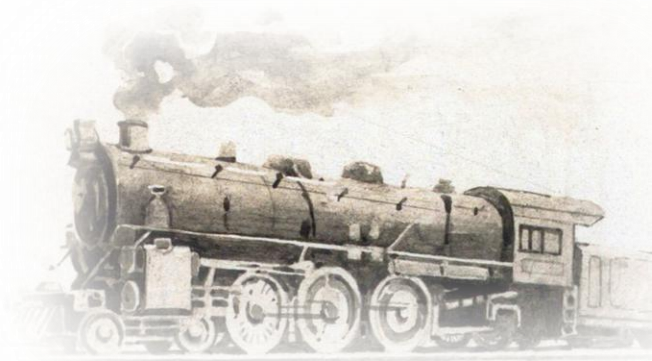
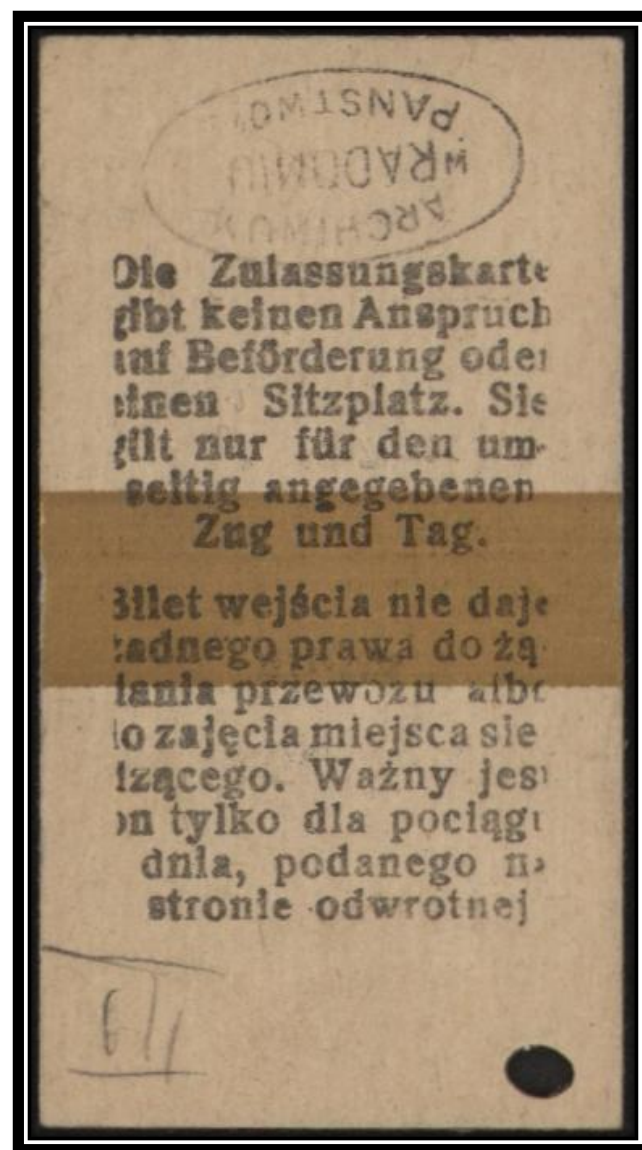
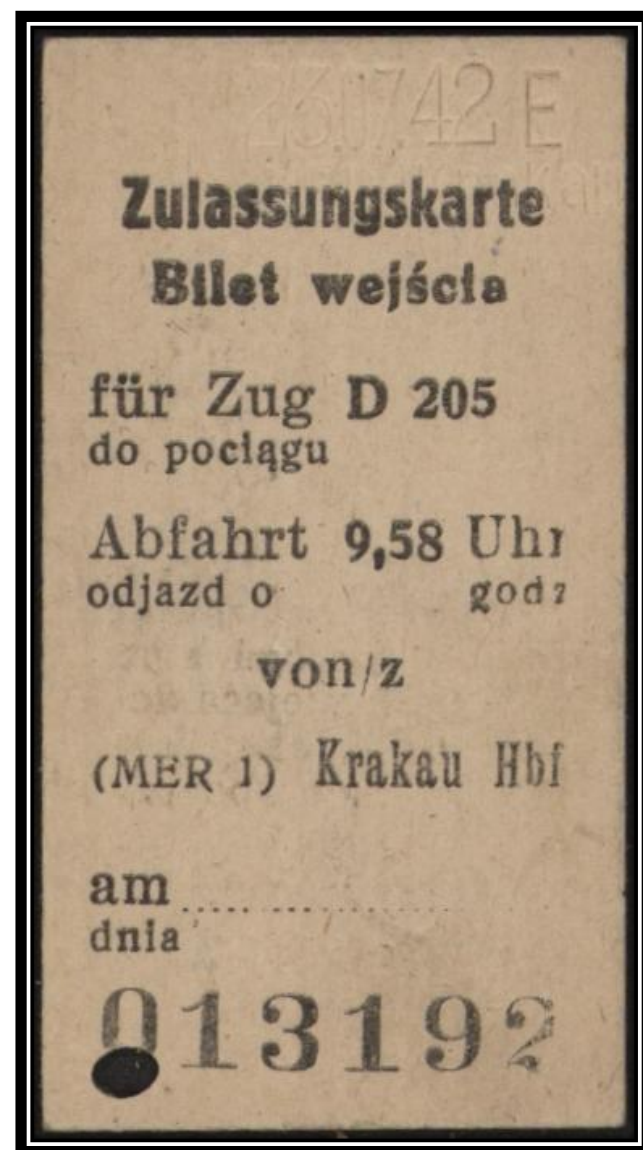
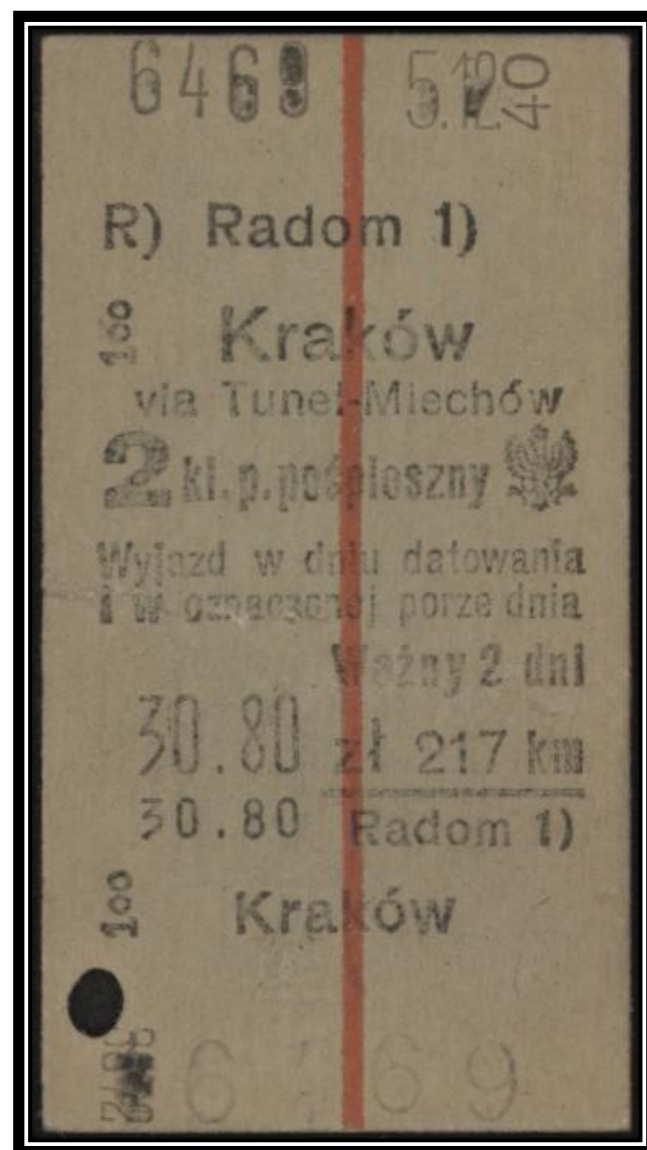
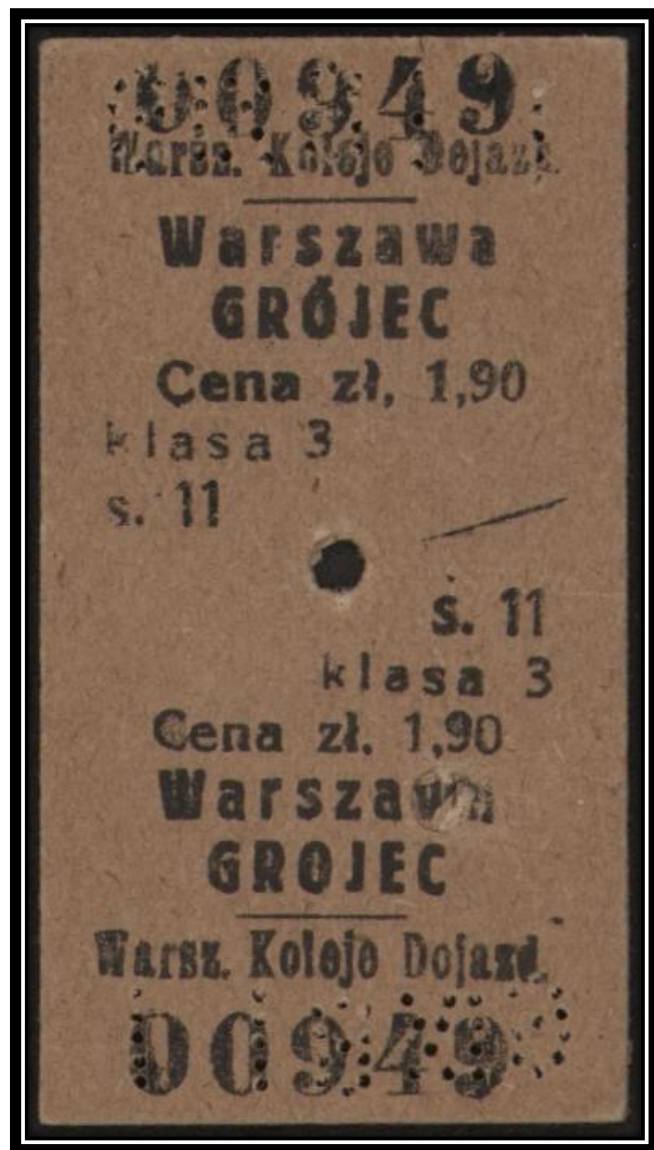
ARCHIWUM
RADOMIU
PAŃSTWOWE

LIGA
OBRONY
POWIETRZNEJ
I PRZECIWGAZOWEJ

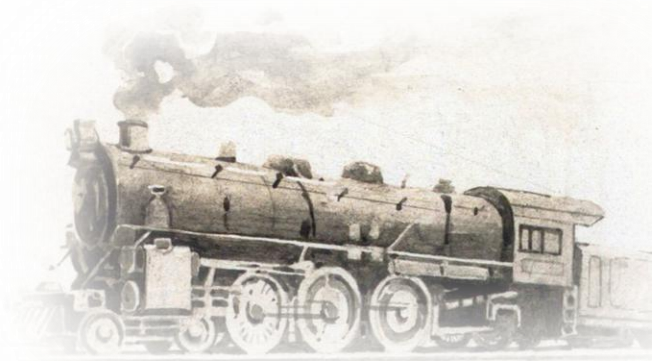
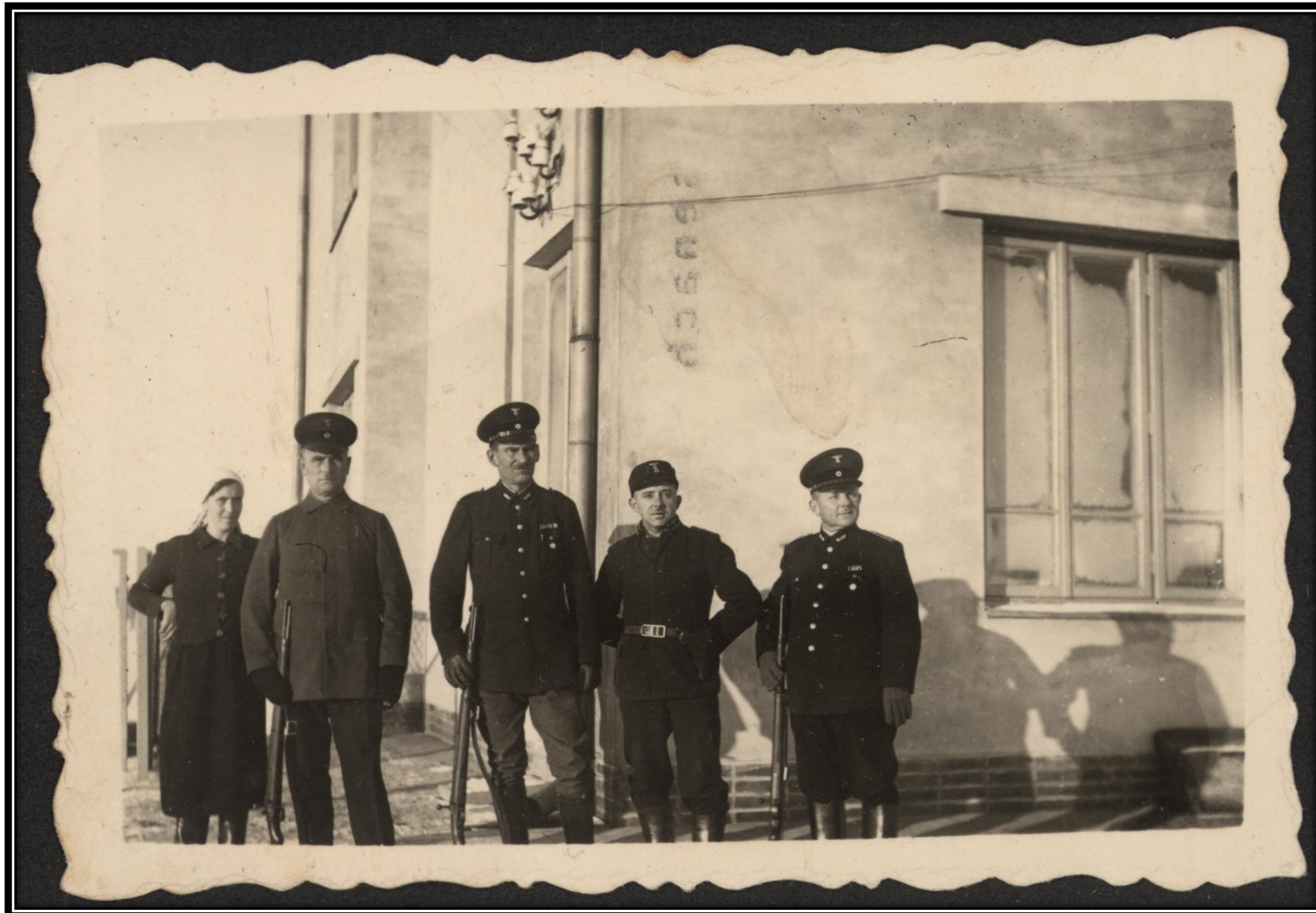
Radomski Okręg Kolejowy



Bilety kolejowe, lata 1940-1944 r.
Zbiór Stanisława Zielińskiego, radomskiego bibliotekarza, regionalisty, sygn. 31.



Fotografia wykonana na stacji kolejowej Strzyżyna, lata 1940-1944 r.
Zbiór ikonografików, sygn. 5.



Żołnierze niemieccy na stacji kolejowej Kruszyna, lata 1940-1944 r.
Zbiór ikonografików, sygn. 5.



Odezwa Firmy Henschel i Syn G.m.b.H. Kassel, 1940 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych z lat 1939-1945, sygn. 472.

Odezwa!
FIRMA
HENSCHEL i SYN G.m.b.H.
KASSEL

Największa fabryka lokomotyw w Europie
poszukuje natychmiast:

robotników

wykwalfikowanych:
tokarzy, ślusarzy, kowali.

robotników metalowych do przeszkolenia:
pomocników tokarzy, ślusarzy, kowali, wiertaczy, frezerów,
heblarzy, szlifierzy, spawaczy elektrycznych, niterów, dłuto-
wników, kranistów.

robotników budowlanych:
murarzy, cieśli, dekarzy, brukarzy.

robotników do kopalń węgla brunatnego

**robotników magazynowych, transporto-
wych i pomocników.**

Zapewnione są dobre warunki płacy, zakwaterowanie i wyżywienie.

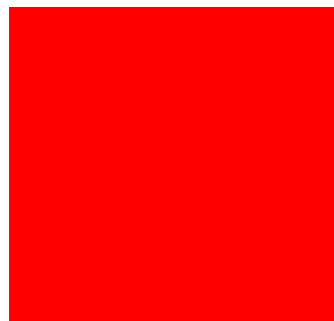
Szczegółowych informacji udzielają bezpłatnie i bez żadnego zobowiązania
Biura Informacyjne (werbunkowe) w

Częstochowie , Maryi Panny 28,	Tomaszowie , Antoniego 14,
Radomsku , Plac 3-go Maja 3,	Kielcach , Dworcowa 52,
Piotrkowie , Gubernatorska 1,	Ostrowcu , Kilińskiego 13,
Radomiu , Reichsstrasse 11.	

Biura czynne są: od godziny 9-ej - 13-ej i od 15-ej - 19-ej,
w soboty od g. 9-ej - 13-ej, w niedziele od g. 11-ej - 13-ej.

Druk: „Kurier Ogólnokrajowy”





Wezwanie Urzędu Pracy w Radomiu dotyczące m.in. pracowników kolei, 1940 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych z lat 1939-1945, sygn. 196.

ARBEITSAMT RADOM
Urząd Pracy w Radomiu
Tel. 2825
Ul. 1-go Maja 68.

WEZWANIE.

I. Dla Przedsiębiorstw budowlanych w obrębie miasta Radomia poszukuje się od zaraz:

- 30 murarzy,
- 30 cieśli,
- 30 stolarzy i
- 300 robotników niewykwalifikowanych.

II. Dla kolejnictwa poszukuje się wszystkich dawniejszych:

- maszynistów parowozowych i
- ślusarzy-palaczy, którzy w następstwie obejmą stanowiska maszynistów parowozowych.

**Zgłaszać się natychmiast do Urzędu Pracy
ul. 1-go Maja 68 pokój Nr. 19.**

NACZELNIK URZĘDU PRACY:
(-) Büsing.

Radom, dnia 14 września 1940 r.



Dowód tożsamości wydany Helenie Kiesel przez Kolej Wschodnią, 1943 r.
Spuścizna dr Heleny Kiesel (1925-2015) - historyka, archiwisty, dyrektora Archiwum
Państwowego w Radomiu, sygn. 1.

Ostbahn – Kolej Wschodnia

Personenausweis } Nr. 92
Dowód tożsamości osoby }

Nur gültig für die Monate mit gültiger Ausweisemarke — Ważny tylko dla miesięcy, na które opiewają marki dowodowe

*Siehe Rückseite!
Zobacz stronę odwrotną!*

**Dienststempel
Stempel służbowy**

Herr Fräulein Helena Kiesel
p. (Vor- und Zuname — Imię i nazwisko)

Schreibhilfe
(Dienstbezeichnung)
(Oznaczenie stopnia służbowego)

steht als
pozostaje jako

im Dienst der Ostbahn.
w służbie Kolei Wschodniej.

Das Lichtbild ist von der Inhaber in
Fotografia jest przez właściciela (lkę)

eigenhändig unterschrieben.
własnoręcznie podpisana.

(Unterschrift des Inhabers)
(Podpis właściciela)
Helena Kiesel

Radom den 1. Oktob. 1943.
dnia

(Dienststempel)
(Pieczęć służbowa)

(Dienststelle)
(Miejsce służbowe)
t. Rb. Insp.

(Unterschrift und Dienstbezeichnung)
(Podpis i stopień służbowy)

ke 3 16/2 (Ostbahn) Personenausweis A 168 IV 42 100 000 DrFkV Krakau



Obwieszczenie informujące o ograniczeniach w podróży koleją dla Polaków, 1944 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych z lat 1939-1945, sygn. 68.

BEKANNTMACHUNG

Polen ist die Benutzung der Eisenbahn nur in den hierfür freigegebenen Personenzügen des öffentlichen Verkehrs gestattet.

Jeder Pole der andere, als die genannten, Züge benutzt, setzt sich der Gefahr aus, zum Arbeitseinsatz festgesetzt bzw. erschossen zu werden, falls die zur Ueberwachung eingesetzten Organe genötigt sind, von der Waffe Gebrauch zu machen.

Radom, den 10. November 1944.

DER STADTHAUPTMANN

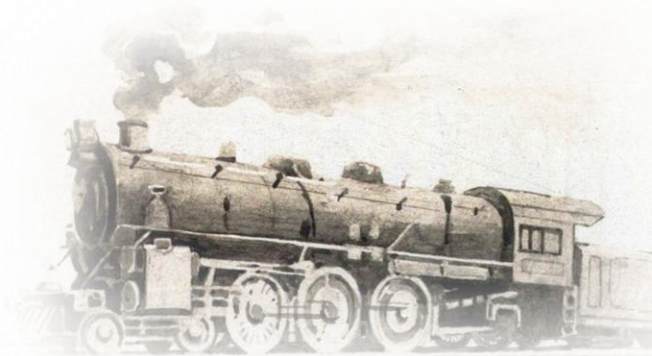
OBWIESZCZENIE.

Polakom zezwala się na używanie kolei tylko w przeznaczonych dla nich pociągach osobowych ruchu publicznego.

Każdemu Polakowi, który używa innych pociągów niż wymienione, grozi zabranie do pracy, względnie niebezpieczeństwo zastrzelenia, o ile osoby przeznaczone do kontroli zostaną zmuszone do użycia broni.

Radom, dnia 10 listopada 1944 r.

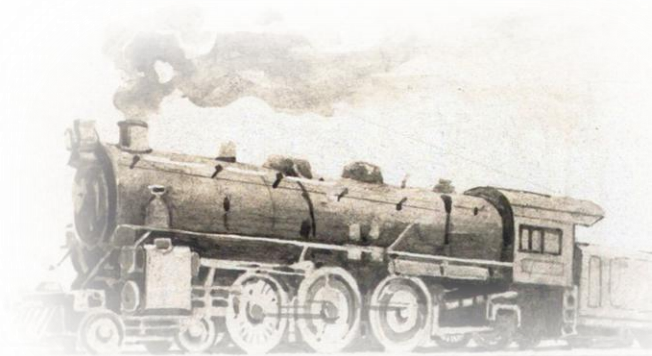
DER STADTHAUPTMANN



Plakat promujący Pożyczkę Odrodzenia Polski, lata 40. XX w.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych po 1945 roku, sygn. 283.



Afisz komunikujący o Wielkiej Rewii Mody organizowanej m.in. przez radomskich kolejarzy, 1947 r.
Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych po 1945 roku, sygn. 837.



Afisz zapowiadający uroczyste odsłonięcie sztandarów kół PPS w Radomiu,
w tym koła pracowników PKP, 1947 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych po 1945 roku, sygn. 996.

**POLSKA PARTIA SOCJALISTYCZNA
W RADOMIU**

We wtorek, dnia 29-go kwietnia 1947 roku o godzinie 18-ej
w świetlicy fabryki „Bata” (hala pokongresowa) przy ul. Waryńskiego
odbędzie się

**UROCZYSTE
ODSŁONIĘCIE
SZTANDARÓW
KÓŁ P. P. S.**

1. Pracowników P.M.T. (Tytoniówka)
2. „ Fabryki „B A T A”
3. „ P. K. P. (Kolejarzy)
4. „ Fabryki B R O N I
5. „ Spółdzielczych
6. „ Fabryki K I N D T

Z następującym programem:

1. Otwarcie uroczystości. 2. Przekazanie sztandarów chorążym.
3. Przemówienia przedstawicieli Komitetów fundacyjnych,
i naczelnych władz partii.
4. Część artystyczna - chóry i zespoły muzyczne P. P. S., na które
wszystkich Tow. Tow. członków P. P. S. i sympatyków zaprasza

Miejski Komitet P. P. S.
i Komitety Fundacji Sztandarów



Afisz informujący o widowisku organizowanym przez Klub Związków Zawodowych Pracowników Kolejowych w Radomiu, 1948 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych po 1945 roku, sygn. 384.

Klub Zw. Zawodowego Pracow. Kolejowych w Radomiu

W ramach imprez związanych
z Przygotowaniem do V-go Kongresu Zw. Zawodowych
z Rokiem Ziemi Kieleckiej
i Piętnastoleciem Działalności Klubu Z.Z.K. w Radomiu

w dniu 11-go czerwca br. o godz. 18-tej w teatrze im. St. Żeromskiego zaprezentuje 100 osobowy zespół Z.Z.K.

w Widowisku Regionalnym p. t.

SUITA ŚWIETOKRZYSKA

W opracowaniu prof. Eugeniusza Langer

Program przygotowali:
E. LANGER, H. STADNICKA, K. POTKAŃSKI, J. CZERNIKIEWICZ

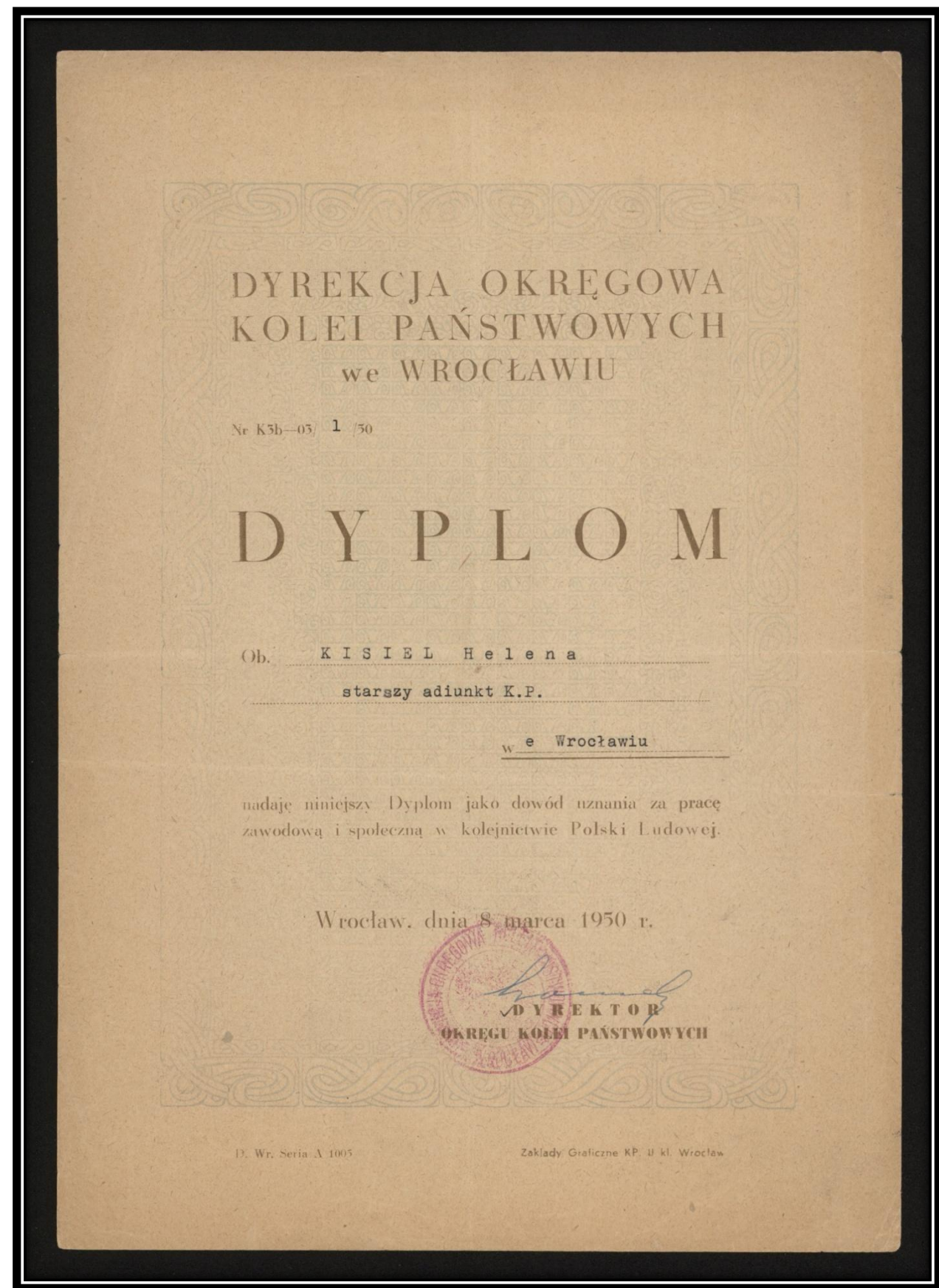
Słowo wiążące - Zdzisław Heńk

Bilety wstępu rozprowadzają Rady Zakładowe, oraz do nabycia w Klubie Z. Z. K.

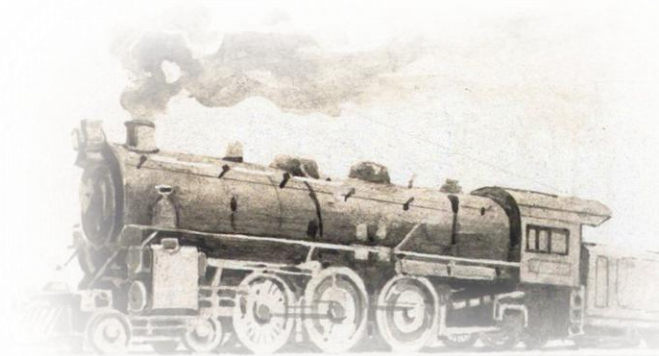
SSG Radom 086/62 form. B-2. ext. 50 Tz./579 4 VI 62 r.



Dyplom wydany przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych we Wrocławiu, 1950 r.
Spuścizna dr Heleny Kisiel (1925-2015) - historyka, archiwisty, dyrektora Archiwum
Państwowego w Radomiu, sygn. 1.



Dworzec kolejowy w Skierniewicach, 1959 r.
Zbiór Stanisława Zielińskiego, radomskiego bibliotekarza, regionalisty, sygn. 28.



Mapy schematyczne sieci PKP oraz sieci kolejowej w Europie
do urzędowego rozkładu jazdy na zimę 1962/63.
Zbiór rodziny Zabiełło, sygn. 7.



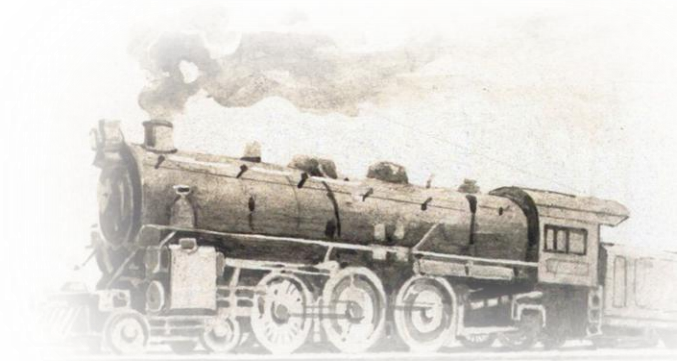
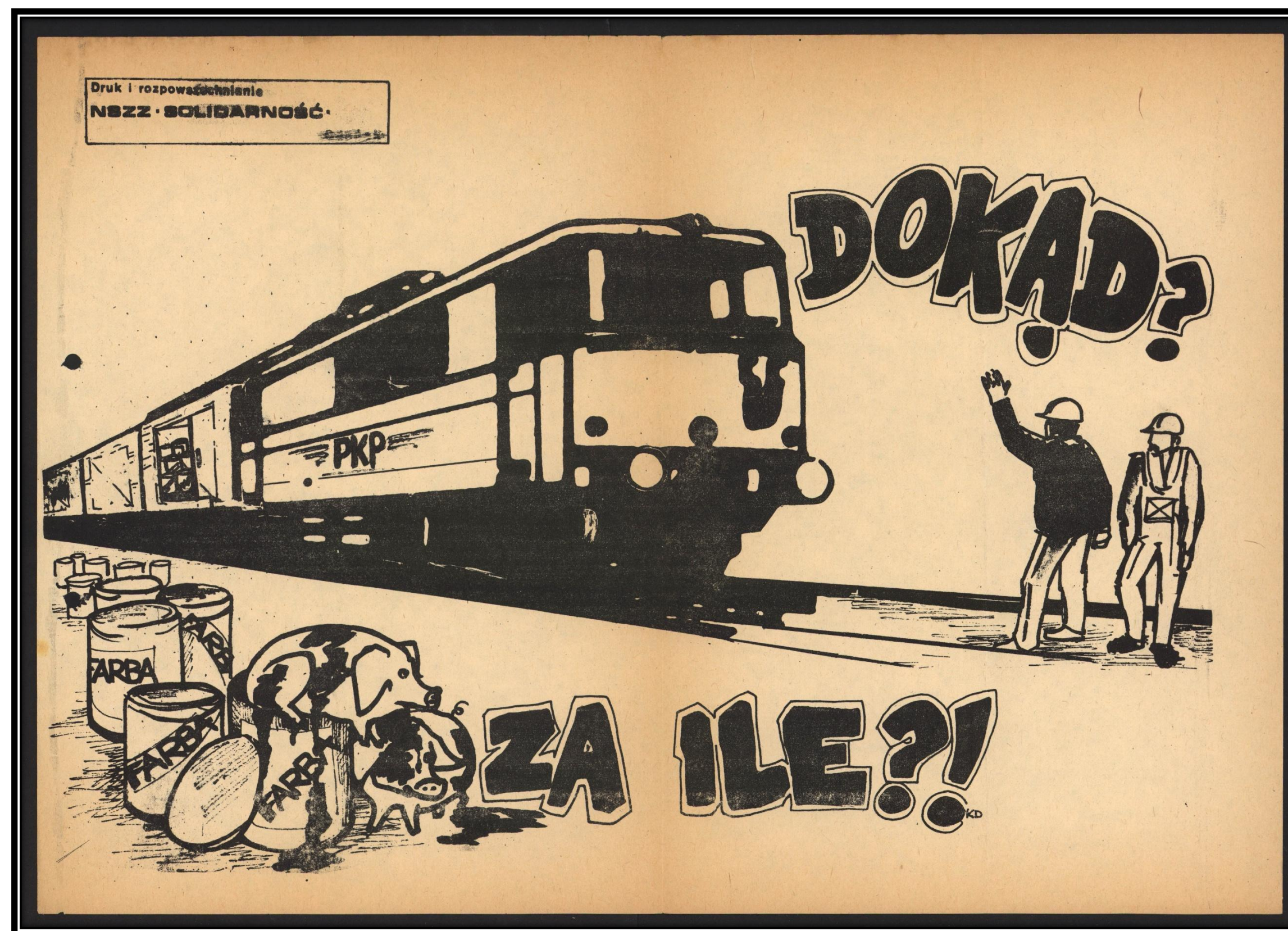
Fotografia przedstawiająca tablicę na dworcu kolejowym w Radomiu upamiętniającą wydarzenie kolei z rąk najeźdźców w 1918 r., II połowa XX w.
Zbiór Michała Tadeusza Osińskiego, sygn. 41.



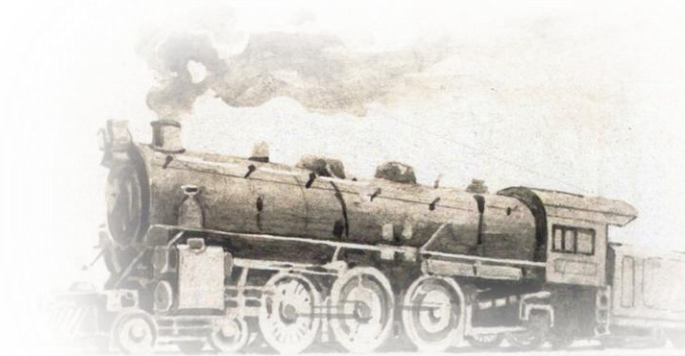
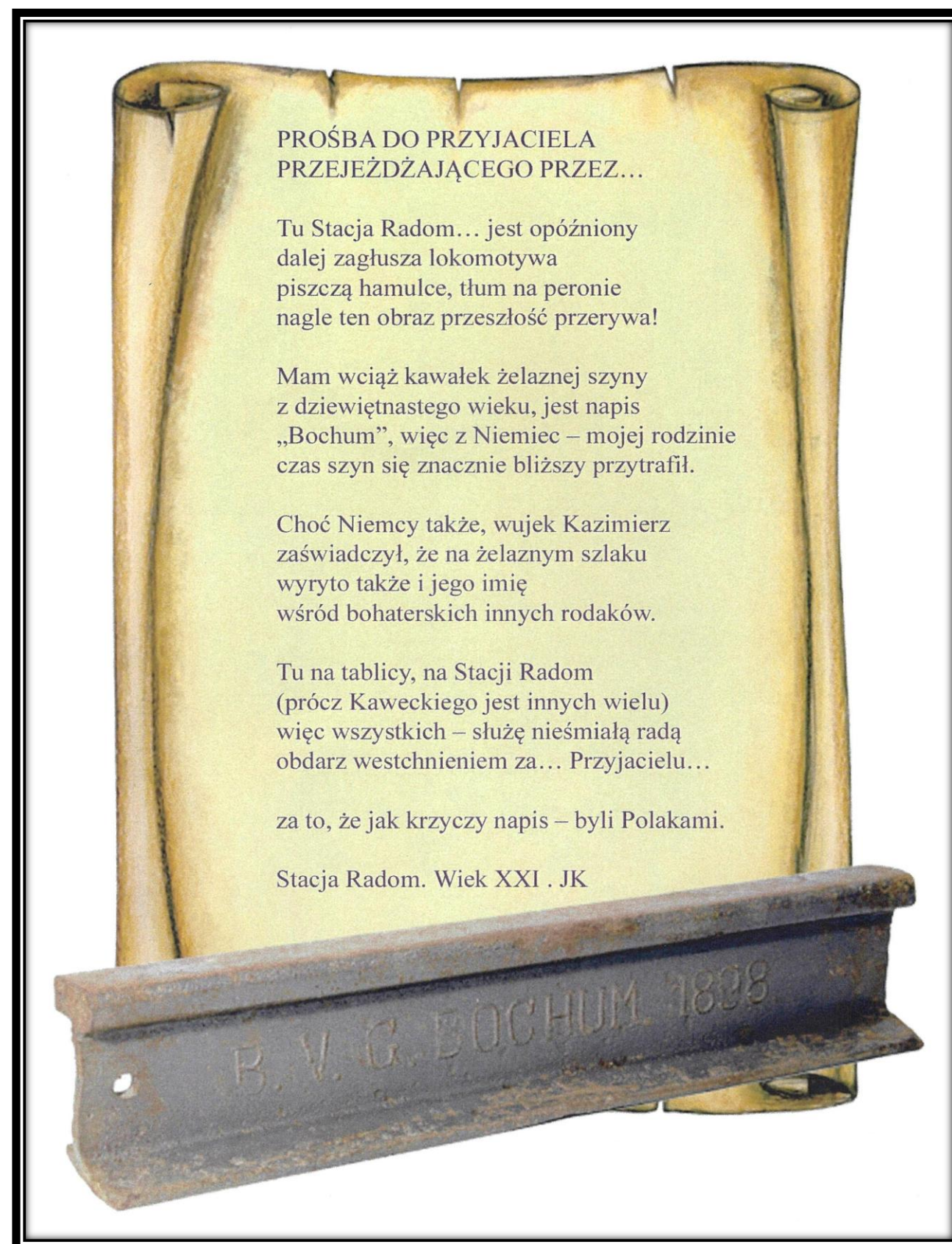
Fotografia dworca kolejowego w Radomiu, II połowa XX w.
Zbiór Michała Tadeusza Osińskiego, sygn. 41.



Druk NSZZ „Solidarność” w Gdańsku z motywem pociągu, II połowa XX w.
Zbiór Gustawa Kaczorowskiego - materiały drugiego obiegu z lat osiemdziesiątych XX wieku, sygn. 79.

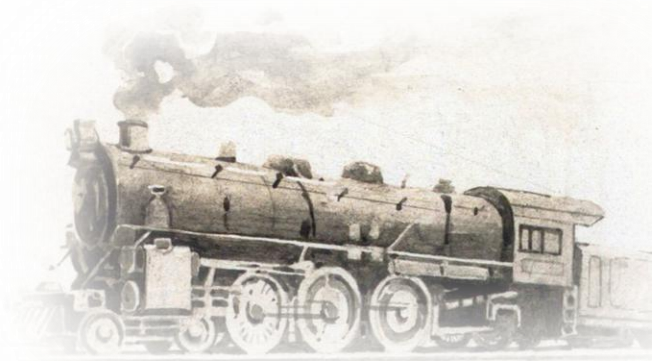


Fotografia dworca kolejowego w Radomiu oraz wiersz autorstwa Jacka Kowalczewskiego, lata 2000-2018.
Zbiór Jacka Kowalczewskiego, sygn. 1-2.



Fragment zaproszenia na wystawę pt. Polskie Papiery Wartościowe – obligacje
- listy zastawne - akcje XVIII-XX w., 2008 r.

Zbiór afiszów, plakatów i druków ulotnych po 1945 roku, sygn. 1424.

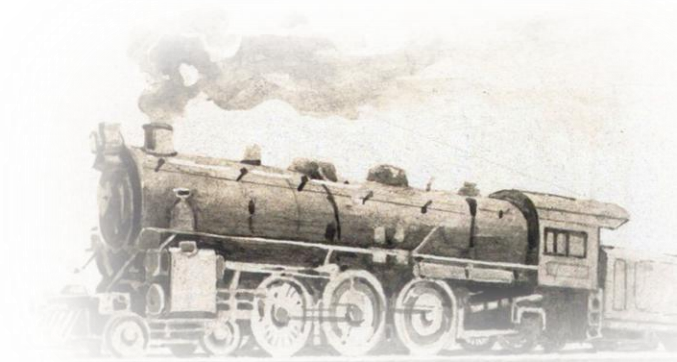


Pocztówka. Listopadowy zachód słońca widziany z peronu dworca kolejowego w Radomiu,
fot. Krzysztof Ninard, 2020 r.

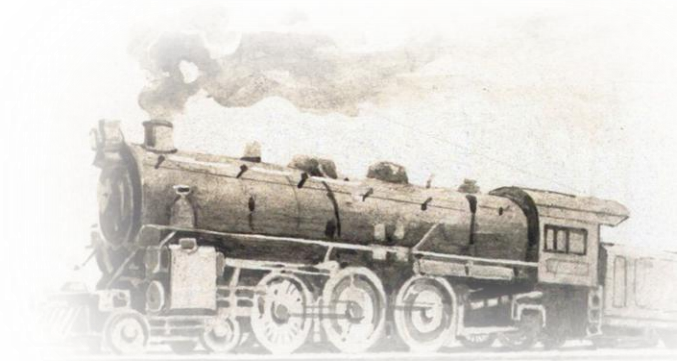
Radomska Inicjatywa Pocztówkowa, sygn. 343.



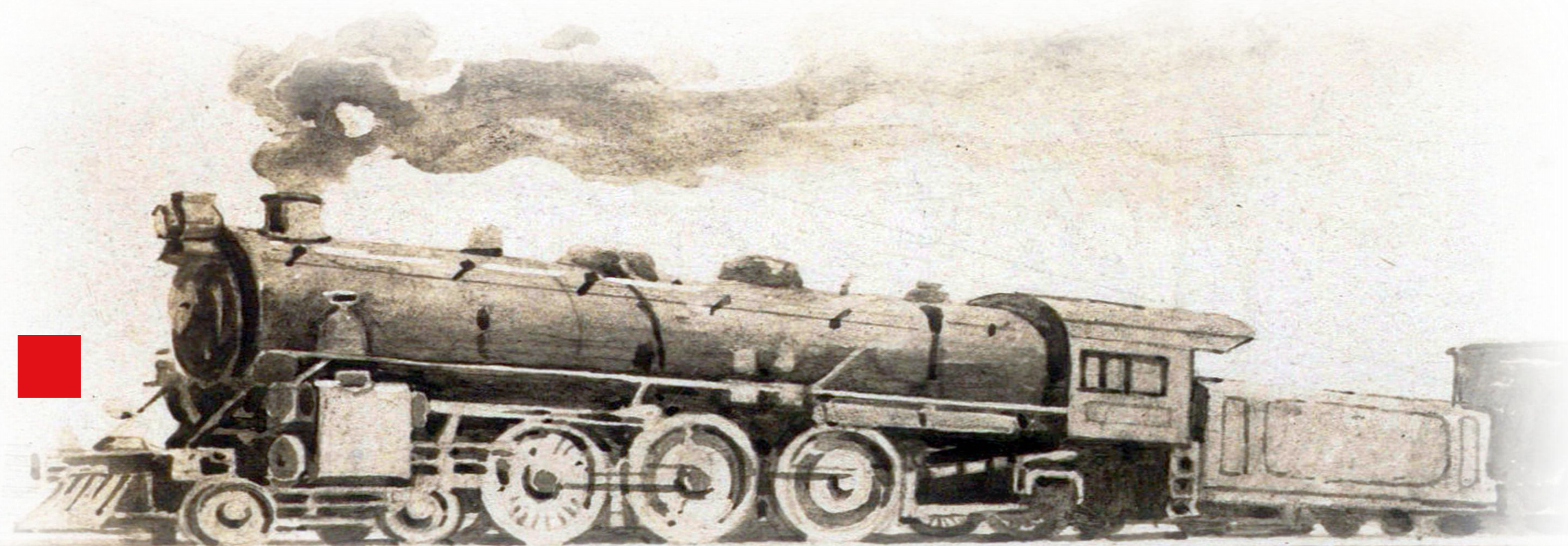
Pocztówka. Dworzec kolejowy w Radomiu nocą, fot. Krzysztof Ninard, 2021 r.
Radomska Inicjatywa Pocztówkowa, sygn. 372.



Pocztówka. Peron stacji PKP w Skarżysku Kamiennej, fot. Marcin Medyński, 2023 r.
Radomska Inicjatywa Pocztówkowa, sygn. 736.



Rozporządzenie..., <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19260970568>, dostęp: 9.02.2026 r.



Wybór i opracowanie materiałów:

Krzysztof Głowacki

Starszy Archiwista

Oddział II Ewidencji, Opracowania
i Zabezpieczania Zasobu Archiwalnego