

# INŻYNIER KOLEJOWY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM KOLEJNICTWA I KOMUNIKACJI.

Redaktor naczelny: *Inż. Stefan Sztolcman.*

Redaktor odpowiedzialny: *Inż. Aleksander Pawłowski.*

Administrator: *Inż. W. Gąssowski.*

Członkowie Komitetu Redakcyjnego:

*inż. inż. A. Frank, Z. Gubrynowicz, C. Kaczmarek, J. Kwiatkowski, Dr. A. Langrod, E. Raabe, J. Śniechowski, inż. inż. T. Świeściakowski, S. Wasilewski, R. Wisznicki i I. Winer.*

Adres Redakcji: *Warszawa, Żórawia 23 m. 9. Tel. 86-38. Godzina 17—18.*

Adres Administracji jak wyżej lub *Bracka 14. Tel. 12-88. Godzina 14—15.*

## TREŚĆ:

Koleje na ziemiach polskich w czasie wojny światowej, *inż. J. Eberhardt.*  
 Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie przez władze polskie, *inż. A. W. Krüger.*  
 Przejęcie przez Polskę kolei w Dyrekcji Lwowskiej, *T. Z.*  
 Przejęcie przez Polskę kolei w Dyrekcji Stanisławowskiej, *T. Z.*  
 Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój, *inż. B. Dobrzycki.*  
 Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim, *inżynier S. Sztolcman.*  
 Unifikacja eksploatacji, *inż. A. Tuz.*  
 Zniszczenie mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa, *inż. Z. Gubrynowicz.*  
 Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej, *inż. S. Sztolcman.*  
 Przebudowa węzła kolejowego warszawskiego w dziesięciolecie 1918—1928, *Dr. inż. A. Wasutyński.*  
 Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918—1928 roku, *inż. S. Wasilewski.*  
 Zakup, budowa i ustrój taboru Polskich Kolei Państwowych, *Dr. inż. A. Langrod.*  
 Stan i potrzeby gospodarki warsztatowej w latach 1918—1928, *inż. A. Pawłowski.*  
 Gospodarka materiałowa, *inż. W. Gąssowski.*  
 Działalność taryfowa polskich kolei państwowych, *J. Gieysztor.*  
 Udział Polski w międzynarodowym ruchu kolejowym, *inż. W. Czapski.*  
 Służba sanitarna na polskich kolejach państwowych, *Dr. T. Borzęcki i Mg. pr. M. Barliński.*  
 Koleje wązkotorowe, *Z. Szumski.*  
 Różne.  
 Kronika.  
 Opisy przedsiębiorstw przemysłowych, ogłoszenia, przetargi.

## SOMMAIRE:

Les Chemins de fer dans les régions polonaises pendant la guerre mondiale.  
 Aperçu historique de la reprise des ch. de fer de l'Etat Autrichien dans les confins de la Direction des Ch. de fer de l'Etat à Cracovie par les autorités polonaises.  
 Reprise par la Pologne des Ch. de fer de la Direction de Lwow.  
 Reprise par la Pologne des Ch. de fer de la Direction de Stanislawów.  
 Les chemins de fer de l'ancienne occupation prusse et leur développement.  
 Ch. de fer hérités par la Pologne dans l'ancienne Pologne Russe.  
 Unification de l'exploitation.  
 Destruction des ponts de Ch. de fer pendant la guerre et leur reconstruction.  
 Projets de développement du réseau de Ch. de fer Polonais.  
 Transformation du noeud de Ch. de fer à Varsovie pendant les années 1918—1928.  
 Création et développement du matériel roulant des Ch. de fer dans la période de 1918—1928.  
 Achat, construction et arrangement du matériel roulant des Ch. de fer de l'Etat polonais.  
 Situation et besoins de l'économie des ateliers de Ch. de fer pendant les années 1918—1928.  
 L'économie de l'approvisionnement.  
 Politique des tarifs des chemins de fer de l'Etat Polonais.  
 Participation de la Pologne dans le trafic international des Ch. de fer.  
 Le Service sanitaire des Ch. de fer de l'Etat polonais.  
 Ch. de fer Vicinaux.  
 Divers.  
 Chronique.  
 Communications des entreprises industrielles, annonces, adjudications.

## NUMER POŚWIĘCONY UCZCZENIU

# Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych

# 1918 - 1928

# Koleje na Ziemiach Polskich w czasie Wojny Światowej.

Inż. J. EBERHARDT.

W chwili wybuchu wojny, na ziemiach należących obecnie do Państwa Polskiego znajdowało się ogółem 15.900 kilometrów kolei normalnotorowych (szerokości toru 1.435 i 1.529 m.). Z tego w Zaborze Austriackim było 4.400 km. na 79.000 km<sup>2</sup> obszaru, w Zaborze Niemieckim — 5.000 km. na 48.000 km<sup>2</sup>, a w Zaborze Rosyjskim — 6.400 km. na 262.000 km<sup>2</sup> obszaru.

W Zaborze Austriackim były czynne 3 dyrekcje — w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie, w Zaborze Niemieckim cztery — w Katowicach, Poznaniu, Bydgoszczy i Gdańsku, w Zaborze Rosyjskim trzy dyrekcje — kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Nadwiślańskich w Warszawie i kolei Poleskich w Wilnie. Oprócz tego w Zaborze Rosyjskim znaczniejsze odcinki linii należały do dyrekcji mieszczących się poza obrębem ziem Polskich a mianowicie rosyjskich kolei Północno-Zachodnich w Piotrogradzie, Aleksandrowskiej w Moskwie i Południowo-Zachodnich w Kijowie.

Dyrekcje w Zaborze Austriackim i Rosyjskim były zorganizowane na zasadach władzy indywidualnej. Na czele każdego wydziału fachowego stał naczelnik, a nad nim Dyrektor Kolei, podwładny bezpośrednio Ministerstwu. Zakres władzy Dyrektora był jednak ograniczony stosownie do panującej w Austrii i Rosji systemu daleko posuniętej centralizacji. W zaborze pruskim panował rodzaj organizacji kolegialnej. Referenci poszczególnych działów administracji kolejowej t. zw. decernenci tworzyli kolegium dyrekcyjne z prezesem (Prezydent) Dyrekcji na czele. Zakres władzy Dyrekcji był tutaj znacznie obszerniejszy niż w dwóch pozostałych zaborach.

W Zaborze Austriackim personel kolejowy składał się z żywołów miejscowych, przeważnie polskich. W Zaborze Niemieckim personel był całkowicie zgermanizowany. W Zaborze Rosyjskim był całkowicie zruszczony personel na liniach podwładnych Dyrekcjom w Piotrogradzie, Moskwie i Kijowie. Personel kolei Nadwiślańskich był zruszczony w 14%. Na kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, wykupionej z rąk prywatnych dopiero w 1912 r., rząd rosyjski zdołał zruszczyć tylko personel na stanowiskach kierowniczych i to nie wszystkich, tak, że ogólna ilość kolejarzy Polaków w Zaborze Rosyjskim, w chwili wybuchu wojny, wynosiła jeszcze przeszło 40.000 osób.

Podczas wojny do Dyrekcji kolejowych w Zaborze Austriackim dołączone zostały Wojskowe Kierownictwa Transportów Połowych, które stopniowo rozrosły się znacznie ku dołowi, kłopotując wielce sprawność działania Dyrekcji. Podobne organizacje wojskowe, jakkolwiek mniej rozgałęzione powstały obok dyrekcji kolejowych w Zaborze Rosyjskim. Najwęższej swobody ruchów zachowały podczas wojny Dyrekcje kolejowe w Zaborze Niemieckim, przy których ograniczono się do ustanowienia pełnomocników wojskowych.

W pierwszym okresie walki ruchomej na froncie wschodnim wojska rosyjskie cofając się ściągały za sobą personel i tabor z inwentarzem na najbliższe tyły i utrzymywały je tam wpogotowiu na wypadek ofensywy. To samo działo się w Małopolsce podczas cofania się wojsk austriackich. Nieruchomości ewakuowanych odcinków ulegały oczywiście zniszczeniu. Już w tym okresie wojny rozwinęło się na froncie budowanie nowych linii i drugich torów na pojedynczych liniach istniejących, zwłaszcza przez Rosjan, którzy zbyt późno zrozumieli, jak błędna była ich polityka powstrzymywania rozwoju sieci kolejowej na kresach zachodnich państwa, dyktowana chybionymi względami strategicznymi. Niektóre z na-

gle i niedbale budowanych linii sprawiały Rosjanom wiele kłopotu, jak np. linia Lublin—Rozwadów, na której filary drewniane mostu na Sanie były kilkakrotnie zmywane przez fale, tak, że przystąpiono nawet do zapuszczania kesonów, co wobec zmiennych kolei wojny wkrótce wypadło przerwać. Budowały również energicznie nowe linie normalne, jak np. Rejowiec — Bełzec i Zawada — Włodzimierz — Wojnica wojska austriackie. Niemcy zbudowali tak samo na swoim froncie wschodnim parę linii normalnotorowych, zajęli się jednak głównie uporządkowaniem i rozwinięciem istniejących na Kujawach sieci wąskotorowych, zarekwirowanych cukrowniom, używali ich jednak nietylko dla zaoprowidowania wojsk, ile dla wywozu z Polski środków żywności do ogłodzonych blokadą wojenną Niemiec. W tym samym celu zbudowali Niemcy nową dłuższą linię wąskotorową Nasielsk-Lubicz. Samo przez się rozumie się, że wszystkie linie szerokotorowe zagarnięte przez wojska państw centralnych zostały podczas prowizorycznej odbudowy przebite na tor normalny, co było konieczne już z tego powodu, że Rosjanie ogąłacali ewakuowane linie z taboru.

Kiedy ku końcowi roku 1914 walka na froncie wschodnim przekształciła się z ruchomej na pozycyjną, a front ustalił się na czas dłuższy na linii Bzura-Rawka-Karpaty, Rosjanie przystąpili do przebijania pozostałych na ich froncie linii normalnotorowych na tor szeroki, a tabor normalnotorowy, ściągnięty z linii zajętych przez wojska państw centralnych, wywożono stopniowo na wschód, przyczem lżejsze parowozy i część wagonów ładowano na szerokotorowe platformy, resztę przestawiano na szerokie osie, przyczem dla parowozów zastosowano po raz pierwszy przesunięcie obręczy i przytwierdzenie ich do obwołu koła śrubami. Jednocześnie zaczęto oddelegowywać na tyły personel zwolniony z linii zajętych przez nieprzyjaciela, dotąd utrzymywany w pogotowiu bezpośrednio poza linią frontu. Przebijanie na szeroki tor linii normalnotorowych na przestrzeni między Warszawą a linią frontu zostało wykonane bez wszelkiego zatrzymywania ruchu, co było spotkane z wielkim uznaniem dla sprawności personelu technicznego dawnej kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

Kiedy w lipcu 1915 r. utrzymywana przez Rosjan od kilku miesięcy linia pozycji uległa załamaniu i nastąpił całkowity odwrót, wojska rosyjskie zabrały za sobą cały pozostały personel kolejowy polski, jako też cały inwentarz i tabor ruchomy. Urządzenia nieruchomości kolei uległy całkowitemu zniszczeniu ogniem i wysadzeniu w powietrze. Ewakuowany personel niższy został użyty przedewszystkiem do wzmocnienia składu osobowego linii przyfrontowych w Rosji i w Rumunii, a personel kierowniczy — na sformowanie składu nowego Zarządu Głównego kolei połowych przy Głównej Kwaterze w Mohilewie, wyodrębnionego z pod władzy Ministerstwa Komunikacji, które pozostało przy pokaźnej bądź co bądź sieci kolei tyłu tego olbrzymiego państwa.

Na zagarniętych liniach zaboru rosyjskiego Państwa Centralne zaprowadziły administrację wojskową. W okupacji Austriackiej militaryzacja kolei była całkowita, sformowano bowiem Komendę Kolei Wojskowych Północnych z siedzibą w Radomiu, podzielonych na trzy oddziały w Radomiu, Lublinie i Kowlu, prowadzone przez bataljony wojsk kolejowych, a w okupacji niemieckiej wojskowym był tylko personel administracji z zachowaniem form dyrekcji cywilnej. Powstały tam trzy dyrekcje wojenne w Warszawie, Wilnie i Brześciu n. B. a nad nimi wojenna Dyrekcja Generalna w Warszawie,

mieszcząca się w gmachu obecnie zajęтым przez Ministerstwo Komunikacji. Głównym zadaniem kolei pod zarządem wojskowym była oczywiście obsługa frontu. Jednakowoż z zachowaniem licznych ograniczeń koleje prowadziły również ruch handlowy po uproszczonej a dosyć wysokiej taryfie w okupacji niemieckiej w nowoustanowionych markach polskich, a okupacji austriackiej w rublach rosyjskich.

Dnia 5 listopada 1916 r. zostało przez państwa centralne proklamowane w b. Kongresówce Królestwo Polskie z ustanowieniem Rady Stanu w Warszawie; 15 października 1917 r. Rada Stanu ustąpiła miejsca Regencji, która 5 grudnia tegoż roku powołała pierwszy rząd Kucharzewskiego. Wypadki te nie wpłynęły jednak zupełnie na losy kolei na ziemiach polskich dlatego, że sprawy kolejowe zostały całkowicie wyłączone z kompetencji powstałego rządu, były one nawet jeszcze wyłączonej niż dotąd utrzymywane w ręku wojskowym okupanta. Żywioł miejscowy miał dostęp do pracy kolejowej tylko na stanowiskach niższych, jako robotnicy i to w liczbie nie przekraczającej 3.000 osób. Znamiennie jest, że połowę tej liczby stanowili żydzi, którzy dotąd na kolei nie pracowali, a teraz zajęli stanowiska kasjerów, ekspedytorów, tragarzy itp. Wpłynęła na to również łatwość żydów do posługiwania się językiem niemieckim.

7 listopada 1917. roku władza w Rosji przeszła do rąk Bolszewików. Skutkiem tego nastąpił całkowity rozkład armii na froncie i układy pokojowe z państwami centralnymi w Brześciu n. B. i w Bukareszcie. Wypadki te miały decydujący wpływ na położenie personelu polskiego ewakuowanego do Rosji. Pokój w Brześciu usunął przeszkodę prawną-polityczną do powrotu do kraju ewakuowanych obywateli polskich, a nadmiar kolejarzy odczuwany w Rosji po przerwaniu akcji wojennej skłaniał rząd bolszewicki do pozbycia się kolejarzy polaków i nieprzeszkadzania ich reewakuacji. To też świeżo założony z siedzibą w Moskwie Związek Kolejarzy Polaków pragnących powrócić do kraju, rozpoczął niezwłocznie akcję w celu zorganizowania masowego powrotu. Akcja ta była ułatwiona tem, że Dyrekcje kolei Warszawsko - Wiedeńskiej i Nadwiślańskiej nie zostały zlikwidowane przez Rosjan, lecz na wypadek ponownego objęcia kolei, w razie pomyślnego zwrotu działań wojennych, kadry ich były utrzymywane w Moskwie, tworząc w ten sposób punkt oparcia dla kolejarzy Polaków. Utrudnienie natomiast i to bardzo wielkie stanowiła niechęć władz wojskowych niemieckich do przepuszczania przez kordon graniczny kolejarzy, dla których nie było pola pracy na kolejach zajętych przez wojsko. Mimo to żywiołowy prąd powrotny, rozpoczęty zaraz po pokoju Brzeskim płynął stale z siłą zmienną zależnie od napotykaných przeszkód. Całkowity bezład w nowej administracji rosyjskiej raczej pomagał, niż przeszkadzał temu ruchowi.

W kraju powracający kolejarze, nie znajdując miejsca na kolei, osiadali przeważnie w pobliżu swoich dawnych miejsc zatrudnienia i zorganizowawszy się w Stowarzyszenie wzajemnej pomocy b. kolejarzy wytworzyli siłę, która nie pozostała bez wpływu na przynaglenie rządu Regencji do wszczęcia kroków w kierunku przejęcia zarządu kolejami od władzy okupacyjnej. Jednakże czynione w tym celu zabiegi spełzły na niczem. Okupanci nawet, kiedy wobec podnoszącej głowę rewolucji w Niemczech widzieli już wyraźnie, że zbliża się czas, kiedy będą musieli usunąć się z ziem polskich, stali mocno przy utrzymaniu w swoim ręku wojskowym kolei. Jedyną koncesją, jaką okupanci wydawali się skłonni uczynić, było utworzenie osobnej administracji kolei wąskotorowych na Kujawach, dla których miała być utworzona spółka akcyjna, złożona z właścicieli pierwotnych cukrowni, samorządów powiatowych i rządu Regencji. Jednakowoż długie rokowania rejencji z generałem-gubernatorem co do tego wkońcu spełzły na niczem wobec oporu Sztabu Głównego w Berlinie, który uznał, że te koleje muszą pozostać w ręku wojskowym.

W kwietniu 1918 r. do Warszawy przybyła delegacja pod przewodnictwem inż. E. Landsberga, który wówczas pełnił obowiązki Szefa Administracji cywilnej obszarów kresowych zajętych przez korpus Dowbora - Muśnickiego, w celu przygotowania gruntu dla masowej reewakuacji kolejarzy znajdujących się na tych obszarach. Delegacja przeprowadziła szereg konferencji z władzami Polskimi i okupanckimi, które wykazywały niejako zainteresowanie się tą sprawą. Wkoń-

cu jednak delegacja musiała powrócić ze wskazówką, że o ile już jest możliwy masowy powrót rolników i zawodowców wyzwozonych, o tyle powrót kolejarzy jest niewskazany, gdyż nie mogliby oni liczyć na otrzymanie zatrudnienia na kolei. Wiadomość o tem dotarła rychło do Moskwy, gdzie się wytworzyło największe skupienie b. kolejarzy polskich, ale nie zdołała już powstrzymać potoku powracających do kraju, którzy różnymi drogami potrafili omijać przeszkody stawiane im przez władze.

Powoli wzdłuż linii kolejowych zajętych przez administrację wojskową okupancką wysunęły się szeregi dawnego personelu, gotowego każdej chwili stanąć do pracy. Towarzystwo Pomocy prowadziło rejestrację ich, pozostając w stałej styczności z władzami polskimi w Warszawie, za pośrednictwem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w którym do tego przeznaczonym został osobny referent pozaetatowy inż. E. Szenfeld emeryt kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Władze niemieckie patrzyły na to niechętnym okiem, ale wobec wypadków odgrywających się na Zachodzie były już bészilne.

20 sierpnia 1918 r. b. naczelnik wydziału drogowego kolei Warszawsko-Wiedeńskiej inż. J. Eberhardt, który powrócił był z uchodźstwa w lipcu, tego roku, przedstawił Ministrowi Przemysłu i Handlu Regencji Broniewskiemu memoriał, w którym podnosił konieczność utworzenia przy tem Ministerstwie osobnej sekcji (departamentu) kolejowej w celu podjęcia pracy przygotowawczej do zorganizowania administracji kolejowej polskiej i podał projekt etatu tej sekcji. Rozkład władzy niemieckiej w Polsce posunął się był tak daleko, że p. Minister Broniewski zdołał uzyskać na to zgodę prezesa rządu Steczkowskiego i dnia 1 września 1918 r. Sekcja kolejowa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu stanęła do pracy pozostając w stałym stosunku z Towarzystwem Wzajemnej Pomocy b. kolejarzy. Początkowy skład Sekcji oprócz inż. J. Eberhardta stanowili inż. A. Krzyżanowski, W. Czapski, ś. p. J. Wolicki, L. Podgórski i cztery siły pomocnicze, razem dziewięć osób.

W ciągu października odbywał się pod wpływem wieści z Zachodu szybki dalszy rozkład władzy okupantów. W zależności od tego nastąpiły zmiany w rządzie Regencji. Gabinet Steczkowskiego ustąpił miejsca 26 października gabinetowi Świerzyńskiego, a w nim tekę nowoutworzonego Ministerstwa Komunikacji zajął inż. W. Paszkowski. W końcu października runęła władza austriacka w Lublinie i do komendy kolejowej w Radomiu został przez Sekcję kolejową delegowany inż. J. Mrozowski, jako komisarz z ewentualnem poleceniem zorganizowania tam dyrekcji kolei na obszarze okupacji austriackiej. Po przybyciu na miejsce inż. Mrozowski zastał kierownictwo komendy kolei w trakcie ucieczki z Radomia i przystąpił niezwłocznie do drugiej części swego zadania, a z d. 3 listopada Dyrekcja kolei w Radomiu rozpoczęła swoje czynności jako pierwsza Dyrekcja Kolei Państwowych Polskich.

7 listopada został utworzony w Lublinie socjalistyczny rząd ludowy Daszyńskiego, który wyznaczył do Dyrekcji Radomskiej swego komisarza.

W Warszawie władze okupantów trzymały się jeszcze, a hr. Lerchenfeld, komisarz przy rządzie Regencji zabiegał o porozumienie w celu utrzymania administracji Niemieckiej na kolejach nawet w razie rozwiązania władzy okupantów. Skutkiem tego Sekcja kolejowa otrzymała polecenie ułożenia się z Dyrekcją Wojskową w sprawie przejęcia zarządu kolei. Koniec jednak i tu się zbliżał. 11 listopada w dniu rozejmu w Spa, nastąpiło w Warszawie rozbrajanie wojsk niemieckich, które nie stawiały temu oporu. Zrana tego dnia padły jeszcze strzały do tłumu gromadzącego się przed gmachem Dyrekcji Generalnej Niemieckiej (obecnie Ministerstwo Komunikacji), o g. 11-tej prezes Dyrekcji IV major v. Mejer odmówił podpisania depechy o przekazaniu władzy Sekcji kolejowej, a o 1-ej ppoł. sam zgłosił się do Sekcji w celu uczynienia tego, ale usłyszał, że to jest już zbyt późno dlatego, że faktycznie personel niemiecki ustąpił z kolei, a wszystkie ważniejsze postęunki są już obsadzone przez b. kolejarzy polskich, którzy narazie doczekali się upragnionej chwili objęcia kolei. Personelem niemieckim o władzę teraz tylko jedna chęć, jak najprędzej cało ująć do Niemiec, skąd przychodziły trwożne wieści o panującej tam rewolucji. Dał temu wyraz dobitny prezes Generalnej Dyrekcji niemieckiej, który sam zgłosił się po południu do Sekcji kolejowej w sprawie wyjazdu personelu

Dyrekcji. Na odpowiedź, że jeszcze tego samego wieczora o g. 8-ej sformowany będzie dlatego na dworcu głównym pociąg z 40 wagonów towarowych, major v. Prager wyraził pewne niedowierzanie, ale nie mógł ukryć swojej radości. Jakoż już 11 listopada wieczorem cały personel Dyrekcji niemieckich 4-tej i Generalnej opuścił Warszawę; a nazajutrz rano gmach Dyrekcji Generalnej został objęty przez Sekcję kolejową dla Ministerstwa Komunikacji.

Jednocześnie gmach 4-ej Dyrekcji niemieckiej objął wyznaczony do tego inż. W. Jakubowski, który niezwłocznie przystąpił do organizowania w nim Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

Podczas tych wypadków w Małopolsce Dyrekcje Krakowska i Lwowska funkcjonowały dalej w dotychczasowym składzie, a Dyrekcja Stanisławowska została zagarnięta przez Ukraińców. Na kolejach dzielnicy pruskiej panował również porządek dotychczasowy.

W świeżo sformowanych Dyrekcjach Warszawskiej i Radomskiej organizacja została oparta na zasadach władzy indywidualnej, jak w b. Austrii i Rosji. Zostały wprowadzone przygotowane przez Sekcję nowe przepisy przewozowe, jako przepisy służbowe wprowadzono tymczasowo przepisy służbowe b. kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i pozostawiono tymczasowo taryfy każdej okupacji.

14 listopada 1918 r. nastąpiła rezygnacja Regencji. Władzę naczelną w kraju objął Komendant Piłsudski. 16 listopada Piłsudski ogłosił powstanie niezależnego Państwa Polskiego. 19 listopada skończyły się rządy Gabinetu Regencji w Warszawie i rządy Daszyńskiego w Lublinie, powstał natomiast rząd nowego Państwa Polskiego w Warszawie pod przewodnictwem J. Moraczewskiego, który sam objął tekę komunikacji, mianując dotychczasowego szefa Sekcji kolejowej Podsekretarzem Stanu. Ministerstwo Komunikacji zostało wkrótce przemianowane na Ministerstwo Kolei i podzielone na 7 Sekcji: administracyjną, finansową, handlową, eksploatacyjną, budowlaną, mechaniczną i likwidacyjną i odtąd rozpoczęła się na kolejach polskich prawidłowa praca organizacyjna w granicach zakreślonych już przez trwający jeszcze w kraju chaos przewrotu politycznego i nieustający zgiełk wojenny na kresach wschodnich.

Taryfę ustanowioną przez okupantów tymczasowo pozostawiono z podwojeniem stawek t. zn. w b. okupacji niemieckiej w markach, a w b. okupacji austriackiej w rublach rosyjskich. Na stacjach granicznych dyrekcji utworzyły się zatem punkty przełomowe nadzwyczaj uciążliwe dla publiczności. Ruch handlowy wzrastał się jednak powoli. Głównym zadaniem kolei była z początku obsługa wojska. Na wschodzie granicę Dyrekcji Warszawskiej stanowiła st. Łuków, Dyrekcji Radomskiej stacja Kowel. Dalej koleje pozostawały w zarządzie wojskowym niemieckim, gdyż warunki przymierza w Spa nie wymagały rozwiązania armii niemieckiej poza linią Bugu, a naczelną komenda wojskowa niemiecka kładła wielki nacisk na utrzymanie w swoim ręku linii Kowel-Brześć-Grajewo, po której odbywała się ewakuacja armii wschodniej do Prus.

Dużym obciążeniem kolei były w pierwszych dniach jej istnienia przewozy milionowych mas jeńców wojennych rosyjskich, które ryczałtem rzuciły się w kierunku domu z nagle rozwiązanych obozów. Ażeby uchronić kraj od pochodu tych mas, kolej z wielkim wysiłkiem przewoziła ich do Kowla, skąd dalszy pochód odbywał się już piechotą.

Dnia 16 grudnia odbył się na ratu w Warszawie zjazd kolejarzy, w którym wzięli udział delegaci z wolnych od nieprzyjaciela linii b. zaboru austriackiego i rosyjskiego. Zjazd ten opanowany przez żywioły radykalne uchwalił założenie Ogólnego Związku Zawodowego pracowników kolejowych, przyjęł projekt statutu tego związku i opracował tabelę plac, opartą na osławionej tabeli plac kolejarzy rosyjskich wydanej przez Lenina. Część prawicowa uczestników usunęła się ze zjazdu i uchwaliła założenie odrębnego związku. Statut Związku Zawodowego przewidujący obowiązek należenia do związku wszystkich kolejarzy i dosyć daleko idący udział w zarządzie kolejaj, uzyskał zatwierdzenie Ministra Moraczewskiego, został jednak wkrótce przez rząd Paderewskiego doprowadzony do brzmienia, w jakim dziś jeszcze obowiązuje. Obowiązek należenia do związku skreślono. Tabela plac,

opracowana przez Zjazd, zawierająca zaledwie czterokrotną rozpiętość płacy najwyższej i najniższej również nie została przyjęta. Wprowadzona została tymczasowa tabela plac z sześciokrotną rozpiętością i uwzględnieniem trzech stref geograficznych drożyzny. Trudności początkowe ustalenia właściwego rozkładu płacy złagodzone przez jednorazową zapomogę t. zw. wojenną wypłaconą wszystkim w jednakowej normie, zależnie jedynie od stanu rodzinnego, jako też systemem zaliczek.

16 stycznia 1919 roku objął rządy w państwie gabinet Paderewskiego, a w nim kierownictwo koleją zostało powierzone dotychczasowemu Podsekretarzowi Stanu inż. Eberhardtowi.

Wkrótce przybyła do Warszawy misja żywnościowa Amerykańska i przed młodemi kolejami polskimi stanęło poraż pierwsze zadanie terminowego przewozu większych mas ładunku. 17 lutego przysły do Gdańska pierwsze okręty z mąką amerykańską, a do końca lutego linią Gdańsk-Warszawa przewieziono 14.000 tonn mąki, przyczem ilość pociągów z mąką dochodziła do sześciu dziennie. Cała kampanja żywnościowa amerykańska została przeprowadzona bez wielkiej zwłoki, za co kolej otrzymała pochlebnie ujęte podziękowanie Herberta Hoovera. Było to pierwszym wyrazem uznania, jakie otrzymali kolejarze polscy za swoją pracę sumienną i skuteczną, a pochodzenie od tak światłego inżyniera i wybitnego człowieka, jakim jest Herbert Hoover, podnosi znakomicie jego wartość. Dodać należy, że w początku roku 1919 P. K. P. otrzymały za pośrednictwem tegoż Hoovera 100 parowozów i 2000 wagonów z taboru zdobytego przez wojska sprzymierzone na Niemczech i, że parowozy zostały przyprowadzone z Francji przez maszynistów delegowanych z Polski.

17 lipca z ramienia Hoovera została osadzona w Warszawie misja doradcza techniczno-żywnościowa pod przewodnictwem pułkownika A. B. Barbera. Jako kolejarz z zawodu zainteresował się p. Barber z początku głównie kolejami, ale wkrótce zrozumiał odrębność warunków naszych i powstrzymał się od narzucania kolejom polskim recept amerykańskich, natomiast przyczynił się wielce do ułatwienia w nawiązaniu i uregulowaniu naszych stosunków sąsiedzkich kolejowych z Niemcami i Czechosłowacją.

Przez cały rok 1919 panowała w Ministerstwie Kolei usilna praca organizacyjna i stopniowe zacieranie różnic w organizacji poszczególnych dyrekcji. Dyrekcje Małopolskie zostały poddane władzy Ministerstwa Kolei od samego początku jego powstania, zachowały jednak jeszcze przez czas jakiś pewne cechy odrębności formalnej.

W b. zaborze pruskim po powstaniu poznańskim w grudniu 1918 r. koleje zachowały ustrój odrębny i poddane zostały z początku władzy Rady Robotników i Żołnierzy a później Naczelnej Rady Ludowej, która utworzyła dla kolei osobną Komisję. 1 sierpnia 1919 r. koleje przeszły do departamentu Kolejowego Ministerstwa b. dzielnicy pruskiej a dopiero 22 stycznia 1920 r. bezpośrednio do Ministerstwa Kolei, które zamianowało prezesem Dyrekcji Poznańskiej inż. B. Dobrzyckiego i wprowadziło w dyrekcji organizację, opartą tak samo jak i w innych dzielnicach na władzy indywidualnej.

Koleje b. Dyrekcji Gdańskiej pozostawały w eksploatacji niemieckiej i przeszły pod zarząd Ministerstwa Kolei dopiero na podstawie układu z 1 kwietnia 1920 r.

Koleje na Kresach Wschodnich poza linią Bugu zostały po opuszczeniu ich przez wojska niemieckie i w miarę odrzucania na wschód wojsk bolszewickich stopniowo zajmowane przez wojska polskie, które utworzyły dla administracji ich Centralny Zarząd Kolei Wojskowych w Warszawie, przy Ministerstwie Spraw Wojskowych i trzy miejscowe Dowództwa kolei wojskowych w Kowlu, Brześciu n. B. i Wilnie. Ta administracja wojskowa opierała się pod względem personelu, zasobów i inwentarza całkowicie na Ministerstwie Kolei, co w wyniku ostatecznym sprzeciwiało się niejednokrotnie zasądom oszczędności sił i środków. Dlatego w końcu 1919 r. odrębna administracja wojskowa została zniesiona i koleje kresowe przeszły na podstawie porozumienia z Viceministrem Wojny gen. Sosnkowskim i za zgodą Dowódcy frontu wschodniego gen. Szeptyckiego do Ministerstwa Kolei. Na wschodzie powstała dnia 1 grudnia 1919 r. Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie, w której prezesem został inż. E. Landsberg. Oprócz tego przez krótki czas istniała osobna Dyrekcja Wo-

łyńska z siedzibą w Łucku. Dyrekcja ta zniesiona podczas ewakuacji przed najściem bolszewickim w r. 1920 została później wcielona do Dyrekcji Radomskiej.

Takie stopniowe obejmowanie kolei polskich przez Ministerstwo Komunikacji i powolne ich ujednostajnienie wzbudzało liczne krytyki. Miało jednak niewątpliwie tę dobrą stronę, że ominęło tarcia, nieuniknione przy narzucaniu nowych form organizacyjnych zgóry, i pozwoliło lepiej wyzyskać pierwiastki twórcze, tkwiące w szerokich masach kolejnictwa polskiego.

W końcu roku 1919 został opracowany jednolity projekt organizacji kolejnictwa w Polsce i nawet wniesiony do Sejmu. Po upadku gabinetu Paderewskiego projekt ten został wycofany z Sejmu przez nowego ministra i wobec częstych następnych zmian na fotelu ministerjalnym został zapomniany.

Zaraz od początku r. 1919 została przez Ministerstwo Kolei podjęta energicznie budowa nowych linii. Opracowano program ogólny rozszerzenia sieci kolejowej w ciągu 10 lat o 3500 km. i rozpoczęto przebudowę węzła Warszawskiego, budowę linii Kutno-Strzałków i przebudowę z wąskiego toru na szeroki linii Nasielsk-Lubicz. Budowa linii Strzałków-Kutno prowadzona ze zwiększonymi spadkami na niedobrych wykopach i niedosypanych nasypach i prowizorycznymi mostami była w ciągu 9 miesięcy doprowadzona do stanu zezwalającego na otwarcie ruchu pociągów d. 9 maja 1920 r., co bardzo ułatwiło wykonanie ewakuacji kresów podczas najścia bolszewickiego. Skutkiem osłabienia siły finansowej państwa z powodu inflacji rządowa akcja budowlana kolejowa musiała jednak upaść i wykonanie programu rozbudowy kolei poszło w odwłokę.

W nowym gabinecie Skulskiego Ministrem kolei został prof. Bartel, który energicznie poprowadził dzieło usprawnienia kolei polskich. Za jego urzędowania została rozstrzygnięta sprawa zaopatrzenia kolei w tabor przez ustalenie programu budowy taboru i zawarcie długoletnich umów z powołaniem do życia nowymi wytwórniami polskimi. Sprawa ta wywołała następnie wiele krytyk w Sejmie i prasie przeważnie z kół interesowanych. Niewątpliwie jednak tylko dzięki ówczesnemu postawieniu sprawy koleje Polskie mają obecnie zabezpieczoną dostawę własną taboru pierwszorzędnej jakości i są pod tym względem niezależnione od rynków obcych.

W ciągu roku 1920 Koleje Polskie wytrzymały pomyślnie ciężką próbę wojenną. W ciągu krótkiego czasu wypadło dokonać obszernej ewakuacji cofającej się armji, władz kresowych i własnego personelu i majątku a następnie jeszcze w krótszym czasie ruchu odwrotnego po poprzednim doprowadzeniu do stanu używalności linii. Wszystko to zostało przez Koleje Polskie dokonane ku zadowoleniu dowództwa armji a jeden epizod tej akcji zasługuje na szczególne uwzględnienie.

Tabor Dyrekcji Wileńskiej, znajdujący się na liniach szerokotorowych, na wschód od st. Baranowicze, zdawał się być skazany na zagarnięcie przez bolszewików. Dla uniknięcia tego jedna z dwóch linii normalnotorowych została przebita na tor szeroki od Baranowicz do Dębina a po przewiezieniu poza Wisłę pod Dębiniem znacznej ilości tego taboru i ustawieniu go tam na specjalnie narzuconych torach tymczasowych, linja została ponownie przebita na tor normalny w celu uniemożliwienia bolszewikom posuwania się po niej swoim taborom szerokim. Cała ta praca została wykonana w krótkim bardzo czasie, przed następującym nieprzyjacielem przez specjalnie zorganizowany z pracowników Dyrekcji Warszawskiej starych kolejarzy Warszawsko-Wiedeńskich oddział drogowy przy pomocy wojsk kolejowych. Zadanie ułatwiła lekka budowa torów rosyjskich na podkładach sosnowych, niemniej przeto stoi ono jako unikat w dziejach kolejnictwa. Imponujący skład 220 parowozów, 360 wagonów osobowych i 7200 wagonów towarowych poza Wisłą, które udało się ocalić, wzbudzał słusznie podziw szefa wojskowej młsi kolejowej Brytyjskiej, przybyłego na miejsce z Viceministrem kolei. Wszystkie te wagony i parowozy stopniowo przedstawione na tor normalny zasiliły szczupły tabor Kolei Polskich.

Dnia 12 października 1920 r. stanął układ preliminarny pokojowy w Rydze i z tą chwilą kończy się okres działalności kolei polskich podczas wojny. Wyniki ośmioletniego okresu rozwoju działalności pokojowej kolei, który nastąpił, mamy wszyscy przed oczami. Kolejarze polscy, a przedewszystkiem polscy inżynierowie kolejowi mogą być słusznie dumni z pracy dokonanej. Ale braki kolei są jeszcze tak liczne, a wymagania i możliwości rozwoju tak wielkie, że końca tej pracy nie widać.

## Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie.

Inż. A. W. KRÜGER.

### 1. Sieć dróg żelaznych byłej Austrii na ziemiach Polski.

Na ziemiach Polski pod zaborem austriackim w t. zw. Królestwie Galicji i Lodomerji z wielkim Księstwem Krakowskim i Księstwem Osieciemla i Zatora po Kraków wyłącznie, w Dyrekcjach w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie, obejmowały drogi żelazne państwowe i pod zarządem państwa pozostające koleje prywatne, sieć wynoszącą 1217.3 + 1710.9 + 1161.8—razem okrągiło 4090 km.

Podlegały one władzy centralnej w Wiedniu, t. j. ministerstwu kolejowemu.

Nieco odmiennie przedstawiała się sprawa z kolejami Galicji na zachód od Krakowa i na Śląsku Cieszyńskim. Szlaki te łącznie z Krakowem, należały do Dyrekcji kolei państwowych w Wiedniu, t. zw. *kolei północnej*.

Kolej północna posiadała nieco odmienną organizację od innych dyrekcji austriackich. Była ona bowiem podzielona na inspektoraty, t. j. urzędy pośrednie pomiędzy organami służbowymi egzekutywy a dyrekcją. Jeden taki inspektorat drogowy miał siedzibę w Krakowie i sięgał przez Morawy do Suchodołu i Opawy na Śląsku Górnym, drugi inspektorat drogowy dla szlaków bocznych posiadał siedzibę w Bielsku. In-

spektorat ruchu dla Galicji mieścił się w Krakowie, koleje śląskie zaś należały do inspektoratu ruchu w Morawskiej-Ostrawie. Służba trakcji podlegała w całości swemu inspektoratowi w Morawskiej-Ostrawie.

Sieć dróg żelaznych Galicji i Śląska Cieszyńskiego po rzeckę Ostrawicę, naturalną granicę Śląska a Moraw, podlegających Dyrekcji kolei północnej w Wiedniu, wynosiła 405.2 km.

Cała sieć dróg żelaznych Austrii na ziemiach Galicji i Śląska Cieszyńskiego, t. j. w całej południowej Polsce, wynosiła zatem okrągiło 4495 km.

### 2. Pracownicy kolejowi na ziemiach Polski pod zaborem austriackim.

Ziemia Polski pod zaborem austriackim znajdowały się w zupełnie odmiennych warunkach od ziem — pod zaborem niemieckim i rosyjskim. Kto z innych zaborów nie gościł u nas przed rozpadnięciem się Austrii, ten nie potrafił sobie odtworzyć obrazu tych stosunków.

Wprawdzie jako prowincja, najbardziej wysunięta na wschód w państwie, byliśmy niezaprzeczenie upośledzeni pod względem przemysłowym, ale dzięki umiętej taktyce naszych polityków zażyliśmy daleko idących swobód pod

względem narodowościowym i politycznym. Wszystkie urzędy były obsadzone wyłącznie Polakami, pierwotny załóg urzędów Niemcami lub zniemczonymi Czechami zanikł wskutek asymilacji lub przenosin na zachód. We wszystkich działach służby państwowej panował urzędowy język polski z wyjątkiem jedynie kolejnictwa i to rzekomo ze względów strategicznych.

Nie odczuwało się tego jednakowoż nadzwyczajnie, gdyż chodziło tylko o pisaninę, poza tem język polski panował w kolejnictwie niepodzielnie, tworząc nawet odrębne słownictwo, wprawdzie o gwarze z naleciałościami germańskimi, ale własne.

Dyrekcje kolejowe w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie były tak u góry, jak i u dołu obsadzone wyłącznie przez Polaków we wschodniej części kraju z niewielką przymieszką Rusinów. Prezesi tych dyrekcji byli Polakami.

Na sieci podlegającej dyrekcji w Wiedniu, inspektoraty drogowe i ruchowe w Krakowie były urzędami, zaś inspektorat drogowy w Bielsku posiadał wprawdzie naczelnika Niemca, ale jego zastępca przyznawał się do polskości. Urzędnicy tych szlaków byli mieszaniną Polaków, Niemców i Czechów, zato niżsi pracownicy byli w przeważnej ilości Polakami, robotnicy zaś prawie wyłącznie Polakami. Robotnicy Wydziału drogowego narodowości polskiej zalali zupełnie kolej północną aż poza Świnów i Opawę.

Pracownicy kolejowi na sieciach kolei austriackich byli oddawna zorganizowani w poszczególne stowarzyszenia zawodowe, które na podstawie wspólnoty interesów tworzyły związki.

Rząd austriacki czynił nawet próby niejako upaństwowienia tych związków, powołując do życia tak zwaną „Komisję personalną”. Próba nie udała się, nie zdoławszy uzyskać zaufania pośród pracowników.

Do najstarszych zrzeszeń pracowników kolejowych należał „Eisenbahnbeamtenverein” z centralą w Wiedniu, który miał oddziały swoje w Galicji i na Śląsku, ale nieliczne, zwłaszcza od r. 1902, kiedy założono „Związek urzędników kolejowych” w Galicji z centralą we Lwowie i kołami miejscowymi licznie rozszaniami po większych zbiorowiskach kolejarzy. W ostatnich latach zorganizowało się nawet koło tego Związku w Wiedniu. Do tego stowarzyszenia należeli prawie wszyscy urzędnicy i manipulantki ziem polskich, tak Polacy, jak Rusini i Żydzi. Związek pragnął rozszerzyć swój statut na wszystkich pracowników kolejowych, lecz napotykał w tym względzie na trudności ze strony władz i socjalistycznej „Centralnej organizacji kolejarzy” z siedzibą głównego Zarządu w Wiedniu.

Poza tem istniały „Chrześcijański Związek kolejarzy”, głównie na terenie dyrekcji Krakowskiej.

„Związek inżynierów kolejowych” z centralą w Linciu a oddziałami w siedzibach Dyrekcji Kolejowych,

„Związek prawników kolejowych” z centralą w Wiedniu,

„Związek maszynistów kolejowych” „ „ „

„Związek nadzorców drogowych” „ „ „

„Związek konduktorów kolejowych” „ „ „

i inne.

Od końca roku 1917 nastąpiło znaczne zbliżenie się „Związku urzędników kolejowych” z „Centralną organizacją kolejarzy” na terenie spraw narodowych.

W błędzie jednak będzie ten, ktoby sądził, że Związki zawodowe to główna arena działania kolejarzy południowej Polski, gdyż nawet w czynnościach pozazawodowych była to tylko drugorzędna ich praca społeczna. Widzimy ich zawsze i wybitnie biorących udział w życiu politycznym, pracy parlamentarnej, organizacyjnej i wyborczej. Wymienię chcęby, na przykład, kilka nazwisk kolejarzy, działających na polu parlamentarnej w Wiedniu, jako demokratycznego posła ś. p. inż. Pawła *Świertnię*, wice-prezesa „Koła polskiego”, posła socjalistycznego inż. *Moraczewskiego*, posła ludowego dr. *Wróbla* i t. d.

Gdy uznano zasadę, że w gimnastycznych Towarzystwach Sokolskich, jako w przyszłych kadrach armji polskiej, odgrywa pierwszą rolę obowiązek dźwigania i wzmagania ducha polskiego, widzieli wszędzie tam kolejarzy czynnych jako założycieli gniazd, prezesów, członków zarządów i szeregowców.

W stowarzyszeniach oświatowych, uświadamiająco-mieszkańskich, Drużynach Bartoszkowych, Kółkach rolniczych,

Czytelniach ludowych i t. p. spotykamy ich jako prelegentów, organizatorów, przodowników i pionierów idei twórczych. Korzystając z większych swobód obywatelskich, spoglądali kolejarze Małopolski zawsze na braci swoich w innych zaborach, jako męczenników na polu swobód politycznych i narodowych, zawsze skorzy do podania im pomocnej ręki, gdy prześladowania zmuszały ich do chronienia się w dzielnicy, oddychającej większą swobodą.

Pojęcie patrioty łączono z pojęciem kolejarza, patriotyzm ten obejmował wszystkich bez względu na to, czy byli białymi, czerwonymi lub bezbarwnymi — *patriotyzm był u nich modlitwą i zapowiedzią lepszej przyszłości*.

To też — gdy jak grom z jasnego nieba padła na społeczeństwo polskie wiadomość o szczegółach traktatu, zawartego w Brześciu Litewskim, nie mogli zamilczeć kolejarze południowej Polski.

Celem manifestacyjnego protestu przeciw temu gwałtowi wydały wszystkie polskie stronnictwa odezwę polityczną, w której czytamy: „W poniedziałek 18 lutego 1918 roku przemówi cały kraj, niech ustanie wszelka praca w mieście i na wsi, niech ludność polska objawi swą wolę”. Kolejarze Małopolski poszli z zapałem za tem wezwaniem. W całej południowej Polsce od Zbrucza po Ostrawicę zamarł ruch kolejowy 18 lutego od godziny 9-ej rano do 6-ej wieczorem. Dziewięćgodzinny polityczny strajk kolejowy był potężną manifestacją.

Dodać należy, że wskutek wstrzymania ruchu kolejowego nie było żadnego wypadku, gdyż pilnowali tego sami strajkujący.

Zamierzony czwarty rozbiór Polski w Brześciu Litewskim był uderzeniem, uświadamiającem nawet najbardziej ugodowo myślących.

„Związek urzędników kolejowych” zawezwał inne związki, by zerwały z centralami w Wiedniu.

Już 16-go lutego 1918 na Walnem Zgromadzeniu Oddziału Krakowskiego „Związku inżynierów kolei państwowych” zapadła uchwała jednogłośnego ogólnego oburzenia i sprzeciwu przeciw zamierzonemu oderwaniu Chełmszczyzny i Podlasia od powstającego państwa polskiego.

Wobec ciężkiej krzywdy, jaką chciano wyrządzić Narodowi polskiemu, Krakowski Oddział Związku inżynierów zerwał stosunki z Oddziałami Związku narodowości niemieckiej i w celu przeprowadzenia tego zerwania, rozwiązał się, by wkrótce na nowo powstać w wolnej Polsce.

Podobnie postąpiły inne zrzeszenia pracowników kolejowych.

### 3. Tarcia pomiędzy pracownikami kolejowymi a władzami austriackimi.

Niezaprzeczenie Niemcy są największymi wrogami całej Słowiańszczyzny, ale jako najbrutalniejszy ciemnyzyciel Polski występowała zawsze Rosja. W Małopolsce nie było prawie rodziny polskiej, jako też często ruskiej, której przodkowie nie byłiby ofiarami tej wrogiej potęgi. Wspomnienia, opowiadania i pieśni uwidocznily w duszy Małopolan niezatarte pojęcie, że największym ich wrogiem jest Imperjum rosyjskie.

Bez fałszywego wstydu przyznać należy, że wybuch wojny Austrii z Rosją uważano w Małopolsce jako wojnę ze wspólnym wrogiem. To pojęcie podzielał i pracownicy kolejowi południowej Polski.

Z zapałem przyjęto wiadomość o wypowiedzeniu wojny odwiecznemu wrogowi Polski. Z całym poświęceniem się i odczuciem obowiązków przysięgi służbowej zabrali się kolejarze do pełnienia swoich funkcji w tak ważnym aparacie wojennym.

Austria, hypnotyzowana przez kamarylę dworu berlińskiego, nie umiała wyzyskać tego zapału i poświęcenia.

Zapał polskich kolejarzy został rychło zmrożony wypadkami roku 1914 i 15-go, oraz postępowaniem centralnych władz austriackich. Losy wojny sprawily, że tysiące kolejarzy polskich z rodzinami, a nawet bez rodzin, stracili cały dobytek, musiały przymusowo opuścić kraj i całymi miesiącami tułać się na obczyźnie wśród wrogich żywiołów. Traktowano ich na uchodźstwie jako szpiegów i zdrajców. Prawdziwą golgotę przenieśli ci biedacy, pozbawieni nieraz najniezbędniejszych środków do życia. Nic też dziwnego, że pracownicy po długiej włóczędce ewakuacyjnej, powróciwszy do kraju, nie mogli zapomnieć swoich rozlicznych krzywd i upokorzeń, do-

znanych podczas ewakuacji. Dobytku nie wolno im było zabierać ze sobą na ewakuację, gdy zaś po powrocie zastali go zrabowanym, nie otrzymali należnego odszkodowania, chociaż odszkodowanie takie na Węgrzech wypłacano wszystkim pracownikom rządowym.

Tych, co nie poddali się nakazowi ewakuacyjnemu i pozostawali na miejscu, po powrocie władz austriackich, wodzono pod bagnety po więzieniach, usuwano ze służby, odbierano im środki do życia i dęczono dochodzeniami.

Kłeska wojsk austriackich w r. 1914, wywołana nieudolnością generałów armji i brakami artylerji, musiała być usprawiedliwiona wobec sojuszników. Ażeby więc ratować honor armji austriackiej, puszczono w obieg za pośrednictwem płatnych agentów pogłoskę, że kłeskę wojsk spowodowała zdrada polskich kolejarzy. W Wiedniu, Peszcie i wszystkich większych miastach Austro-Węgier dodawano do miana kolejarz-polski „Verräter“. Całe pociągi ewakuowanych rodzin kolejarzy polskich witano po przybyciu na miejsce ich przymusowego pobytu mianem zdrajców. Opowiadano baśnie o tych i o owych, tyłu a tyłu rozstrzelanych kolejarzach polskich za zdradę armji. Prasa zamieszczała artykuły podobnej treści. Gdy Dyrekcja Krakowska, oburzona treścią jednego artykułu, zwróciła się 2 lutego 1915 r. do Ministerstwa Kolei z żądaniem sprostowania, gdyż ani jeden polski pracownik kolejowy nie został za zdradę rozstrzelany, otrzymała po miesiącu odpowiedź, że odnośny artykuł został w Austrii skonfiskowany, więc odpada potrzeba dalszych zarządzeń.

Rozgoryczenie polskich kolejarzy dosięgło szczytu, gdy w lipcu 1915 r. ówczesny minister kolejowy *Forster* wydał rozkaz wyłącznego używania języka niemieckiego podczas służby. Pod pozorem braku w kraju odpowiednio kwalifikowanych urzędników nasyłano do Małopolski zastępy urzędników niemieckich, przeważnie bardzo lichej wartości, a nawet szumowiny. Ścigali oni przedewszystkiem mówiących po polsku kolejarzy, zawziętość zaś tych kontrolerów szła tak daleko, że kwestjonowano nawet przemówienia po polsku w restauracjach kolejowych. Na mówiących po polsku urzędników nakładano kary pieniężne.

Nietylko jednak postępowanie austriackich władz cywilnych drażniło patriotyczne uczucia polskich pracowników kolejowych. W równej mierze drażniąco, a nawet brutalnie postępowali oficerowie austriaccy, spełniający funkcje przy komendach wojskowo-kolejowych i używani jako komendanci transportów kolejowych. Stek słów obelżywych i groźenie rewolwerem były u nich na porządku dziennym. Gdy Dyrekcja Krakowska wystąpiła w obronie czynnie znieważonego pracownika kolejowego w Grybowie przez kapitana *Schobera*, sąd wojenny uznał go wprawdzie winnym, ale nie ukarał.

Na czele komend wojskowo-kolejowych stali niejednokrotnie oficerowie austriaccy, nie mający pojęcia o służbie kolejowej, którzy odważali się w swoich sprawozdaniach do Wiednia poddawać najostrzejszej krytyce działalność polskich urzędników kolejowych, żądając ich usunięcia z zajmowanych stanowisk. Te doniesienia były zawsze skierowane przeciwko urzędnikom zdolnym, mimo to jednak musiało się staczać walki z ministerstwem kolejowym o zatrzymanie ich w służbie.

Przytoczone momenty, a nadto głód, brak środków na utrzymanie rodziny, niemożliwość zakupna odzieży, bielizny i obuwia spowodowały, że kolejarze w miarę przeciągania się wojny zwracali z utęsknieniem oczy ku zachodowi, ku Francji. Stamtąd bowiem wiała nadzieja lepszej przyszłości.

W początku lutego r. 1918 wielka liczba polskich kolejarzy zdjęła z czapek kolejarzskich mundurowych koronę cesarską. Stało się to odruchowo, bez nakazu jakiegokolwiek organizacji. Niemieccy urzędnicy donieśli o tem do Wiednia, i już 19 lutego 1918 telegrafował minister kolejowy z zapytaniem, dlaczego Dyrekcja nie dała znać o tym fakcie ministerstwu. Minister zarządził przeprowadzenie śledztwa i podanie nazwisk winnych. Dyrekcja Krakowska przeprowadziła tak sprawę, iż nikt nie został ukarany, a minister *Bahnhaus* pismem z 27 marca 1918 zagroził tylko najostrzejszymi karami w razie powtórzenia się podobnych demonstracji.

Na doniesienie wojskowej kontroli paszportów w Tarnowie z 16 lutego 1918 do austriackiej komendy wojskowej o fakcie zrzucania godeł cesarskich z czapek, wspomniana komenda zwróciła się 17 lutego 1918 do prokuratorji państwa

w Tarnowie o przeprowadzenie dochodzenia, określając czyn kolejarzy jako zbrodnię zdrady stanu i zbrodnię zaburzenia spokoju publicznego. Prokuratorja Tarnowska zażądała pismem z 23 lutego 1918 wyjaśnienia z Dyrekcji Kolejowej, poczem prokurator odstąpił sprawę Dyrekcji Kolejowej do dyscyplinarnego postępowania.

Żadnego kolejarza nie pociągnięto za ten czyn do odpowiedzialności, a korony z czapek zniknęły coraz częściej.

#### 4. Zupełne spolszczenie kolei w południowej Polsce.

Omówione tarcia pracowników kolejowych z władzami austriackimi, w szczególności zaś rozporządzenia językowe spowodowały, że od 14 lutego 1918 niektórzy telegrafści rozpoczęli nadawać telegramy służbowe w języku polskim. W pięć dni później otrzymała Krakowska Dyrekcja Kolejowa telegram od ministra, że wedle doniesienia komendy drugiej armji, wprowadza się w Galicji do korespondencji telegraficznej język polski, co sprzeciwia się postanowieniom o języku urzędowym na kolejach austriackich. Prezes kolei otrzymał jednocześnie polecenie pod osobistą odpowiedzialnością stłumić ten ruch, a winnych ukarać.

Myśl raz rzucona nie zamarła. Związek urzędników kolejowych pracował nad jej urzeczywistnieniem. Ostateczna decyzja w tym kierunku zapadła na zgromadzeniu Stowarzyszenia urzędników grupy krakowskiej dnia 13 października 1918 pod przewodnictwem starszego rewidenta *Józefa Bromowicza*, gdy sekretarzował radca *Michał Nycz*. Postanowiono wprowadzenie języka polskiego jako urzędowego o północy z 13 na 14-go. Wspomniany związek uwiadomił o tem postanowieniu telegraficznym okólnikiem wszystkie urzędy kolejowe, podpisał go wymienieni przewodniczący i sekretarz. Okólnik ów wy stosowany był także do Lwowa i Stanisławowa. Poufne zebranie kolejowców uchwaliło nadto następującą rezolucję i podało ją do ogólnej wiadomości: „Przez lat dziesiątki domagaliśmy się u rządu austriackiego ustawowego wprowadzenia polskiego języka urzędowego na kolejach ziem polskich, uważając już wtedy sprawę za słuszną i konieczną. W chwili odbudowania wolnej, zjednoczonej i niepodległej Polski, stanowiąc sami o sobie w myśl warunków prezydenta Wilsona, przyjętych w pełni przez państwa centralne, uchwalamy jednomyślnie: 1) wprowadzić język polski urzędowy w miejsce niemieckiego na kolejach ziem polskich, począwszy od północy z 13 na 14 października 1918. Uchwała obowiązuje tak funkcjonariuszy Dyrekcji, jak też i urzędników wykonawczych. 2) Poleca się prezydium dzisiejszego zgromadzenia zarządzić co potrzeba, aby w oznaczonym wyżej czasie usunąć „niemczyznę“ w okręgu Dyrekcji Krakowskiej, a inne okręgi na ziemiach polskich wezwać do współdziałania. 3) Zaznaczamy wyraźnie, że w przyszłości każdą jednostkę, krzyżującą szlachetny ruch, unaradawiający kolej, uważać będziemy za szkodnika narodowego i bezwzględnie napiętnujemy“.

Już następnego dnia t. j. 14 października 1918 doniesiono o tem ministrowi, który polecił telegraficznie prezesowi Dyrekcji w Krakowie anulowanie tego zarządzenia i zawieszenie w czynnościach służbowych tych dwóch urzędników, którzy podpisali wspomniany okólnik.

Na ten telegram wysłał prezes odpowiedź 15 października 1918, w której wyjaśniał sytuację, że wykonanie zarządzenia ministra jest niemożliwe.

Dla uregulowania służby ruchu ze względu na to, że w okręgu Krakowskiej Dyrekcji byli wówczas jeszcze zajęci Niemieccy maszyniści, nie znający języka polskiego, wydała Dyrekcja Krakowska 16 października 1918 rozporządzenie, normujące używanie języka niemieckiego w niektórych sprawach służbowych. Rozporządzenie to było wydane jako pierwsze w języku polskim.

Dla umocnienia stanowiska dyrekcji Krakowskiej w sprawie językowej odbywały się we wszystkich większych stacjach zgromadzenia kolejarzy, na których uchwalono następującą rezolucję:

„Zgromadzeni stwierdzają, że uchwała co do polskiego języka w urzędowaniu kolejowym była wyrazem woli ogółu kolejarzy polskich. Wszelkie zatem zarządzenia, czy to kolejowych władz wiedeńskich, czy też kogokolwiek innego, zwrócone przeciw tej uchwale, lub przeciw poszczególnym

jednostkom z jej powodu, uważane będą za zwrócone przeciw ogółowi kolejarzy polskich.

„Ogół kolejców polskich, opierając się na tej uchwale, nie uzna zarządzeń takich, przeciwko niej ewentualnie wydanych, przy uchwale będzie stał twardo, broniąc mieniem swem i wszelkimi siłami i środkami wszystkich tych, którzyby wskutek takich zarządzeń mieli ponieść jakąkolwiek szkodę”.

Wynikiem ostatecznym był fakt, że od 14 października 1918 r. urzędowano w okręgu dyrekcji Krakowskiej po polsku.

Urzędy kolei północnej na ziemiach Polski zawiadomiono pismem prezydium wspomnianego zgromadzenia z dnia 21 października o wprowadzeniu polskiego języka urzędowego w kolejnictwie, przyczem nadmieniono, że uchwała ma być wprowadzona w życie bez względu na mogące stąd wyniknąć konsekwencje.

Sprawców wspomnianego okólnika nie pociągnięto do odpowiedzialności, nikomu nie spadł włos z głowy, tylko prezes kolei otrzymał pismem z 25 października 1918 od ministra bardzo ostrą naganę.

Prezes inż. *W. Zborowski* posiada w swoim zbiorze liczne odezwy, dyplomy, uznania i różne inne odznaczenia. *W archiwum tem wspomniana ostra nagana jest najważniejszym dokumentem odznaczającym, najdobitniejszym dyplomem zasługi.*

W Wiedniu przejrano wreszcie, ale za późno, bo oto ministerstwo wydało 20 października 1918 r. rozporządzenie, dopuszczające język ojczysty do urzędowania. Był to już jednak moment rozpadu monarchji i pismo ministra Bahnansa miało już tylko retrospektywne znaczenie. Nadeszło ono do Krakowa 31 października 1918, a więc w chwili, gdy w Krakowie ogłoszono polskie rządy.

## 5. Bezkrwawa rewolucja.—Dzień 31 października 1918 w Krakowie.

Dla świadomych biegu wypadków było już dawno rzeczą wiadomą, że Austria chyli się ku rozkładowi.

Od 16 października 1918 nie wysyłano z Krakowskiej Dyrekcji kolejowej żadnych sprawozdań do Wiednia, rządzone się zupełnie samoistnie, oczekując z dnia na dzień rozpadnięcia się Austrii.

W obrębie Dyrekcji kolei północnej dnia 25 października 1918 przy czynności komisyjnej na moście nad Ostrawicą przedstawiciel ministra kolejowego z Wiednia w obecności ośmiu niemieckich członków Komisji bez ogródek zapytał naczelnika inspektoratu drogowego z Krakowa, gdzie rozpoczyna się granica Polski?

Postowie i wybitni obywatele jak *Daszyński*, *Fedorowicz*, *Tetmajer*, hr. *Skarbek*, dr. *Diamant* i inni odbywają licznie narady w Krakowie, których następstwem było, iż dnia 31 października 1918 hr. *Benigni*, ostatni austriacki komendant twierdzy miasta Krakowa, w prezydjalnych biurach miasta z płaczem oddał szablę przedstawicielowi tymczasowej Komisji Likwidacyjnej polskiej.

Od wielu miesięcy istniał pośród urzędników kolejowych w Krakowie zamknięty komitet konspiracyjny, złożony z 12 osób, zajmujący się na podstawie nadchodzących wieści z zagranicy, przygotowaniem przewrotu; pozostawał on także w kontakcie z wojskiem.

Członek tego komitetu a prezes „Orkiestry kolejowej”, starszy rewident kolej. *Zukrowski* został zawiadomiony przez polskich oficerów, że dnia 31 października 1918 o godzinie 7-mej rano na ulicy Florjańskiej za bramą, ma się zejść „Orkiestra kolejowa” z oddziałami polskich żołnierzy, co rzeczywiście nastąpiło. Nieliczny zastęp, gdyż liczący około 65 uczestników, wśród deszczu i niepogody ruszył w pochód przy dźwiękach hymnu narodowego ulicą Florjańską przez rynek. Tu przed pomnikiem Mickiewicza przemówił porucznik *Iwaszko*, poczem ruszono w pochód ulicą Grodzką, przez Kazimierz na Podgórze. Tam wzmocniono zastęp żołnierzy i ruszono zpowrotem na rynek.

Nie obeszło się i bez tego, by przyłączony do pochodu tłum ludzi w bezkrwawy sposób nie strącał łbów dwugłowym orłom na bramach gmachów i uprzętał bączki austriackie z czapek mundurowych.

Przy dźwiękach pieśni polskich dotarł ten niewielki zastęp żołnierzy z orzełkami polskimi na czapkach na rynek przed strażnicę wojskową około godziny 11-tej rano.

Po przemówieniach porucznika *Iwaszka*, st. rew. *Zukrowskiego*, kupca *Zajęca* i em. maszynisty kolejowego *Strużyńskiego*, odbyła się zmiana warty żołnierzem polskim przy komendzie polskiej. Dowództwo objął porucznik *Stawarz*. Poprzednio wymienieni obywatele wśród okrzyków tłumów na cześć Polski, wojska i kolejarzy wręczyli warcie sztandar polski.

Należy nadmienić, że pierwsza ta warta polska pełniła służbę bez przerwy przez dwa dni, a aprowizacją jej zajęli się właściciele kawiarni *Górski* i *Noworolski*.

Odtąd na pamiątkę tego aktu corocznie *dnia 31 października odbywa się zmiana warty na rynku głównym w Krakowie przy dźwiękach „Orkiestry kolejowej”* ze współudziałem uczestników i przedstawicieli władz odrodzonej Polski, a potem *Górski* i *Noworolski* podejmują uczestników swoim sumptem.

Nadmienić jeszcze należy, że przez wiele następnych miesięcy, kiedy nie było jeszcze kapeli wojskowych, „Orkiestra kolejowa” była jedyną kapelą, która uświetniała obchody narodowe w Krakowie, oraz przyjęcia tak dygnitarzy rządowych, jak i różnych misji.

W taki bezkrwawy sposób został Kraków zajęty na rzecz Państwa Polskiego i zerwany wszelki związek ze starą Austrią.

Wraz z innymi naczelnikami władz państwowych Krakowa złożył prezes Krakowskiej Dyrekcji kolejowej ślubowanie na wierność rządowi polskiemu na ręce hr. *Skarbka*.

Dnia 1 listopada 1918 r. starszy radca inż. *Krüger* imieniem inspektoratów drogowych kolei północnej, starszy zaś inspektor *Potuczek* imieniem inspektoratu ruchu kolei północnej oświadczają o przyłączeniu się do Dyrekcji Krakowskiej.

Pismem z 3 listopada 1918 zawiadomiła prezes Dyrekcji Krakowskiej Komisję Likwidacyjną o objęciu szlaków kolei północnej w Galicji i na Śląsku Cieszyńskim. Okólnikiem L. 1024 z 5 listopada 1918 zostały urzędy tych szlaków zawiadomione o podporządkowaniu ich polskiej Dyrekcji w Krakowie z tem uzupełnieniem, że wszelkie zarachowania po koniec października obciążają Wiedeń, zaś od 1 listopada 1918 państwo polskie.

Z uznaniem należy zaznaczyć, że wydzielenie się linii polskich z kolei północnej odbyło się bez żadnych trudności z zachowaniem nawet pewnych form towarzyskich wyższych urzędników. Pracowników tej Dyrekcji zawiadomiono telegraficznie o zwolnieniu przysięgi służbowej na rzecz Austrii. Ostatni prezes Dyrekcji kolei północnej w Wiedniu w liście pożegnalnym, wystosowanym do naczelnika inspektoratu drogowego w Krakowie, życzy jemu i podwładnemu mu personelowi szczęśliwej przyszłości w odradzającej się Ojczyźnie.

## 6. Pierwsze chwile Dyrekcji Polskiej w Krakowie.

Pierwszym czynem polskiej Dyrekcji było usunięcie wszystkich nadesłanych z zachodu urzędników i maszynistów. Kto z osiadłych na ziemiach polskich, szczególnie Śląska Cieszyńskiego, nie czuł się u siebie, ciągnął ciałem i duszą na zachód, otrzymywał wolną kartę wyjazdu, dokąd chciał. Przyplw polskich urzędników i służby był stosunkowo niewielki. Niewielka ilość urzędników kolejowych z wiedeńskiego ministerstwa znalazła przeważnie pomieszczenie w Warszawie.

Władze wojskowe w Dyrekcji były wprawdzie chwilowo w zatargu wskutek nieprzyjęcia niemieckiej depechy przez kierownika urzędu telegraficznego Dyrekcji, ale ostateczne tak one, jak i komendy na stacjach usunęły się dobrowolnie.

Przewrót i w tym kierunku nastąpił spokojnie i bez przypadku.

Naturalnem następstwem poprzednich wypadków było zredukowanie ruchu pociągów, gdyż wszystkie towary, idące z Małopolski na zachód, zatrzymywano i oddawano do dyspozycji Komisji Rządowej. Na zachód szły zaś przeważnie artykuły żywnościowe, z których ogołaco Małopolskę na rzecz Wiednia i prowincji niemieckich. Polscy kolejarze pilnowali z całą ścisłością, ażeby poszły one nie poza Oświęcim.

We własnej Ojczyźnie tworzą kolejarze nowe Związki, centralizujące się w Warszawie.

Pod wpływem powiewów ducha kolejarzy małopolskich tworzy się „*Polski Związek Kolejowców*”, obejmujący wszel-



kie kategorie pracowników, do którego weszli przedewszystkiem członkowie byłego Związku urzędników kolejowych.

Za powiewem bardziej radykalnego kierunku z Warszawy, powstaje „Zawodowy Związek kolejowy Rzeczypospolitej“, obejmujący także wszelkie kategorie pracowników kolejowych. Z Małopolski weszli do niego przedewszystkiem członkowie centralnej organizacji kolejarzy.

Z inicjatywy inżynierów z Warszawy i Krakowa powstaje „Związek Inżynierów Kolejowych“. Następnie powstały „Związek urzędników o średnim wykształceniu“, „Związek pracowników“, „Związek maszynistów“ i t. d.

Kolejarze Małopolski od roku 1914 bezustannie czynni w zawierusze wojennej, przeciążeni wielokrotnie pracą ponad siły, o wielkiem poczuciu odpowiedzialności i poświęcenia — byli wygłodzeni, obdarcy, wyniszczeni. Pierwszą ich sprawą z chwilą odrodzenia Ojczyzny było zdobycie znośniejszych warunków bytowania, która to rzecz w odradzającym się państwie nie mogła być skutecznie załatwiona jednym pociągnięciem pióra. Stąd pochodziły początkowo tarcia z rządem

## 7. Władze kolejowe w południowej Polsce.

Z odpadnięciem Małopolski i Śląska Cieszyńskiego od Austrii okazała się potrzeba utworzenia władzy kolejowej, któraby stała ponad trzema dyrekcjami tej dzielnicy i tworzyła niejako drogę przejścia do organizującego się w Warszawie Ministerstwa Kolejowego.

W tej myśli powstał przy polskiej Komisji Likwidacyjnej w Krakowie Wydział Komunikacyjny z d-rem Marjanem Starzewskim na czele. W skład jego wchodziłi delegaci ze wszystkich stronnictw politycznych.

Po miesiącu Wydział Komunikacyjny, obejmujący kolej i pocztę, rozszerzył swój zakres działania przez dobrane siły fachowych i tworzył niejako ekspozyturę Ministerstw.

W połowie kwietnia 1919 r. zarządziło Ministerstwo Kolejowe zwiniecie Wydziału Komunikacyjnego, tworząc na jego miejsce Delegaturę Ministerstwa Kolejowego dla Galicji, Śląska Cieszyńskiego, Spisza i Orawy, mianując delegatem inż. Z. Jasińskiego.

Sprawy pocztowe zostały z Delegatury wydzielone. Delegatura obejmowała Wydziały spraw prawnych, administracyjno-personalnych i reklamacyjnych. Inne sprawy szczególnie technicznej natury, zostały podporządkowane wprost Ministerstwu Kolejowemu w Warszawie. Po dziesięciomiesięcznem istnieniu zwinęto Delegaturę, a jej agendy przejęto w całości Ministerstwo.

Do spraw rozdziału majątku dawnej Austrii i ochrony interesów Polski istniała w Wiedniu Delegacja Polska przy Komisji repartycyjnej z prezesem L. Karlińskim na czele. Delegacja została zwinęta, a jej sprawy przekazane poselstwu polskiemu w Wiedniu.

Pierwszym polskim prezesem Dyrekcji Krakowskiej był inż. W. Zborowski, którego pracy zawdzięczamy zupełne spolszczenie Dyrekcji, wydzielenie jej z państwa austriackiego i popchnięcie na nowe tory. Sposób jego postępowania w tych kierunkach i praca były przykładem dla innych Dyrekcji Małopolskich.

Na wszystkich wybitniejszych stanowiskach tak w Dyrekcji, jak i w egzekutywie pozostali ci sami kierownicy. Państwo austriackie wychowało tak liczny zastęp polskich urzędników i pracowników kolejowych, iż na każdą lukę gotowy był następca. Dyrekcja była nadto w możności wspomagać swoimi urzędnikami i pracownikami i inne dzielnice.

Co do organizacji, nie były także potrzebne żadne zasadnicze zmiany.

Jedyna zmiana co do organizacji zaszła tylko na liniach kolei północnej, gdzie istniały inspektoraty, których nie znano w dyrekcjach Małopolskich.

Inspektoraty te z czasem zniesiono, zastępując je kontrolerami.

Widzimy, że i w tych kierunkach, tak co do rozkładu pracowników jak i samej organizacji nie było żadnego przewrotu, istniała tylko ciągłość pracy.

## 8. Stan przyjętych przez Dyrekcję dróg kolejowych.

Trwająca od roku 1914 wojna światowa odbiła się ujemnie przedewszystkiem na drogach żelaznych terenu operacyjnego, a zatem całej Małopolski.

Niezależnie od zniszczeń, jakie niesie za sobą każda wojna, największym szkodnikiem sieci dróg żelaznych byłej Austrii, było hasło „oszczędność“, które powtarzano nieustannie i którego przestrzegano bezwzględnie, nie licząc się z tem, czy żądana „oszczędność“ była racjonalna, czy też nie. Nawierzchnię wyczerpano do ostatka, posiada ona gdzieniegdzie szyny liczące 50 lat. Przy mostach nie robiono literalnie nic, nie licząc już potrzebnych wzmocnień dla nowych serji parowozów. Tabor został wyniszczony do niemożliwości. Na torach bocznych stacji i torach bocznicowych były ustawione całe szeregi zrujnowanych zupełnie parowozów i wagonów. Co najlepszego było w taborze, to oddrygowano na front włoski, a w powrocie pochwycone zostało przez inne państwa, powstające z rozkładającej się Monarchji austriackiej.

Wprawdzie wszystko, co było na miejscu przytrzymała Dyrekcja Krakowska, ale to wszystko było już w bardzo wyniszczonym stanie.

Nadto z chwilą przewrotu znaczenie poszczególnych linii zmieniło się znacznie. Gdy pierwiej centrem był Wiedeń, obecnie promieniejącym punktem stała się Warszawa. Linje, które były drugorzędne, nabrały pierwszorzędnego znaczenia. Liczne koleje strategiczne straciły swoje znaczenie, nadto wystąpił brak wielu innych połączeń kolejowych.

Budowle inwestycyjne ustały podczas wojny prawie zupełnie. Rozpoczęta budowa warsztatów wagonów w Tarnowie wlokła się niemożliwie i istniała tendencja zaniedbania jej. Budowę drugiego toru z Trzebnia do Szczakowej i Granicy objęło państwo polskie nieukończoną, jak i wymianę mostu na Przemyski pod Mysłowicami. Rozpoczęta budowa wielkiej stacji Trzebieńka pod Trzebnią stała się dla Polski bezwartościową wobec zmienionych warunków ruchu i musiała być zaniechana.

W całej Dyrekcji były tylko jedne Warsztaty Główne i jeden Magazyn Zasobów w Nowym Sączu. W całej sieci, objętej po kolei północnej, nie było ani Warsztatów Głównych, ani Magazynu Zasobów, nawet nie było stacji, nadających się na pograniczne w stosunku do państw ościennych. Na tych liniach brak także zupełnie dworców rozdzielczych.

Wszystkie stacje wodne byłej kolei północnej cierpiały na brak wody i oczekiwały na przebudowę i rozbudowę, gdyż istniejące tu liczne kopalnie obniżyły stan wód podziemnych.

Dodać należy, że kolej północna była do niedawna koleją prywatną, którą upaństwowił rząd austriacki. Kolej prywatna w ostatnich latach swego istnienia nie inwestowała nic, a rząd był dopiero naturalnemi potrzebami zmuszony zabrać się do tych inwestycji. Z rozbudowami swojemi postępował jednak od Wiednia ku wschodowi i w pracach tych doszedł dopiero do Bogumina. Zatem na szlakach, które się dostały Polsce, nie inwestowano jeszcze nic. Przy objęciu tych linii przez państwo polskie istniały dopiero do pewnego stopnia opracowane i wykończone projekty trzeciego toru z Bogumina do Krakowa i rozszerzenia stacji Dziedzice, Jawiszowice, Oświęcimia, Libiąża, Trzebnia, Ciężkowic, Szczakowej i Krakowa.

Kraków otrzymał wprawdzie nowy dworzec towarowy, ale rozbudowa dworca osobowego, przetokowego, parowozowni z odnośnemi nowoczesnemi urządzeniami, ugrzęzły w komisjach.

Dziś te wszystkie niedomagania obciążają państwo polskie, a usunięcie ich jest połączone z wielkimi nakładami pieniężnymi.

W Austrii w czasie wojny z oszczędnościami szło się tak daleko, że nawet redukowano zapasy w inwentarzu.

## 9. Sprawy graniczne z państwami ościennymi.

Traktaty Wersalski i St. Germain były o tyle niefortunne dla Polski, iż nie ustalały jej granic wobec państw ościennych.

Dało się to dobitnie odczuć polskiej Dyrekcji w Krakowie co do dróg żelaznych.

Dyrekcja Krakowska graniczy z Czechosłowacją na południu i zachodzie. Na południu istnieje granica naturalna grzbietu Karpat, to też w granicznych punktach kolejowych

Zwardoniu, Suchej Górze i Orłowie nie wiele się zmieniło, pozostał stan, jaki był, gdy tam była granica węgierska.

Natomiast granica zachodnia dała się nam dotkliwie we znaki i ostatecznie po rozstrzygnięciu Ligi Narodów wyszliśmy na wytyczeniu jej gorzej, aniżeli mogło to nastąpić w innych warunkach.

Naturalną granicą Śląska Cieszyńskiego a Moraw jest rzeczka Ostrawica i po nią zajęła początkowo Dyrekcja Krakowska szlaki kolei północnej. Naprzeciw Morawskiej Ostrawy istniała nawet miejscowość „Polska Ostrawa“ nad tą rzeką, mówiąc wyraźnie o etnograficznej granicy. Dzisiaj przechrzcili Czesi Polską Ostrawę na Śląską Ostrawę.

Wprawdzie Czesi zdolali zczeczizować a raczej przerobić na swoich sympatyków kilka gmin po prawej stronie Ostrawicy, ale my liczyliśmy przeszło 70.000 dusz polskich po tamtej stronie rzeczki.

Polacy okazali się zaraz z początku zanadto ustępliwymi. W skład Rady Narodowej Cieszyńskiej wchodził przeważnie postowie ziemi śląskiej z czasów austriackich i ci uchwalili nie trzymać się pierwotnej naturalnej granicy, ale politycznej, t. j. ze Śląska Cieszyńskiego oddać jeszcze te gminy, które rzekomo są czeskie, wybierały postów czeskich i posiadały zarządy gmin czeskie. Nastąpiło to 5 listopada 1918.

Na tej podstawie dnia 26 listopada i 1 grudnia 1918 Komisje inżynierów kolejowych obu stron pod kierownictwem reprezentantów Rady Narodowej w Cieszynie i Narodnego Wyboru w Morawskiej Ostrawie ustalili jako punkta graniczne polskie na szlaku Wiedeń—Kraków, km. 271.340, zatem Bogumina włącznie, na szlaku Kojityn — Bielsko km. 126.490, zatem Gnojnik włącznie, na szlaku Wielkie—Kończyce—Cieszyn km. 20.884 zatem Szumbark włącznie.

Kolej lokalna Piotrowice — Karwina i austriacka część prywatnej kolei Koszycko — Bogumińskiej znajdowały się w całości na terenie polskim.

Porozumienie to Czesi z Moraw uważali za bardzo wyrozumiałe i ustępliwe ze strony Polski.

Sztucznie podniecone apetyty ze strony pewnych sfer czeskich sprowadziły jednak całkiem nieprzewidziane wypadki.

W chwili, kiedy Śląsk Cieszyński był całkowicie ogołocony z wojska, gdyż synów swoich wysłał na odsiecz Lwowa, 23 stycznia 1919 r. wkroczyły wojska czeskie na Śląsk Cieszyński, posuwając się ku linii nad korytem rzeki Wisły.

W ten sposób punktami granicznymi dróg kolejowych stały się przystanek Drogomyśl w km. 308.553 linii Wiedeń—Kraków i km. 152.750 (Skoczów włącznie) na szlaku Kojityn—Bielsko.

Po zawieszeniu broni na zarządzenie Ligi Narodów wojska czeskie cofnęły się z zajętej linii bojowej, a wyznaczona tymczasowa granica szlaków kolei polskich sięgała od 23 lutego 1919 po km. 274.408 na linii Wiedeń — Kraków, zatem Bogumina i 100 m. przed nią włącznie. Na linii Piotrowice — Karwina została stacja Karwina na terytorjum czeskim poza rzeką Ciszą. Na szlaku Kojityn — Bielsko punktem granicznym stał się km. 134.658 (Ropica włącznie) a ze szlaku Wielkie Kończyce — Cieszyn km. 5.935.

Już to tymczasowe orzeczenie było dla nas klęską.

*Utrata Bogumina była dla nas rzeczą niepowetowaną.* Nowocześnie urządzone ten dworzec odpowiadał naszym potrzebom jako dworzec graniczny i rozdzielczy, był jakby założony dla celów Polski, gdy czesi mieli w pobliżu drugi taki, jeszcze większy dworzec w Morawskiej Ostrawie.

Sfery kolejowe bardzo zainteresowały się sprawą odyskanla dworca w Boguminie. Inż. *Schwarzl* (Niemiec) zamieszcza w Krakowskim „Czasopiśmie technicznym“ znamienny artykuł o znaczeniu węzła bogumińskiego dla Polski. Zainscenizowane w Krakowie porozumienie się przedstawicieli czeskich i polskich rozbija się o kwestję dworca w Boguminie.

Czesi usuwają z Bogumina naczelników, którzy oświadczyli się za Polską. Usunięty przez nich naczelnik Sekcji utrzymania kolei, radca inż. *Freudenthal* pozostaje na miejscu w celu utrzymania dowodu posiadania, znosząc nawet czasowo internowanie. Ludność polska tych okolic, pośród nich kolejarze, porozumiewa się ze sobą i przygotowuje się do odebrania siłą tego skrawka ziemi polskiej.

Liga Narodów wyznacza Komisję Delimitacyjną, która

zjeżdża do Cieszyna w celu przeprowadzenia studjów i podziału Śląska Cieszyńskiego.

Niezapreczenie nie mieliśmy tak sprytnych rzeczników pośród naszych przedstawicieli jak Czesi. Cały Śląsk zarzucono wydawnictwami w języku polskim, a przedstawiającymi w promiennych barwach korzyści z przyłączenia Śląska do Czechosłowacji. Sprzedawczyk *Koźdoń* ze Skoczowa niesie pośród ludności hasło Śląsk dla Śląska. Doprowadził on do tego, że wydawano osobne mapy Śląska, gdzie przy każdej gminie było procentowo oznaczone, wielu jest za Polską, wielu za Czechami lub Niemcami, a wielu „Koźdoniowców“. Ma się rozumieć, że tych „Koźdoniowców“ Komisja Delimitacyjna policzyła potem na rzecz Czechów. Nawet magnat *Larisz*, obawiając się polskiej „Reformy rolnej“, pracował w Paryżu na rzecz naszych przeciwników.

Rozstrzygnięcie paryskie na podstawie orzeczenia Komisji Delimitacyjnej przewyższyło nawet najśmielsze oczekiwania Czechów, spadło ono na nas, gdy nawała bolszewicka była dla Polski najniebezpieczniejsza.

Czesi otrzymali nie tylko to czego żądali, ale i to, czego potrzeba było, by nie dzielić kompleksu zakładów przemysłowych *Larisz*. Oprócz Bogumina na szlaku głównym Wiedeń—Kraków utraciliśmy nadto stację Piotrowice, gdzie była fabryka sody Larisz, całą linię Piotrowice — Karwina i stację Cieszyn.

Od 10 sierpnia 1920 granica nasza na szlaku Wiedeń—Kraków znajduje się w km. 292.590 (Piotrowice włącznie) na szlaku Kojityn — Bielsko w km. 139.112 (Cieszyn włącznie), a z linii Wielkie Kończyce — Cieszyn został przy nas odcinek od km. 1.057 do 5.935 z przystankiem Markłowice.

Wskutek groźby powtórzenia się inwazji czeskiej Dyrekcja Krakowska po dwakroć ewakuowała linie kolejowe Śląska Cieszyńskiego. Trzecia ewakuacja miała miejsce pod groźbą wojny z Niemcami, którzy do podziału Śląska górnego byli sąsiadami Polski od północy Śląska Cieszyńskiego i księstwa Oświęcimskiego.

Za czasów byłej Austrii na terytorjum Śląska Cieszyńskiego zachodziła niemiecka droga żelazna Goczałkowice—Dziedzice, a na terytorjum Galicji Nowy Bieruń — Oświęcim a mianowicie obu odcinkami, niedochodzącymi długością do 3 km. Ruch na nich i utrzymanie były w ręku Niemców, gdy Dziedzice i Oświęcim tworzyły ich punkty końcowe.

Polskie władze wojskowe uznały za niemożliwe utrzymanie takiego stanu posiadania, zarządziły zajęcie tych odcinków przez Dyrekcję kolejową w Krakowie i zupełne usunięcie z nich niemieckich pracowników kolejowych.

Dnia 21 sierpnia 1919 po wzajemnym porozumieniu z Niemcami nastąpiło objęcie tych odcinków w zarząd polski na koszt niemieckiej Dyrekcji w Katowicach i obsadzenie polskimi kolejarzami.

W sierpniu roku 1923 oddano te odcinki polskiej Dyrekcji w Katowicach.

## 10. Ugody w Cieszynie i Pradze.

Poczucie narodowe pośród Ślązaków jest wysoko rozwinięte, patriotyzm tak silny, iż przetrwali wielowiekową niewolę, nie skazawszy się zaprzęciem. Uważają oni siebie za lepszych Polaków niż z pod Krakowa i Warszawy, twierdząc, że Śląsk to trzon rdzenny Polonii.

Ta świadomość narodowa Śląska wzrasta niejako, idąc od wschodu ku zachodowi, a rozstrzygnięcie paryskie z 28 lipca 1920 odcięło od Macierzy wiele gmin najbardziej uświadomionych. Po stronie czeskiej znalazły się w ten sposób nawet gminy, gdzie nie było ani jednego Czecha lub Niemca.

Oburzenie pośród ludności było wielkie, wszystko gotowało się do samoobrony, ruch zbrojny zdawał się być nieunikniony, ale przyszedł nakaz z Warszawy posłuchu zarządzeniom Ligi Narodów, więc musiało się zamilczeć...

Interes państwowości polskiej tego wymagał.

Na zarządzenie Ministerstw kolejowych w Warszawie i Pradze zjeżdżają do Cieszyna obustronne Komisje urzędników kolejowych, z polskiej strony pod przewodnictwem inż. *Z. Zipsera*. Następuje oddanie przez przedstawicieli Zarządu polskich kolei państwowych, szlaków kolejowych, przyznanych państwu Czechosłowackiemu, rozstrzygnięciem paryskim o dacie po-

wyższej i objęcie ich przez zastępców czechosłowackich kolei państwowych, zawarcie prowizorycznej umowy o prowadzeniu wzajemnego ruchu kolejowego między Polską a Czechosłowacją przez Cieszyn i Piotrowice, jak również umowy w sprawie ułatwienia miastu Cieszynowi w Polsce wolności tranzytu i dostępu do dworca kolejowego w Cieszynie, zagwarantowanego art. 8, rozstrzygnięcia z 28 lipca 1920 Protokół umowy Cieszyńskiej spisano i podpisano w Cieszynie dnia 20 sierpnia 1920 roku.

We wrześniu nastąpił zjazd reprezentantów państwa polskiego i czechosłowackiego w Pradze, gdzie zawarto umowę między Rzeczpospolitą Polską a republiką Czechosłowacką co do uregulowania wszystkich spraw kolejowych, wynikłych wsku-

tek podziału Śląska Cieszyńskiego i Spisza. Protokół tej umowy spisano i podpisano dnia 24 września r.

Umowa nie została wprawdzie ratyfikowaną przez oba rządy, ale w myśl art. 39 teże weszła z dniem 1 listopada 1920 r. w życie.

Fakta powyższe zamykają okres przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie przez władze polskie.

Po utracie powyżej przytoczonych szlaków na rzecz Czechosłowacji i oddaniu odcinków Szczakowa — Granica, Tarnobrzeg — Nadbrzezie i linii Przeworsk — Rozwadów innym polskim Dyrekcjom kolejowym, sieć dróg Dyrekcji Krakowskiej liczyła 1420.4 km.

## Przejęcie kolei przez Polskę w Dyrekcji Lwowskiej.

T. Z.

Dzięki gorącemu patriotyzmowi, organizacji i inicjatywie ogółu pracowników kolej wych Polaków, prace przygotowawcze do objęcia kolejnictwa w b. Galicji przez władze polskie rozpoczęły się już kilkanaście miesięcy przed ukończeniem wielkiej wojny i rozpadem Austrii. Gdyby nie zapobiegliwość i ofiarne poświęcenie poszczególnych działaczy i kierowników organizacji pracowników kolejowych, a za ich przewodem całego ogółu personelu, nie udałoby się tak szybkie uruchomienie całego kolejnictwa i postawienie go z miejsca na wysokim poziomie. Kolejnictwu zaś naszemu u schyłku Austrii, przy końcu wojny światowej, a później podczas inwazji ukraińskiej groziły z różnych stron niebezpieczeństwa, które mogły, jeśli nie zupełnie je zniszczyć, to w każdym razie na długie lata osłabić.

W pierwszym rządzie Ministerstwo austriackich kolei, w którym decydujący głos mieli Niemcy austriaccy a także liczni tam Czesi, starało się wszystkie cenniejsze urządzenia kolejowe, a zwłaszcza parowozy i park wagonowy powołać, ale systematycznie przenosić do zachodnich prowincji tak, aby na wypadek odpadnięcia b. Galicji od Austrii, sparaliżować w zupełności ruch kolejowy. Tym zarządzeniom austriackiego Ministerstwa kolei trzeba się było przeciwstawić, trzeba było zorganizować cały ogół kolejarski. Takiej organizacji, któraby łączyła wszystkich kolejowców-Polaków bez względu na przekonania polityczne i różnice działających wtedy zawodowych zrzeszeń kolejowych, wymagał także coraz wyraźniejszy separatystyczny ruch ukraiński, który początkowo konspiracyjnie, a później jawnie i z bronią w rękę dążył do oderwania większej części zaboru austriackiego od Polski.

Te powody, a przede wszystkim chęć wytworzenia jednolitego i solidarnego frontu kolejowców-Polaków w chwili zmartwychwstania Państwa, uniknięcia rozbitcia i unieszkodliwienia płynących z Bolszewji haseł wywrotowych — dały impuls do stworzenia jednej, wszystkich kolejowców-Polaków ogarniającej, organizacji, której nadano nazwę: „*Narodowy Komitet Kolejowców-Polaków*”. Już w jesieni 1917 r. powstał konspiracyjny narazie „*Narodowy Komitet Kolejowców-Polaków*” w następującym składzie:

Edward Hauser, Naczelnik Kontroli Dochodów, jako Przewodniczący, Inż. Stefan Wiktor, jako Zastępca przewodniczącego, Włodzimierz Varhelli, urzędnik kolejowy, Sekretarz, Kazimierz Zielonka, urzędnik kolejowy, Skarbnik; Michał Cisek, urzędnik kolejowy, Władysław Konopacki, werkmistrz, Jan Sokołowski, ślusarz, ś. p. Józef Radoszewski, radca kolejowy, J. Steinhardt, podmajstrzy, Wojciech Kapka, konduktor, Piotr Hütter, podmajstrzy.

Po kilku tygodniach działalności — do Komitetu kooptowano jeszcze:

Inż. Kazimierza Zipsera, Inż. J. Świrskiego, Józefa Adamcia, stacjomistrza, Adama Kuryłowicza, ślusarza.

N. K. K. P. zaraz z miejsca rozpoczął bardzo intensy-

wną pracę, zmierzającą w pierwszym rzędzie do wciągnięcia szerokich rzesz kolejarskich w ramy organizacji i tworzenia w większych ośrodkach kolejowych swoich ekspozytur. N. K. K. P. we Lwowie był też w ścisłym kontakcie z takim samym Komitetem, istniejącym w Stanisławowie i z organizacjami kolejowymi w Krakowie. Poza tem nawiązał Komitet kontakt z polskimi sferami parlamentarnymi, z ramienia których najżywiej interesowali się sprawami kolejowymi ówczesni posłowie do parlamentu wiedeńskiego: Inż. Jędrzej Moraczewski, śp. Aleksander hr. Skarbek i Dr. Stanisław Głabiński.

W akcję N. K. K. P., wtajemniczony był także ówczesny Minister dla Galicji Dr. K. Twardowski. Komitet informował wspomnianych posłów o sytuacji na kolejach i za ich pomocą sparaliżował niejedno zamierzenie wrogich Polakom urzędników ministerjalnych. W miarę zbliżania się końca wojny i nadchodzącej katastrofy dla monarchii austriackiej wzmagala się też praca Komitetu. Zwłaszcza po dniu 9 lutego 1918 r. t. j. po zawarciu przez Austrię i Niemcy osławionego pokoju w Brześciu litewskim, mocą którego Chełmszczyzna miała przypaść Ukrainie, a wedle tajnego aneksu do traktatu pokojowego Galicja wschodnia stanowić miała osobny kraj koronny, oddany pod władzę Ukraińców galicyjskich, zawrzało w całym społeczeństwie polskim, a może najgoręcej odczuli to kolejowcy polscy.

W N. K. K. P. postanowiono właśnie, przyjęły to później i inne organizacje urzędnicze, zaprotestować przeciw temu gwałtowi, jednodniowym strajkiem manifestacyjnym, który miał objąć wszystkie dziedziny życia a przedewszystkiem kolej. Imponująca ta manifestacja odbyła się faktycznie; koleje wówczas jeszcze austriackie, w kraju pełnym wojska austriackiego i niemieckiego, podczas stanu wojennego, z jego ostreimi przepisami, stanęły zupełnie, a rząd austriacki, zaskoczony taką solidarnością kolejowców stanął bezradny i nie śmiał stosować represyj. Manifestacja ta ostatecznie zjednoczyła całe społeczeństwo i kolejarzy polskich a N. K. K. P., który ją zainicjował i przeprowadził, uzyskał ogromny autorytet w masach kolejarskich i stał się naprawdę pierwszą niejako kolejową władzą polską.

Od tego czasu zaczęła się już planowa a gorączkowa praca przedewszystkiem we Lwowie, a także na prowincji zwłaszcza w Przemyślu, Stryju, Złoczowie, Tarnopolu i t. d. nad organizowaniem pierwszych podwalin pod polskie kolejnictwo.

N. K. K. P. wzięł najczynniejszy udział także w pomocy udzielanej przez całe społeczeństwo Legionistom polskim.

W pracy tej szczególnie odznaczyli się: inż. Wacław Kozłowski, który był łącznikiem między N. K. K. P. a O. Ż. P. i zastępca zawiadowcy stacji głównej we Lwowie, Michał Cisek.

Nadszedł wreszcie dzień 1 listopada 1918 r., dzień zamachu ukraińskiego i podstępnego opanowania w porozumieniu z ustępującymi władzami austriackimi Lwowa. Prze-

ciwko zamachowi ukraińskiemu wystąpił Lwów zaraz 1.XI czynnie, dając początek 7-miesięcznej epopei walk we Lwowie samym, później naokoło miasta i wreszcie w całej Małopolsce wschodniej. W walkach tych, których bohaterski przebieg wślawił się nie tylko w Polsce całej, najczynniejszy udział brali wszyscy kolejowcy - Polacy. W Dyrekcji Kolei zjawili się 1.XI. u ówczesnego Dyrektora Kolei, (który to urząd odpowiadał urzędowi obecnego prezesa Dyrekcji), inż. Karola Stelzera delegaci ukraińskiego Komitetu Narodowego, żądając uznania samostwańczego rządu Republiki ukraińskiej i dalszego prowadzenia ruchu kolejowego. Dyrektor Stelzer nie zajął zdecydowanego stanowiska i nie porozumiał się w tej sprawie z żadną organizacją kolejową, ani z uznawanym już powszechnie przez kolejowców-Polaków N.K.K.P. Wobec tego 3.XI. 1918 r. zebrał się z wielkimi trudnościami, gdyż cały Lwów był już w ogniu i wokół budynku dyrekcyjnego wrzały zacięte walki, N. K. K. P. w pełnym składzie i po ożywionej dyskusji jednogłośnie uchwalił nie tylko wstrzymać się od pracy, ale nawet czynnie przeszkadzać normalnemu ruchowi kolei, które zwoziły wojska na poskromienie Lwowa.

Na tem posiedzeniu przez kooptację rozszerzono N.K.K.P., który od 3.XI. przedstawiał się następująco:

Hauser Edward, inż. Wiktor Stefan, Varhelli Włodzimierz, śp. Ranolt, kontroler ruchu, Cisek Michał, Rössel, placowy, Duma Stanisław, telegrafista, Antonluk J., konduktor, Patkiewicz, konduktor, Wójcik Jan, pomocnik warsztatowy, Lang Leopold, podmajorstry, Kuryłowicz Adam, ślusarz, Żelechowski, maszynista, Hütter Piotr, podmajorstry, Neczas Marjan, pomocnik kancelaryjny, inż. Zahajkiewicz Karol, śp. Radoszewski Józef, radca kolejowy, Swigost Stanisław, radca kolejowy, Schmidt Wojciech, radca kolejowy, Tarczyński Stanisław, urzędnik kolejowy, Adamcio Józef, urzędnik stacyjny, Budzicki Józef, drukarz, Kozubski Bolesław, starszy rewident, ś. p. Klarenbach, tokarz, ś. p. Stawarski Antoni, inspektor, inż. Jarosiewicz Zygmunt.

N. K. K. P. stanowił od 3.XI. niejako Tymczasowy Zarząd Polskiej Dyrekcji kolejowej, przyczem b. austriacki wicedyrektor inż. Karol Barwicz, sprawował czynności Kierownika Dyrekcji.

Równocześnie w mieście powstała Tymczasowa Komisja Rządząca, która, przez cały czas walk we Lwowie i około Lwowa stanowiła emanację Rządu Polskiego. W jej składzie

był referentem dla spraw komunikacji obecny poseł sejmowy inż. Artur Hausner, a referentem dla spraw aprowizacji członek N. K. K. P. obecny poseł Kuryłowicz Adam. Ta Komisja Rządząca zamianowała inż. Barwicza Dyrektorem kolei we Lwowie.

Aż do kwietnia 1919 r., kiedy to zaczął się kruszyć żelazny pierścień ukraiński, okalający ze wszystkich prawie stron, Lwów działał N. K. K. P. jako tymczasowa Dyrekcja na terenie Lwowa i najbliższej jego okolicy. Prowadzono tylko częściowo ruch na linii Kleparów-Rawa Ruska, gdzie wielkie zasługi położył inż. Kranz Władysław i na linii Rawa Ruska-Jarosław. Całą pracę natomiast skierowano na obronę Lwowa, jego urządzeń kolejowych i na pomoc dla wojska w urządzaniu i naprawie aut pancernych, pociągów pancernych, fabrykacji karabinów maszynowych i t. d. W tym ostatnim kierunku szczególnie czynnym był inż. Marie, a także jako komendant kompanii kolejowej i pociągów pancernych ówczesny kapitan a obecny Prezes Rady Ministrów, inż. Dr. Kazimierz Bartel. Niezależnie od Lwowa, z powodu niemożności skomunikowania się, prowadził ruch kolejowy na odcinkach linii Przemyśl-Chyrów-Zagórz, inż. Mieczysław Niebieszczański.

Z chwilą podjęcia ofensywy generalnej przez wojska polskie, po nadejściu Hallerczyków, szybko oczyszczał się okręg Dyrekcji Lwowskiej i natychmiast po wkraczeniu wojsk polskich, podejmowano — po wykonaniu koniecznych napraw w nawierzchni i urządzeniach stacyjnych — pełny ruch.

Personel kolejowy był bowiem z reguły na miejscu i nie tylko Polacy, ale także i Rusini zgłaszali się chętnie do służby kolejowej.

Okres walk lwowskich i współudział w nich, czy to z bronią w ręku na froncie, czy też w Małopolskiej Straży Obywatelskiej, czy wreszcie w służbie kolejowej polskich kolejowców — stanowi najchlubniejszą kartę w ostatnich dziejach Polski i świadczyć będzie po wsze czasy o patriotyzmie szarej masy kolejarzkiej, której przypisana być musi lwia część zasługi utrzymania Małopolski wschodniej przy Polsce.

Krzyże „Obrony Lwowa“ odznaki „Orląt“ i Krzyże waleczności, które zdobią pierś wielu lwowskich kolejowców, a także Krzyże waleczności, jakimi udekorowano później gmach Dyrekcji Lwowskiej i Dworca Głównego — są zewnętrzną oznaką uznania bezgranicznej ofiarności a często nawet bohaterstwa kolejowców lwowskich.



ST. HORODEC (Dworzec Typ 4c) Widok od dojazdu.



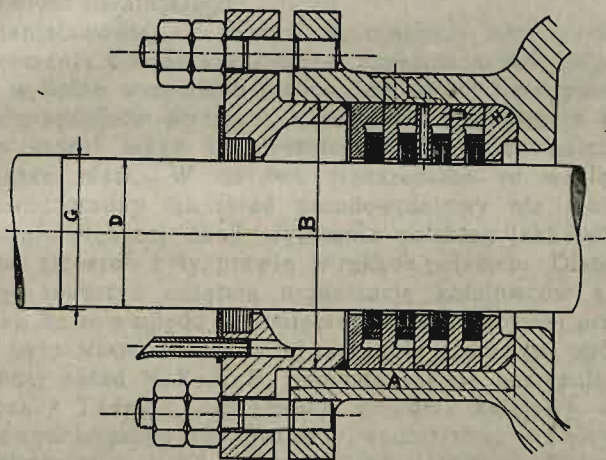
ST. PIŃSK (Dworzec w odbudowie).

# SZCZELIWA METALOWE HAUBERA

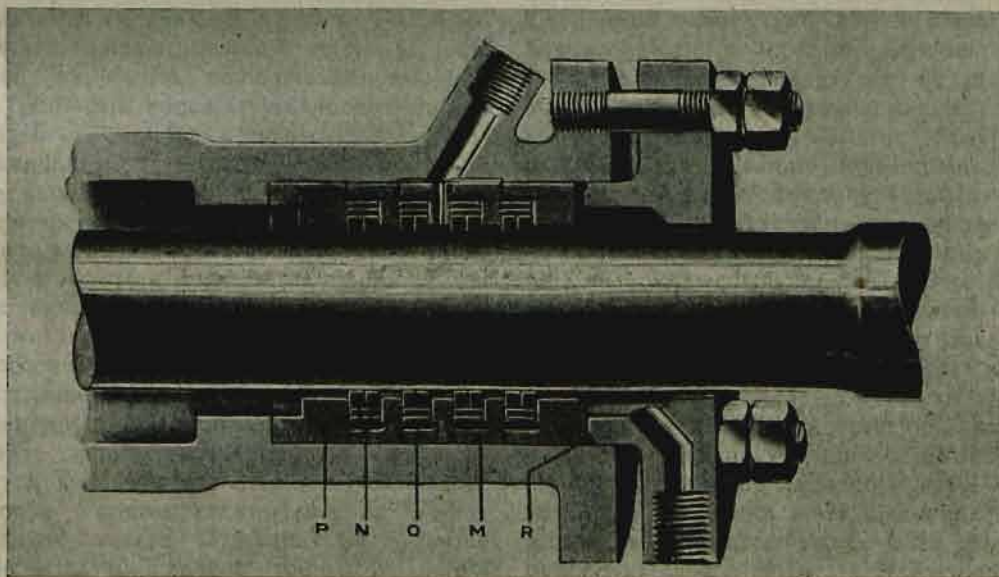
Wiedeń IV, Paniglgasse 19

Budapeszt V, Visegrádi ut. 3

## WYTWÓRNIĄ KRAJOWĄ W CIESZYNIE



Bez sprężyn, całkowicie z żeliwa,  
wszędzie szlifowane, zupełnie bez  
szpar, dlatego jedynie niezawodne  
szczeliwo dla najwyższych ciśnień  
i najtrudniejszych warunków



### PRZEDSTAWICIELSTWA:

WARSZAWA: Szczeliwa Metalowe Haubera, Inż. J. Dzierżyński, Natolińska 8.

PARYŻ: „Samac” Societe d’Approvisionnement Maritime, Agricole et Coloniale,  
281, Rue St. Honore. (8’).

NOWY JORK: Artan Company, 50, Church Street.

LONDYN: Porn & Dunwoody Ltd., E. C. 4, 72—78 Fleet Street.

BIAŁOGRÓD: Inż. Ljubivoj Damjanovic, Kralja Milutina 22.

CZECHOSŁOWACJA: Inż. V. Mayer, Kladno, Nr. 1840.

# Przejęcie kolei przez Polskę w Dyrekcji Stanisławowskiej.

T. Z.

**P**odobnie jak we Lwowie powstał już w początku r. 1918 w Stanisławowie, konspiracyjnie działający, Narodowy Komitet Kolejowców Polaków, który postawił sobie za cel zorganizowanie ogółu kolejowców polskich na czas przełomowych dni upadku Austrii. Kolejowcy polscy Dyrekcji Stanisławowskiej w nierównie gorszej byli sytuacji niż ich lwowscy koledzy, gdyż pracując wśród ludności o dominującym procencie Rusinów musieli być przygotowani na większą agresywność żywiołu ukraińskiego.

W Stanisławowie za czasów austriackich istniały dwa główne Zrzeszenia kolejarskie: Związek urzędników kolejowych, skupiający w sobie wszystkich prawie, bez różnicy narodowości i wyznania urzędników wyższych i średnich i Organizacja kolejarzy, do której także bez różnicy narodowości należeli funkcjonariusze niżsi. W obydwu zrzeszeniach ze względu właśnie na różnorodny ich skład narodowościowy nie można było rozwinąć większej akcji wyłącznie polskiej, jakkolwiek zarządy obu zrzeszeń były prawie w rękach polskich. Dlatego też musiano stworzyć odrębną organizację kolejowców a to tem bardziej, że ze względu na konieczność konspiracyjnej pracy nie można było wtajemniczać w jej szczegóły szerszego ogółu.

Pierwszy skład N. K. K. P. przedstawiał się następująco: Przewodniczący Tadeusz Zagajewski, urzędnik kolejowy, zastępca przewodniczącego Jan Szałaśny, podmajorstry kolejowy, sekretarz Mieczysław Henisz, stacjomistrz, skarbnik Mieczysław Popiel, maszynista kolejowy, członkowie Komitetu: Stanisław Dziekoński, komisarz kolejowy, Władysław Halewski, kolejomistrz, Władysław Konopiński, urzędnik kolejowy, Józef Kotaś, starszy konduktor, Jan Mentel, pomocnik kancelaryjny, Kazimierz Nowosielski, pomocnik kancelaryjny, Józef Ochman, stolarz kolejowy, Władysław Pasowicz, podmajorstry i śp. Antoni Uchman, starszy konduktor.

Pierwszą większą działalnością N. K. K. P. był czynny udział w pomocy udzielanej legionistom polskim po sławnym ich przejściu na Ukrainę, a równocześnie przygotowanie wielkiej manifestacji ogólnonarodowej z powodu zawarcia pokoju brzeskiego i urządzenie jednodniowego strajku na kolejach.

Jak wiadomo nie wszystkim legionistom udało się przebić na drugą stronę kordonu, część w bitwie została wzięta do niewoli przez wojska austriackie, część zaś odcięto i rozbrojono. Wszyscy ci legioniści razem z kadrą i szkołą, które mieściły się w Bolechowie zostali przewiezieni na Węgry do baraków koncentracyjnych w Marmarosz-Sziget i Huszt i postawieni pod sąd wojenny. Podczas przewożenia na Węgry, właśnie w obrębie Stanisławowskiej Dyrekcji Kolei już nie dziesiątki, ale formalnie setki tych jeńców-legionistów dzięki poparciu całego społeczeństwa, a zwłaszcza ofiarnej z narażeniem osobistym udzielanej, pomocy ogółu pracowników kolejowych zbiegło, udając się przeważnie do Kr. Kongresowego do działającej tam Polskiej Organizacji Wojskowej. Część ich zaś pozostała na miejscu, ukrywając się w większych miastach aż do czasu upadku Austrii. Zbiegów legionowych, których wszędzie u nas było pełno przewożono kolejami w różny sposób: w przebraniu konduktorów kolejowych, jako rezerwowych palaczy na parowozie, jako całe partie robotników drogowych, a nawet w zaplombowanych wagonach towarowych. Poza tem ukrywano ich na stacjach (na obszernym strychu dworca kolejowego w Stanisławowie przebywała raz dłuższy czas znaczna ilość legionistów, czekając stosownej do odjazdu chwili) przyjmowano jako przejściowych robotników za podrobionymi dokumentami i t. d.

Wogóle działalność kolejowców polskich w tej sprawie była niewyczerpaną w pomysłach i walcie się przyczyniła do uratowania wielu późniejszych żołnierzy i oficerów wojsk polskich od niewoli a nawet śmierci na froncie włoskim, dokąd Austria skierowywała podejrzanych politycznie.

Niezapomnianą też była wielka manifestacja narodowa dnia 22 lutego 1918 r., protestująca przeciw traktatowi brzeskiemu i w łączności z nią jednodniowy strejk urządzony na kolejach galicyjskich. Był on próbą solidarności kolejowców polskich i wykazaniem ich siły. Na wezwanie N. K. K. P. stanęła praca w Dyrekcji, na stacjach, w parowozowniach, w warsztatach, w sekcjach utrzymania dróg żelaznych, a cały polski personel kolejowy wziął czynny udział w ogólnonarodowych manifestacjach, pochodach i zebraniach. Mimo trwania jeszcze stanu wojennego i groźących represyj stanął zupełnie ruch kolejowy, akcja cała zaś miała tak żywiołowy charakter i tak sprawnie i masowo była przeprowadzona, że władze nie śmiały pociągnąć do odpowiedzialności strejkującego personelu. Oburzenie zaś na nikczemne postępowanie Austrii i poczucie narodowe były tak wielkie, że dekorowani rozlicznymi orderami wysocy nawet urzędnicy składali te ordery, rzucając w ten sposób otwarcie rękawicę perfidnemu rządowi austriackiemu. Teraz już wszyscy, nawet najbardziej pobłażliwie odnoszący się do Austrii przejrzeni, że od niej niczego spodziewać się nie można i, że trzeba jak najszybciej organizować się do przyszłego własnego państwa i przygotować się na ciężkie chwile przełomowe.

Zaczęła się więc cicha, bez rozgłosu, trwająca kilka miesiecy praca, w której chodziło przedewszystkiem o wytworzenie jednego frontu polskiego wśród polskich kolejowców, a także o przeciwdziałanie centralnym władzom wiedeńskim, które przeczuwając swój koniec chciały koleje galicyjskie możliwie ogołocić z lepszych parowozów, taboru wagonowego i wogóle urządzeń kolejowych. W pracy tej był stanisławowski N. K. K. P. w ścisłym kontakcie z N. K. K. P. we Lwowie, którego delegaci inż. Wiktor, Kuryłowicz, Adamcio i inni przyjeżdżali kilkakrotnie do Stanisławowa na różne konferencje i zebrania. Przewodniczący stanisławowskiego Komitetu porozumiewał się także sam i za pośrednictwem Lwowa z polskimi kołami poselskimi i brał udział w konferencji z delegatami kolejowców czeskich i jugosłowiańskich w Przerowie we wrześniu 1918 r. Wobec wzrastającego coraz bardziej wśród galicyjskich Rusinów a w szczególności w politycznych kołach ukraińskich prądu wrogłego Polakom, próbowano także nawiązać porozumienie z ruskimi pracownikami kolejowymi i uzgodnić z nimi sposób przejęcia kolei austriackich. Próby te jednak wobec wyraźnej i celowej nieustępliwości Ukraińców nie doprowadziły do żadnego wyniku. Ukraińcy stali na stanowisku, że wschodnia Małopolska musi cała należeć do przyszłego państwa ukraińskiego i, że polscy kolejowcy muszą się poddać zarządzeniom przyszłych władz ukraińskich. Żądanie to, pomijając inne względy, nie nadawało się nawet do dyskusji, gdyż żywioł polski był na kolejach dominujący i wynosił około 80% pracowników. Charakterystycznym w tych rozmowach z Ukraińcami (w jednej konferencji brał udział delegat lwowski inż. Wiktor) było niezgodzenie się Ukraińców na wyrzucenie z kolejnictwa urzędowego języka niemieckiego, który Polacy pragnęli zastąpić językiem polskim dla Polaków a ruskim dla rusinów. O tem, aby Polacy zgodzili się urzędować po rusku, jak tego żądali Ukraińcy, mowy być nie mogło, choćby z tego względu, że większość Polaków nie znała języka i alfabetu ruskiego, a oprócz tego język ten nie posiada ustalonych terminów i nazw niezbędnych w kolejnictwie.

Wśród wielkiego napięcia i ogólnego podniecenia, spowodowanego wiadomościami nadchodzącymi z frontu i z Zachodu szybko nadchodził moment decydujący. Momentem tym był dzień 1 listopada 1918 r.

Właśnie w chwili, kiedy kolejowcy polscy w Stanisławowie zebrani byli na wielkim wiecu w sali Sokoła, nadeszła pierwsza wiadomość z Kołomyi, że Ukraińcy zajęli to miasto i, że na całym obszarze wschodniej Małopolski ma być prokla-

mowane niezależne państwo ukraińskie. Faktycznie też tego samego dnia nastąpiło przejście przez Ukraińców wszystkich urzędów w Stanisławowie. W Dyrekcji kolei zjawił się starszy radca i dyrektor wydziału drogowego inż. Myron i oświadczył ówczesnemu dyrektorowi austriackich kolei inż. Prachtlowi, że przejmuje władzę imieniem ukraińskiej Rady Narodowej, pozostawiając na dotychczasowych stanowiskach tak dyrektora jak i cały polski personel. Nie mając żadnych informacji dokładnych ze Lwowa i Krakowa i będąc skutkiem zamachu ukraińskiego w odcięciu od reszty Polski, kolejowcy polscy zamierzali w pierwszej chwili pozostać przy pracy, aby nie utrudniać i tak bardzo przykrej sytuacji gospodarczej kraju, przez który w dodatku przewalać się zaczęły tysiące jeńców rosyjskich, zdążających przeważnie z Węgier do swej ojczyzny. Sądziłiśmy wszyscy, że sytuacja musi się wyjaśnić i ułożyć w sposób pokojowy. Tymczasem już w piątek 1 listopada poczęły nadchodzić niestwierdzone narazie wieści o walkach we Lwowie. Tego samego dnia zebrał się N. K. K. P. i postanowił oświadczyć komisarzowi ukraińskiemu inż. Myronowi, że kolejowcy polscy przeciwko swoim braciom, walczącym we Lwowie wojsk ukraińskich kolejami wozić nie będą. Następnego dnia t. j. w sobotę 2 listopada odbyło się posiedzenie pełnego N. K. K. P. w sali konferencyjnej w Dyrekcji w obecności dyrektora kolei inż. Prachtla i ukraińskiego komisarza inż. Myrona. Tam nastąpiło bardzo ważne i o przyszłości decydujące oświadczenie przewodniczącego N. K. K. P. w imieniu ogółu polskich pracowników kolejowych. Do tego oświadczenia przyłączył się także i dyrektor, inż. Prachtel. Wobec nieprzyjęcia przez Ukraińców zasadniczych postulatów N. K. K. P. i forsownego przewożenia pod Lwów oddziałów ukraińskich przystąpił cały ogół kolejowców polskich do powszechnego strejku. Decyzja ostateczna w tym kierunku zapadła na masowym wiecu w wielkiej montowni stanisławowskich warsztatów kolejowych, który odbył się w obecności przeszło trzech tysięcy uczestników w niedzielę 3 listopada 1918 r. Wiec ten zwołany przez N. K. K. P. otworzył przewodniczący Komitetu Zagajewski, proponując wybór prezydium w osobach pp. Ochmana, Kluszewskiego, Uchmana, Dziekońskiego i Henisza. Po wyborze prezydium wygłosił p. Zagajewski referat oświetlający historię N. K. K. P. i jego rolę za czasów austriackich, przedstawił dalej przebieg pertraktacji z Ukraińcami po zamachu w których Komitet proponował współpracę z Ukraińcami na polu administracyjnym i ekonomicznym, wreszcie oświadczył, że wobec walk we Lwowie i używania kolei do transportu wrogich Polakom wojsk Komitet postanowił proklamować strejk ogólny. Po dyskusji w której głos zabierali inż. Wein, dr. Younga, inż. Dutka, Chojnacki, Janicki, inż. Majblum i inż. Spiegiel imieniem żydowskich pracowników a wkońcu Zagajewski, wiec za wyjątkiem kolejowców Żydów oświadczył akces do strejku i uznanie N. K. K. P. za jedyną swą władzę i przedstawicielstwo. Przedstawiciele Żydów złożyli deklarację, że nie mieszając się do sporu między Polakami a Ukraińcami, zachowają pełną neutralność. Neutralność ta w praktyce okazała się pozostaniem prawie wszystkich Żydów (wyjątek stanowili tylko Dr. Grauer, Stern, Rosenberg Józef, inż. Krausz, insp. Krausz, Gestern i inż. Turyn) w służbie kolejowej. Następnego dnia odbyło się posiedzenie N. K. K. P., na którym rozszerzono jego skład do liczby 35-ciu członków. Do wymienionych poprzednio członków Komitetu weszli przez kooptację z Dyrekcji: inż. Hora Adolf, Horszowski Władysław, Okołowicz Stanisław — ze stacji: Szczerński Jan, Wilhelmi Jan, Wojtyński, Żdżański Leonard i Żółkiewicz — z parowozowni: inż. Szczypczyk Włodzimierz, Mazurek Kazimierz, Głębik Ludwik i Tomaszewski Jan — z warsztatów: inż. Marjański Stanisław, Chojnacki Wojciech, Kamiński Franciszek i Kliś Stanisław — z warsztatu sygnałowego: Nowemberski Stanisław, Nowotarski Ksawery i Pawlik Jan — z magazynu materiałowego: Niebieszczański Leon, a z sekcji konserwacji inż. Sądziel Wojciech. Nowy N. K. K. P. ukonstytuował się, wybierając inż. Szczypczyka Włodzimierza swoim prezesem, wiceprezesami pp. Mazurka Kazimierza i Ochmana Jana, sekretarzami zaś pp. Dziekońskiego Stanisława i Henisza Mieczysława, poza tem w skład prezydium weszli Zagajewski Tadeusz i Uchman Antoni. Później w końcu listopada kooptowano jeszcze do Komitetu prezydium Dyrekcji w osobach inż. Prachtla Pawła, Dr. Younga i inż. Marynowskiego, a poza tem pp. Weina Tadeusza, Greena, Telichowskiego,

Sienkiewicza Franciszka, Adamiaka, Flacha Gustawa i kilku innych. Na pierwszych zaraz posiedzeniach, które odbywały się niemal codziennie, a często kilka razy w tym samym dniu powzięto cały szereg uchwał w sprawie zaopatrzenia strejkujących w pieniądze i żywność i interwencji w ukraińskiej Dyrekcji kolejowej. Jedną z pierwszych czynności Komitetu było staranie o nawiązanie kontaktu z Polską, a w szczególności z działającą wtedy na terenie zachodniej Małopolski Polską Komisją Likwidacyjną. Już 4 listopada wysłano do Krakowa delegację, złożoną z inż. Popławskiego Leona, Głębika Ludwika i Tomaszewskiego Jana, którzy mieli zadanie przedstawić P. K. L. w Krakowie, a ewentualnie także Rządowi w Warszawie sytuację we wschodniej Małopolsce i zażądać wskazówek co do dalszego zachowania się polskiego personelu kolejowego. Równocześnie wydelegowano pp. Szczypczyka i Zagajewskiego do działającego w mieście Stanisławowie i na całym obszarze okupowanym przez Ukraińców Polskiego Komitetu Powiatowego, którzy jako delegaci kolejowców weszli w skład prezydium tego Komitetu. Dnia 12 listopada powróciła wysłana do Krakowa delegacja i oświadczyła, że P. K. L. aprobuje stanowisko stanisławowskich kolejowców, zastrzega sobie użycie kolejowców Polaków, uznanych za obywateli państwa polskiego do polskiej służby kolejowej i poręcza im wypłatę poborów, na poczet których przekazuje kwotę 300 tysięcy koron na rachunek Dyrekcji kolejowej w Stanisławowie. Odnośne pismo P. K. L., które jest pierwszym dokumentem polskiej władzy, wystosowanym do kolejowców we wschodniej Małopolsce ma brzmienie następujące:

„Komisja Likwidacyjna Kraków 9 listopada 1918 r.  
 № 456

Do  
 Polskiego Komitetu Kolejowców  
 w Stanisławowie,

Polska Komisja Likwidacyjna w Krakowie uznaje polskich kolejowców we wschodniej Galicji za funkcjonariuszy Państwa Polskiego. Zastrzega sobie swobodę ich użycia stosownie do potrzeb Państwa na jego obszarze, poręczając im całkowitą wypłatę ich poborów służbowych.

Dr. Starzewski m. p. Dr. Tertil m. p.“

Na podstawie tej decyzji N. K. K. P. w Stanisławowie uchwalił oświadczyć ukraińskiemu komisarzowi dalsze pozostanie w strejku. Oświadczenie to złożone na żądanie Ukraińców na piśmie brzmi:

„N. K. K. P. w Stanisławowie dnia 14 listopada 1918 r.

Polska Komisja Likwidacyjna w Krakowie zaakceptowała wstrzymanie się od pracy kolejowców polskich w Galicji wschodniej i poleciła tymże nadal do czasu otrzymania innych dyspozycji od Niej do służby nie wracać.

Tadeusz Zagajewski m. p. Inż.  
 Włodzimierz Szczypczyk m. p.  
 Jan Szalaśny m. p.“

Od tej pory przez przeciąg długich 7 miesięcy pozostali kolejowcy polscy wierni rozkazom P. K. L. i mimo wielkich trudności materialnych i rozlicznych gróźb a nawet represyj ukraińskich wytrwali w strejku przyczyniając się w ten sposób do późniejszego zwycięstwa wojsk polskich. Skutkiem wstrzymania się bowiem zupełnego wszystkich Polaków od pracy koleje ukraińskie znajdowały się w opłakanym stanie. Brak inżynierów i urzędników jako też wyszkolonego, wykwalifikowanego personelu przyczynił się do upadku kolejnictwa i uniemożliwił wprost Ukraińcom nie tylko prowadzenie operacji wojennych, ale także jakie takie administrowanie krajem. Przykład kolejowców polskich oddział także na wszystkie inne dykasterje pracowników państwowych, którzy także wypowiedzieli służbę samozwańczemu rządowi ukraińskiemu. To też nic dziwnego, że Ukraińcy w pierwszym rządzie mścili się na kolejowcach polskich, dążąc do złamania ich solidarności. Z końcem stycznia 1919 r. zaarrestowano inż. Szczypczyka, Zagajewskiego, inż. Łopuszańskiego, Uchmana i innych i wzięto do obozu internowanych na Kosaczowie wzgl. do Kołomyi; cały szereg kolejowców, zajmujących mieszkania w budynkach kolejowych, wśród zimy wyrzucono z rodzinami

na bruk, podczas srogiej zimy 1919 roku utrudniano wszelkimi sposobami zaopatrzenie się w opał i żywność—wszystko to jednak nie pomogło, jednolity front polski nie załamał się. Kolejowcy polscy doczekali się ostatecznie upadku efemerydy ukraińskiej i wkroczenia wojsk polskich do Stanisławowa 25 maja 1919 r. Zaraz po opuszczeniu przez Ukraińców poszczególnych miejscowości kolejarze polscy pierwsi, bardzo często z bronią w rękę, wśród kul wracali na swe stanowiska służbowe, aby czem prędzej uruchomić kolej i umożliwić ofen-

zywę wojskom polskim. Nie sposób tu na tem miejscu choćby w krótkości podać szczegóły ówczesnych wysiłków kolejowca polskiego, wystarczy stwierdzić, że wszyscy począwszy od prezesa Dyrekcji a skończywszy na najniższym robotniku wypełnili swój obowiązek wobec Polski, nie żądając za to żadnego wynagrodzenia. Najwyższą zapłatą za ich czyny i pracę był dla nich i jest fakt, że Państwo Polskie objęło swojemi granicami prastarą dzielnicę polską, na której od wieków pracowała polska kultura i cywilizacja.

# Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój.

Inż. B. DOBRZYCKI.

*Panu inż. Czarnowskiemu, prezesowi D. K. P. w Gdańsku i jego współpracownikom, Panu inż. Kucińskiemu, prezesowi D. K. P. w Poznaniu i jego współpracownikom oraz wszystkim moim współpracownikom z D. K. P. w Katowicach wyrażam jak najszczerze podziękowanie za ich pomoc i pracę około zebrania i stworzenia Historji Kolei byłego zaboru pruskiego i ich rozwoju.*

*Katowice, 1928 r.*

## Ogólny rozwój kolejnictwa w Niemczech.

Z uruchomieniem pierwszej kolei pomiędzy Darlingtonem i Stoktonem w roku 1825 zaczął się niewątpliwie nowy okres w życiu ludzkim. W Prusach przystąpiono w 10 lat później do budowy pierwszej kolei pomiędzy miastami Norymberga i Fürth. Początkowo w Prusach budowano pierwsze koleje bezplanowo, nie uwzględniając ogólnych potrzeb ekonomicznych kraju, — w poszczególnych prowincjach wybudowano części linii kolejowych, które nie posiadały ze sobą żadnego bezpośredniego połączenia.

Państwo Pruskie w pierwszych latach nie troszczyło się zupełnie o rozwój kolejnictwa i zostawiało różnym prywatnym towarzystwom zupełną swobodę w budowie i eksploatacji kolei. Celem osiągnięcia potrzebnego kapitału towarzystwa te rozpoczęły prowadzić na giełdach silną agitację i nieraz zapomocą fałszywych danych próbowały skłonić szerokie warstwy do zakupywania akcji, tak, że rząd pruski musiał wkroczyć w roku 1837 i publicznie zwrócić narodowi uwagę na niesumienne postępowanie różnych przedsiębiorstw kolejowych. Ażeby nie dopuścić do możliwych nadużyć i w celu uregulowania stosunku towarzystw kolejowych do publiczności jako też do państwa — wydał rząd ustawę kolejową z datą 3 listopada 1838 r. — która zajmowała się towarzystwami kolejowemi i regulowała stosunek i obowiązki towarzystw względem państwa i publiczności.

Od roku 1840 państwo Pruskie zmieniło zasadniczo swoje poglądy co do rozwoju sieci kolejowej i zaczęło nosić się z planem budowy kolei państwowych. Ustalono przede wszystkim plan połączenia wszelkich prowincji z Berlinem i dalszego prowadzenia tychże linii zagranicę.

Po roku 1840 t. j. po ustaleniu pierwszych zasad co do budowy kolei — rozwój sieci odbywał się w tempie uporządkowanym, a plany zostały stopniowo urzeczywistniane. Najpierw budowano koleje w zachodnich i środkowych prowincjach Prus. Jednakowoż dla podniesienia wschodnich prowincji, które mimo rozwiniętego przemysłu i wysokiej kultury rolnictwa znajdowały się w nadzwyczaj trudnym położeniu komunikacyjnym, niezbędnem było skorzystać jak najszybciej z tegoż ważnego środka komunikacyjnego. Wobec tego utworzyły się we Wrocławiu, Poznaniu i na Górnym Śląsku komitety celem zorganizowania towarzystw do budowy kolei. Mimo wielkich wysiłków tych komitetów budowę zaczęto względnie dość późno — gdyż w chwili, kiedy na wschodzie uruchomiono pierwszą linię, zachód Prus posiadał już około 683 km linii kolejowych.

Po ostrych walkach i wytrwałych wysiłkach stworzono towarzystwo pod nazwą „Górnośląskie Koleje“ (Oberschlesische Eisenbahnen), które wybudowało główne linie na Śląsku i połączenie Poznania ze Śląskiem. Na Pomorzu budowę kolei zajął się rząd pod nazwą „Królewskie koleje wschodnie“ (Königliche Ostbahn). W roku 1846 przeszedł pierwszy pociąg

z Wrocławia do Mysłowic, w roku 1848 pierwszy pociąg Poznań — Krzyż — Starogard, a w 1851 Krzyż — Bydgoszcz. Były to pierwsze linie w byłym zaborze pruskim, do którego należą dzisiejsze Dyrekcje Kolejowe w Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Po otwarciu powyższych linii, które w pierwszych czasach służyły wyłącznie dla przewozu osób — ruch wzrastał z początku z dnia na dzień. Jednak wkrótce można było skonstatować coraz szybsze zmniejszanie się ruchu. Długi czas towarzystwa kolejowe prowadziły walkę z dotychczasowym środkiem przewozowym — furmanką, nim zostały uruchomione pierwsze pociągi towarowe. W pierwszych czasach obawiano się podwójnego przeładowywania z furmanki do wagonów kolejowych i odwrotnie tak, iż mimo niskiej taryfy nikt nie korzystał z przewozów kolejami. Ponieważ koleje w poszczególnych częściach państwa należały do różnych towarzystw, a w wielu wypadkach nie posiadały bezpośredniego połączenia, przeto wszelkie przesyłki towarowe musiały być przeładowywane, co utrudniało w wielkiej mierze ruch towarowy i powiększało koszt przewozowe. Dopiero w 1848 r. została linja kolejowa Wrocław—Mysłowice połączona z koleją Brandenburską tak, iż w roku tym można było przesyłać bezpośrednio pierwszy węgiel ze Śląska do Berlina.

Aż do roku 1884 istniały w Prusach: towarzystwa kolejowe pod zarządem państwowym i koleje państwowe. Towarzystwo Kolei Górnośląskich było popierane przez rząd i znajdowało się pod zarządem państwowym, który prowadził koleje na rachunek towarzystwa. Budowę nowych kolei, a przede wszystkim uzyskanie pieniędzy na budowę decydował rząd w drodze ustawodawczej. Ustawa kolejowa z dnia 3. listopada 1838 r., była w wielu punktach przejęta z ustawy kolejowej angielskiej. Regulowała ona między innymi także sprawy, związane z uzyskaniem koncesji na budowę nowych linii kolejowych. Według ustawy koncesję wydawano, o ile po zbadaniu projektów odnośnie towarzystwo przedłożyło dokładny plan finansowy, który wykazywał, iż posiadany kapitał jest wystarczający na wykonanie budowy, jak również i statut towarzystwa, który świadczył, iż akcjonariusze zgadzają się przede wszystkim z niektórymi zastrzeżeniami rządu. Ustawa regulowała także sposób wydawania akcji, nabywanie gruntów do budowy linii, termin jej wykonania, jak również prawo wykupu kolei przez rząd. Celem zabezpieczenia ruchu kolejowego zostały wydane osobne przepisy kolejowo-policyjne. Według tych przepisów towarzystwa kolejowe były obowiązane do odszkodowania wszelkich strat, które ponieśli pasażerowie na kolejach towarzystwa. Towarzystwo posiadało prawo w pierwszych 3-ach latach po otwarciu linii ustalać taryfę osobową i towarową według własnego uznania. Najważniejszej było to, iż ustawa zobowiązywała wszystkie towarzystwa do przepuszczania na własnych sieciach także taboru obcego względnie towarzystw konkurencyjnych za pewnem odszkodo-



waniem, przez co umożliwiono ruch towarowy na większe odległości bez przeładowywania. Taryfa musiała być tak ustalona, aby dochody z przewozu i innych źródeł nie przekraczały 10% od kapitału zakładowego. Wszelkie zmiany taryfy ustalonej i zatwierdzonej poprzednio przez rząd musiały towarzystwo każdorazowo zgłosić rządowi, jako też ogłosić publicznie i to najmniej na 6 tygodni przed wejściem w życie przewidzianej zmiany.

Ponieważ rząd posiadał poprzednio we wszelkich transportach osób, przesyłek i listów monopol pocztowy, przeto towarzystwa kolejowe były zobowiązane zwracać straty, które ponosiły urzędnicy pocztowi i płacić rządowi corocznie odszkodowania. Towarzystwo nie miało prawa żądać odszkodowania za możliwe zniszczenia urządzeń kolejowych podczas wojny. Wybudowanie linii konkurencyjnej, któraby posiadała kierunek danej linii było w ciągu 30 lat od jej otwarcia niedopuszczalne. Natomiast każde towarzystwo było zobowiązane zezwolić na połączenie swej linii z linią konkurencyjną — jak również na niezbędne odgałęzienia. Celem wykonywania rządowego nadzoru nad kolejami towarzystwa, naznaczano do każdego towarzystwa specjalnego komisarza, który czuwał nad należytem prowadzeniem ruchu, jak również i nad gospodarką finansową. Wobec tego wszelkie zarządzenia rządowe jako też towarzystwa musiały przechodzić przez ręce odnośnego komisarza.

W roku 1853 weszła w życie ustawa normująca gospodarkę finansową towarzystw kolejowych. Według tej ustawy towarzystwa były zobowiązane odkładać z czystego zysku pewną część w celu zamortyzowania kapitału zakładowego. Tak np. o ile zysk wynosił 4% to towarzystwo musiało odłożyć 1/40 tegoż zysku. Ta stawka przy większych zyskach odpowiednio się zwiększała.

W wypadku, gdy rząd udzielił towarzystwu poparcia finansowego lub gwarancji na odsetki od akcji, to towarzystwo musiało się zobowiązać:

1) że rząd otrzyma na walnych zebraniach towarzystwa 4-tą część głosów.

2) Rząd ma prawo do wyboru wyższych i odpowiedzialnych urzędników.

3) Gdyby rząd musiał przez kilka lat dopłacać towarzystwu to miałby prawo objąć koleje i prowadzić ich zarząd na rachunek towarzystwa.

Ponieważ koleje pod zarządem państwa coraz więcej się rozwijały, przeto zniósł rząd wyżej wspomnianych komisarzy i wprowadził w życie pierwsze Dyrekcje kolejowe, które przejęły agendy komisarzy, lecz w szerszych jeszcze ramach. Pierwsze Dyrekcje kolejowe wprowadzono na wschodzie we Wrocławiu, a następnie w Bydgoszczy.

Budowę sieci kolejowej, jej uruchomienie i utrzymanie, budowę, utrzymanie taboru, jako też przepisy i wskazówki ruchowe uregulowano przepisami kolejowo-policyjnymi. W roku 1851 wprowadzono pierwsze przepisy sygnalizacyjne. Nikt nie zdawał sobie wówczas jeszcze sprawy, jak ważnym czynnikiem będzie sygnalizacja w przyszłym kolejnictwie. Niejednolitość taboru, jakoteż sieci nie dopuściła jednak do unormowania i ogólnego wprowadzenia jednolitej sygnalizacji.

Jak wielkie znaczenie miały koleje dla rozwoju przemysłu śląskiego wzgl. rolnictwa w Wielkopolsce i na Pomorzu świadczy to, że w roku 1835 t. j. przed wprowadzeniem kolei wywóz węgla ze Śląska wynosił zaledwie 18.000 ton rocznie natomiast w roku 1849 po uruchomieniu pierwszej linii kolejowej wywóz ten wzrósł do 280.000 ton. Wielkopolska, która wtedy nie posiadała nawet dobrych dróg była w bardzo trudnym położeniu. Wywóz zboża w 1835 r. wynosił około 1575 tn. natomiast na Pomorzu, gdzie uregulowano i rozwinięto drogi wodne 121.000 tn. mimo, że ziemia poznańska mogła co najmniej produkować taką samą ilość zboża.

Pierwsze koleje budowano zasadniczo najpierw w tych częściach kraju, które były już odpowiednio rozwinięte i posiadały większe miasta. Polityka taryfowa, która przewidywała małe stawki przewozowe okazała się korzystną tak dla przedsiębiorstwa, jak również i nadawcy; gdyż przewozy coraz więcej wzrastały a dochody się powiększały. Równocześnie z rozwojem sieci kolejowej wzrastał także i przemysł żelazny, a mianowicie ciężki.

Niestety przemysł górnośląski w pierwszych czasach budowy kolei nie był w możności dostarczyć całkowitej ilości materiału żelaznego. Większość materiałów sprowadzano z Anglii i Belgii. Oprócz tego przemysł śląski, nie mógł konkurować z cenami przemysłu angielskiego. Na rynku śląskim kosztowało 50 kg. szyn około 5 talarów, podczas kiedy ta sama ilość szyn angielskich loco Berlin kosztowała 4 talary łącznie z 1 talarzem cła.

Wagony dla całego wschodu budowano we Wrocławiu, natomiast pierwsze parowozy sprowadzono z Anglii.

Rozwój przemysłu, wywołany budową kolei, postępował w tempie nadzwyczajnym. W roku 1860 wywóz węgla śląskiego wzrósł do 434.325 ton t. j. był około 25 razy większy aniżeli przed uruchomieniem kolei. Odpowiednio także i przemysł maszynowy wzrastał w szybkim tempie.

W roku 1873 nastąpił w przemyśle ogromny zastój, który wpłynął bardzo ujemnie na dochody towarzystw kolejowych. Przewóz, który w latach 1860 — 1870 stale i ciągle wzrastał, zmniejszył się odrazu. I tak czysty zysk kolei Poznań—Kluczborek w roku 1873 wynosił zaledwie 1%, również i reszta towarzystw kolejowych poniosła poważne straty finansowe tak, iż musiały one zwrócić się do rządu o zapomogi, które zostały uzyskane. Nadzór nad Towarzystwem linii Poznań—Kluczborek przejęła Dyrekcja Kolejowa we Wrocławiu. Niesumienne towarzystwa kolejowe zaczęły coraz bardziej różnemi transakcjami zmniejszać wartość akcji na szkodę akcjonariuszy, — znaczenie kolei zaczęło coraz więcej upadać, tak, iż rząd, który zgodnie z ustawą kolejową miał prawo odkupienia kolei, przystąpił do likwidacji towarzystw kolejowych i zakończył ją ostatecznie w roku 1884. Od tego czasu nie wydawano już koncesji na budowę kolei towarzystwom prywatnym.

### Rozwój kolei pruskich w okręgu obecnej D. K. P. w Katowicach.

W roku 1836 przystąpiono do stworzenia towarzystwa akcyjnego dla budowy „Kolei Górnośląskiej“. Wybranemu Komitetowi, dano na posiedzeniu w dniu 3 maja 1837 r. pełnomocnictwo — celem zbadania, czy w interesie akcjonariuszy byłoby wskazane wybudować kolej z Wrocławia na Górny Śląsk z połączeniem z austriacką koleją północną.

Dnia 16 sierpnia tegoż roku rozpoczęto roboty wstępne, które z powodu niepogody i braku personelu technicznego rozwijały się bardzo powoli tak, iż Komitet na odbytem zebraniu dnia 6 czerwca 1838 r., nie był w stanie złożyć odpowiedniego sprawozdania. Przeto dopiero dnia 1 czerwca 1840 r. przedstawiono towarzystwu na zebraniu generalnem odpowiednie sprawozdanie i kosztorysy, oraz zatwierdzono projekt połączenia kolei północnej z koleją Warszawsko-Wiedeńską. Ustalono również przeprowadzić kolej górnośląską do Bierunia — Oświęcimia celem połączenia się z koleją północną dla osiągnięcia połączenia z Wiedniem i Warszawą, co się miało przyczynić do rozwoju handlu pomiędzy temi ośrodkami państw sąsiednich. Na zebraniu zatwierdzono sprawozdanie komitetu, ułożono statut i ustalono kapitał na budowę na 3.000.000 talarów, oraz wybrano specjalną komisję do uzyskania koncesji i t. d.

Po zebraniu zaczęły się silne walki zainteresowanych miast o kierunek przeprowadzenia linii kolejowej, co utrudniało w wielkiej mierze opracowanie planów, gdyż nieraz musiano takowe zmieniać i uwzględniać rozmaite życzenia. Na zebraniu w dniu 21 grudnia 1840 r. polecono komitetowi uzyskać zatwierdzenie dla już ustalonych linii, ażeby nie hamować budowy kolei.

Dnia 24 marca 1841 r. został zatwierdzony projekt linii kolejowej Wrocław — Opole, poczem w dniu 2 sierpnia tegoż roku towarzystwo uzyskało koncesję na budowę powyższej linii. Podczas budowy linii okazało się jednak, że przewidziany kapitał jest niewystarczający, opracowano więc celem powiększenia kapitału, statut dodatkowy, który został zatwierdzony przez rząd dnia 11 sierpnia 1843 r. jednak z zastrzeżeniem, że rząd ma prawo nabycia 7/10 wydanych akcji, jako też wysyłania specjalnego delegata na zebrania zarządu towarzystwa. Oprócz tego zarząd ma podlegać państwu. Po zatwierdzeniu dodatkowego statutu rozpoczęto dalszą budowę linii z Opola przez Gogolin, Kandzierzyn, Łabędy, Gliwice,

Świętochłowice do Mysłowic. Dnia 31 października r. 1845 został otwarty ruch kolejowy na linii Opole — Świętochłowice. W tym dniu przejechał pierwszy pociąg przez były zabór pruski, — a dnia 5 października 1846 r. mógł dojechać do Mysłowic i w tym dniu otwarto ruch regularny pomiędzy Mysłowicami i Wrocławiem.

Pierwsze parowozy opalano drzewem, 3 z nich Silesia, Breslau i Ohlau dostarczone zostały w roku 1842 przez firmę angielską Sharp, Roberty et Comp. w Manchester, zaś 4-ty parowóz pod nazwą Brieg dostarczyła firma von Edmunts und Herzenkohl w Akwizgranie. W roku 1843 dostarczyła firma A. Borsig w Berlinie jeszcze 4 parowozy, nazwane: Löwen, Oppeln, Oels i Borussia.

Przeciętny koszt jednego parowozu wynosił 12.000 talarów t. j. około 45.600 zł. w złocie.

Parowozy zużywały przeciętnie około 0,38 m<sup>3</sup> drzewa na 1 km (w tem drzewo do podpalania i utrzymania parowozów w pogotowiu). Utrzymanie parowozów na 1 km (olej, paliwo, szczeliwo, koszta maszynisty, naprawa i t. p.) kosztowało około 0,68 srebrnych groszy.

Przy otwarciu ruchu posładano następujący tabor:

4 wagony czteroosiowe I klasy  
5 wagonów sześciooosowych II klasy po 4 przedziały,  
3 wagony sześciooosiowe „ „ i po 2 przedziały

I klasy,

2 wagony czteroosiowe II-jej klasy i po 1 przedziale

I klasy,

10 wagonów czteroosiowych II klasy, 34 wagony III, 12 wagonów sześciooosowych II, 42 wagony towarowe, 10 brankardów, 40 wag. specjalnych (mieszane — towarowe i osobowe), 3 pługi odśnieżne.

Koszta naprawy wynosiły (po pięcioletniej służbie) na 10 km przebiegu 5 Pfg. Nie były one dla tamtejszych czasów zbyt wysokie. Tabor był już wówczas perjodycznie rewidowany i najmniejsze usterki usuwano natychmiastowo przez co utrzymywano tabor zawsze w należytem stanie. Na 10 km przebiegu wagonów spotrzebowano smarów za 1,5 Pfg.

Początkowo ruch osobowy i towarowy odbywał się pociągami mieszanymi. Wyjątkowo na specjalne zamówienie kursowały pociągi luksusowe. W okresie zimowym na przetrzyn Wrocław — Mysłowice i zpowrotem uruchomiono po 2 pociągi zaś w okresie letnim po 3 pociągi.

Dla przemysłu śląskiego koleje miały wielkie znaczenie, gdyż pod wpływem dobrej komunikacji wywóz węgla wzrastał w niesłychanym tempie. W roku 1847 wysłano ze Śląska 80.600 ton węgla, zaś w roku 1849 wywóz wynosił już około 280.000 ton. Także ruch pasażerski przekraczał o wiele cyfrę przewidywaną przez towarzystwo, które liczyło rocznie na 80.000 osób, gdy w rzeczywistości koleją posługiwało się około 400.000.

Towarzystwo „Kolei Górnośląskich“ prowadziło od samego początku politykę taryfową, zastosowaną przedewszystkiem do potrzeb przemysłu śląskiego, dzięki czemu zdobywał on coraz więcej nowych klientów.

Przeciętny koszt przewozu osób wynosił na 1 km.: w klasie I = 1 grosz srebrny, w kl. II = 0,8 gr. sr., w kl. III = 0,4 gr. sr.

Każdy pasażer miał prawo przewozić 25 kg bagażu bezpłatnie.

Taryfa towarowa była podzieloną na 5 klas:

do klasy I należały: stal, żelazo, cynk surowy, wyroby żelazne (surowe), drzewo budowlane, drzewo opałowe i do wyrobu papieru, zboże,

do klasy II: wełna, skóra, wyroby tekstylne, mąka, cukier,

do klasy III: pierze,

do klasy IV: meble, lustra, zegary, szkła, porcelana, obrazy, instrumenta i t. p.

do klasy V: wszystkie towary niewymienione w klasie I—IV. Koszt przewozowy wynosił za 100 kg. i km. w kl. I — 2,3, II — 3, III — 3,7, IV — 5,8, V — 2,5 pf./km.

Linia kolejowa Wrocław — Mysłowice była projektowana przedewszystkiem dla osłabienia komunikacji z Małopolską, a stąd z Warszawą i Wiedniem. Ponieważ projektowana kolej północna nie została wybudowana w czasie budowy kolei górnośląskich, przez co cel nowej linii nie był w całości osłabiony — przeto stworzono nowe towarzystwo celem budowy

kolei z Górnego Śląska do Krakowa. Koncesję na linię Mysłowice — Słupna — Trzebinia udzielił ówczesny polski rząd Wolnego Miasta Krakowa. Otwarcie tej linii nastąpiło dnia 13 października 1847 r.

Po wybudowaniu głównej linii kolejowej na Górnym Śląsku, która łączyła Warszawę z Berlinem i z Wiedniem rozpoczęto na Górnym Śląsku w szybkim tempie budowę różnych odgałęzień.

Dnia 1 grudnia 1852 r. została otwarta kolej z Katowic przez Ligotę Pszczyńską, (Katowice—Ligota) do Murcków.

Celem połączenia przemysłu, położonego w południowej części Górnego Śląska z Boguminem, względnie z koleją Racibórz — Koźle, ustalono na zebraniu towarzystwa kolejowego pod nazwą „Wilhelms—Bahn“ w dniu 10 czerwca 1853 roku budowę kolei Nędza—Rydułtowy—Rybnik—Orzesze—Mikołów do Ligoty Pszczyńskiej, gdzie kolej miała zostać połączona z koleją Katowice — Murcki. W dniu 9 sierpnia 1853 roku został zatwierdzony dodatkowy statut towarzystwa celem budowy powyższej kolei. Dnia 1 stycznia 1855 r. otwarto ruch na odcinku Nędza — Rydułtowy (dawniej Czernice) długości 17 km. Dnia 1 października 1856 roku otwarto odcinek Rydułtowy—Orzesze, a dnia 38 grudnia 1856 r. Orzesze—Mikołów. Dnia 12 lutego 1856 r. rozpoczęto dalszą budowę kolei Mikołów—Ligota Pszczyńska, a zarazem odgałęzienie z Orzesza do Średnich Łazisk. Całkowitą linię Nędza — Ligota Pszczyńska oddano do ruchu dnia 20 grudnia 1858 r.

Kapitał towarzystwa do którego należały linie Bogumin—Koźle, Nędza—Ligota Pszczyńska i Raciborz—Annaberg, wynosił 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> milionów talarów, z czego spotrzebowano na budowę linii 7,645,911 talarów, czyli 1 km kosztował 147,180 marek.

W końcu roku 1857 towarzystwo posiadało: 23 parowozy, 25 wagonów osobowych, 10 wagonów bagażowych, 143 wagony towarowe, 8 wagonów do wapna, 15 wagonów roboczych, 1 wagon do przewozu drzewa, 7 wagonów dla przewozu koni i bydła, 1 pług odśnieżny.

Po wybudowaniu tych dwu głównych linii przemysł rozwijał się w szybkim tempie. Znaczne jednak trudności sprawiały jeszcze dowóz do nowo wybudowanych linii. Zakłady przemysłowe dążyły przeto do połączenia się z koleją główną przez odpowiednie odgałęzienia. W r. 1855 otwarto odgałęzienie Chebzie—Kopalnia Wolfgang, w roku 1856 do kopalni Mokre i wielu innych. Odgałęzienia te były jednak kosztowne, a nieraz nawet nie dawały się przeprowadzić tak, iż towarzystwo opracowało plan budowy nowej specjalnej kolejki wąskotorowej, która jeszcze i dziś ma w przemyśle śląskim tak wielkie znaczenie, że zostanie opisana osobno. Rozwój sieci wąskotorowej rozpoczął już w roku 1851.

Po wybudowaniu linii Opole — Gliwice — Mysłowice przez towarzystwo „Górnośląskich Kolei“ powstało nowe towarzystwo do budowy kolei pod nazwą „Kolej Opole — Tarnowskie Góry“ (Oppeln — Tarnowitz Bahn), które dnia 30 kwietnia 1856 r. otrzymało prawo wyłączenia. Budowę kolei zaczęto już przed zatwierdzeniem statutu towarzystwa i przed uzyskaniem koncesji — gdyż statut zatwierdzono 14 września 1856 r., zaś koncesję na budowę towarzystwo otrzymało dnia 1 grudnia 1856 r. Dnia 12 lutego 1857 r. uruchomiono przewizorycznie odcinek Tarnowskie Góry — Zawadzki. Linię Opole — Tarnowskie Góry uruchomiono dnia 24 stycznia 1858 r.

Kapitał towarzystwa wynosił 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miliona talarów. Koszta budowy powyższej linii wynosiły 2.107.400 talarów.

Przy uruchomieniu pomienionej linii towarzystwo posiadało:

10 parowozów, 1 wagon osobowy, 4 wagony towarowe i 160 węglarek.

Siedzibą towarzystwa był Wrocław. Rada zarządu składała się z dwu oddziałów: a) komitetu pięciu członków i 3 zastępców, i b) Dyrekcji z 4 członków i 2-u zastępców. Jeden akcjonariusz nie mógł posiadać więcej aniżeli 55 głosów.

Celem połączenia się z powyższą linią uchwaliło towarzystwo „Górnośląskich Kolei“ budowę odgałęzienia z Chebzia do Tarnowskich Gór. Linię tę uruchomiono dnia 15 września 1859 r. Towarzystwo Górnośląskich kolei przystąpiło także do budowy różnych innych połączeń a mianowicie: uruchomiono dnia 24 sierpnia 1857 r. połączenie Szopienice—Ząbkowice, dnia 1 grudnia 1857 roku Katowice — Kopalnia Karolina — huta Hohenlohe. Ponieważ w roku 1856 otwarto linię Dziedzice—

Trzebinia, przeto towarzystwo Górnośląskich Kolei przystąpiło do budowy projektowanej ze swej strony linii Mysłowice-Bieruń-Oświęcim. W dniu 25 czerwca 1859 roku uruchomiono odcinek Mysłowice-Bieruń. Zaś resztę linii Bieruń-Oświęcim dnia 16 marca 1863 r.

Dnia 16 sierpnia 1860 r. towarzystwo uruchomiło jeszcze odgałęzienie od Świętochłowic (Wielkie-Hajduki) do Królewskiej Huty, które później przedłużono do Chorzowa celem połączenia się z koleją istniejącą pod nazwą „(Rechte Oderufer-Bahn)“.

Towarzystwo to powstało na mocy uchwały z dnia 20 stycznia 1863 r. towarzystwa Opole — Tarnowskie-Góry, zatwierdzonej dnia 1 grudnia 1856 roku. Towarzystwo miało na celu dalszą budowę linii kolejowych:

- 1) Wosowska—Kluczborek—Namysłów—Oels—Wrocław na połączenie z istniejącą tam koleją.
- 2) z Tarnowskich Gór — przez Bytom — Siemianowice — Szopienice — do Murcków,
- 3) z Murcków przez Kobiór — Pszczynę do Dziedzic na połączenie z koleją północną (Kaiser Ferdinand — Nordbahn),

W tym celu kapitał towarzystwa został powiększony z 2½ miljonów do 15 miljonów talarów.

Dnia 11 lipca 1865 r. towarzystwo zostało zatwierdzone i otrzymało koncesję na budowę wyżej pomienionych linii kolejowych. W dniu 13 listopada 1865 r. został zatwierdzony statut towarzystwa z tem zastrzeżeniem, iż towarzystwo jest zobowiązane do bezpośredniej ekspedycji towarów na kolej Warszawsko-Wiedeńską — jak również do transportowania wagonów tejże kolei bez podwyżki taryfy, względnie bez pobierania jakichkolwiek specjalnych wynagrodzeń.

Na generalnem zebraniu towarzystwa w dniu 25 maja 1880 r. została uchwalona budowa kolei Kluczborek — Lubliniec — Tarnowskie Góry. Dnia 31 sierpnia 1881 r. towarzystwo otrzymało koncesję na powyższą budowę. Statut dodatkowy zatwierdzony został 30 września 1881 r. Według dodatku do statutu kapitał towarzystwa został powiększony o 9.000.000 marek. Rząd Pruski w akcie koncesyjnym zastrzegł sobie prawo wysłania towarzystwu pewnej ilości wysłużonych wojskowych (Militärwärter), celem zatrudnienia ich w kolejnictwie w charakterze niższych i średnich urzędników. Był to może pierwszy krok do wyszkolenia odpowiedniego personelu w celu późniejszego objęcia kolei przez państwo.

Z powyższego opisu rozwoju sieci kolejowej na Górnym Śląsku wynika, iż wszelkie jeszcze dziś istniejące główne linie kolejowe zostały wybudowane przez towarzystwa prywatne. W dniu 1 marca 1884 r. przeszły wszystkie koleje prywatne w ręce państwowe. Od tego czasu nie udzielano już prywatnym towarzystwom koncesji na budowę kolei, lecz kolejnictwem zajmowało się wyłącznie państwo.

Koleje Górnośląskie po tym terminie znajdowały się pod zarządem Dyrekcji kolei we Wrocławiu. Ponieważ koleje górnośląskie posiadały już wówczas bardzo rozwiniętą sieć z ruchem zupełnie odmiennym, aniżeli na Środkim Śląsku — przeto stworzono z dniem 1 kwietnia 1895 r. osobną Dyrekcję Kolei w Katowicach.

### Koleje wąskotorowe.

Towarzystwo „Górnośląskich Kolei“ od roku 1863 nie budowało już żadnych kolei głównych (normalnotorowych) natomiast zajmowało się rozbudową sieci kolei wąskotorowych. Po wybudowaniu głównej linii kolejowej przemysł rozwijał się w szybkim tempie. Wytworów zakładów przemysłowych, które się znajdowały nieraz w większej odległości od linii normalnotorowych, nie można było łądować bezpośrednio do wagonów, lecz dowożono je furmankami, co przy złym stanie dróg wówczas istniejących było związane z większymi trudnościami i kosztami. Zakłady przemysłowe, położone w większej odległości od kolei cierpiały niewątpliwie pod tym względem. Wobec niekorzystnego i nieraz podkopanego terenu, przeprowadzenie odgałęzień normalnotorowych było niemożliwe lub zbyt kosztowne. Ażeby dopomóc tym zakładom, towarzystwo „Górnośląskich Kolei“ zaprojektowało i uchwaliło na zebraniu generalnem w dniu 19 listopada 1850 r. specjal-

ną koleją warsztatową. W dniu 24 marca 1851 r. towarzystwo otrzymało koncesję na budowę, kapitał zakładowy zatwierdzono na 1 milion talarów. Kolej wąskotorową poprowadzono tak, iż łączyła ona zakłady pomiędzy sobą, jako też z koleją główną. W pierwszych latach kolej wąskotorowa nie posiadała parowozów, lecz pociągi transportowano zapomocą koni. Aż do roku 1860 towarzystwo wybudowało około 100 km. tej kolejki.

W roku 1856 Zarząd Kolei wąskotorowej przeszedł w ręce rządu Pruskiego, który prowadził takową na rachunek towarzystwa. Od dnia 1 października 1860 r. wydzierżawił kolej wąskotorową przedsiębiorca Rudolf Pringsheim, który prowadził kolejkę na własny rachunek. Dnia 28 maja 1876 r. nabył on prawo uruchomienia wszystkich kolei wąskotorowych parowozami. W dniu 1 marca 1884 r. razem z kolejami normalnotorowymi przeszły także i koleje wąskotorowe na własność państwa. Dzierżawę kolei wąskotorowych pozostawiono nadal Pringsheimowi, który prowadził takowe aż do roku 1904. Dnia 1 lipca 1904 r. rząd objął zarząd kolejami wąskotorowymi całkowicie. Utrzymanie i eksploatację kolei przekazano od tegoż dnia Dyrekcji Kolei w Katowicach.

Przy objęciu kolei wąskotorowa posiadała około 164 km linii, 50 stacji kontrolnych i ruchowych oraz 218 miejsc ładunkowych.

Linie główne kolei wąskotorowej wychodzą z Huty Baildona przy Katowicach przez Hutę Marty-Hohenlohe do szybu Paulina jak również z hut i kopalń Sp. Akc. Giesche obok Szopienic i z Huty cynkowej w Zawodziu oraz fabryki „Ferrum“ — szybu Pauliny do Huty Laury w Siemianowicach — Bytkowa Maciejkowie do Rossbarku obok Bytomia. Z Maciejkowie wychodzą 4 odgałęzienia, z których dwa posiadają bardzo poważny ruch. Jedno prowadzi przez Chorzów do kopalni Skarbofermu w Królewskiej Hucie i do Królewskiej Huty, zaś drugie odgałęzienie na kopalnię Bleiszarlej. Obok Szarleja rozpoczyna się odgałęzienie do kopalni Andaluzja. Odgałęzienie to przed wojną światową miało być przedłużonem aż do byłej Kongresówki.

Drugą linią główną przechodzi przez Hutę Hubertusa w Łagiewnikach i przez kopalnię Paulus w Chebziu do Nowego Bytomia. Stąd wychodzi odgałęzienie do kopalni i hut w Nowej Wsi oraz do Huty Zgoda-Falva aż do kopalni Menzel.

Trzecia linia główna wychodzi z Karbia (niemiecki Śląsk) do Tarnowskich Gór — Miasteczka i Bibieli. Również z Karbia wychodzi linia prowadzona przez Bobrek — Orzegów z odgałęzieniem do kopalni Gotthardt, jak również do Rudy, kopalnia Wawel.

Dla Górnego Śląska kolej wąskotorowa ma ważne znaczenie — a to z powodu podkopanego terenu, gdzie w wielu wypadkach jest wprost niemożliwe przeprowadzić kolej normalnotorową, dalej ze względu na ostre łuki oraz pochyłości terenów jedynie tylko kolej wąskotorowa jest dopuszczalną, a wreszcie wagony wąskotorowe o mniejszych wymiarach mogą dojeżdżać do zakładów przemysłowych, przechodząc pomiędzy i popod różnymi urządzeniami.

Szerokość toru wynosi 785 mm (30 cali starej miary). Największy dopuszczalny spadek wynosi 1:25. Minimalny promień łuków na wolnej przestrzeni wynosi 40 m. Odstęp od środka do środka toru wynosi 2,40 m zaś w łukach 2,70 m, a na dworcach 3,00 m.

Największa dopuszczalna szybkość jazdy wynosi 25 km/godz.

W roku 1920 górnośląska kolej wąskotorowa posiadała: 73 parowozy i 5,276 wagonów towarowych.

W roku 1920 obejmowała ona około 114 km linii i 200 połączeń prywatnych.

Ruch przewozowy na kolejach wąskotorowych wynosił:

w roku 1896 . . . 3.077.316 t.

„ „ 1906 . . . 4.344.613 „

„ „ 1916 . . . 4.716.614 „

Ruch kolejowy w tonokilometrach wynosił:

w roku 1896 . . . 33.835,143 t.—km

„ „ 1906 . . . 49.711.898 „ „

„ „ 1916 . . . 53.107.431 „ „

## Przejęcie Polskich Kolei Górnośląskich od Niemców.

Dnia 27 marca 1920 r. utworzono Wydział komunikacyjny dla kolei, poczt i żeglugi przy komisarjacie plebiscytowym, który miał swoją siedzibę w hotelu Lomnitz w Bytomiu. Kierownictwo tego Wydziału powierzono inż. Józefowi Dobrzyckiemu. W dniu tym rozpoczęła się planowa praca organizacyjna kolejarzy oraz przygotowanie do przyszłego plebiscytu.

Program pomienionego Wydziału był następujący:

1) Uświadomienie kolejarzy i wzmocnienie łączności wśród nich przez rozdawanie broszur, gazet, zakładanie kółek polskiej organizacji kolejowej, referaty i odczyty na zebraniach przy pomocy urzędników komisarjatu,

2) Przygotowanie odpowiedniej ilości urzędników polaków do objęcia kierownictwa kolei. Urządzanie kursów dla asystentów, podasystentów, nadzorców toru, zwrotniczych i t. p.,

3) Kontrola nad wywozem taboru kolejowego, oraz ważniejszych maszyn i drogocenniejszych materiałów — włąb Niemiec.

4) Zbieranie dowodów niesprawiedliwego i nierównego traktowania kolejarzy polaków i Niemców w służbie kolejowej,

5) Kontrola nad przewozem broni i amunicji, oraz napływem „Stosstruplerów niemieckich” na Górny Śląsk.

Niemcy widząc w tej organizacji wielką przeszkodę dla swej pracy, usiłowali rozbić tę organizację różnymi sposobami, wysyłając z Prus Wschodnich bojówki na ten cel specjalnie zorganizowane. Mimo szerokiej agitacji, szykany kolejarzy polaków i różnych trudności, stawianych przez zarząd kolejowy, związek kolejarzy polaków, założony przez inż. Józefa Dobrzyckiego rozwijał się w roku 1919 bardzo dobrze, dokumentując tem samem swą polskość, oraz chęć przynależenia do Polski. Pod koniec lipca 1920 roku związek kolejarzy liczył około 60 kół i około 12.000 członków. Napady na polaków, a szczególnie tych, którzy się w ruchu polskim odznaczali, były na porządku dziennym, tak iż stan ten doprowadził z biegiem czasu do zaostrenia walki i do wielkiego napięcia.

Dalsze ataki niemieckie, szczególnie w dniu 19 sierpnia 1920 r. zostały unicestwione przez samoobronę polską połączoną ze strajkiem górników i hutników. Ruch w całym przemyśle zupełnie ustał, a samoobrona nabrała charakteru powstania, które w gnieniu oka rozszerzyło się aż po Racibórz, Kędzierzyn i Opole, wypierając wszędzie niemieckie wojska. Koleje wraz ze stacjami aż do powyższej linii opanowali również powstańcy.

W osiem dni po rozpoczęciu powstania, zaczęły się pertraktacje komisarza plebiscytowego z komisją aljancką w Opolu co do rozmaitych ulg i praw dla polaków na Górnym Śląsku.

W zakresie kolejnictwa chodziło przede wszystkim o następujące żądania:

- 1) wprowadzenie polskiego języka w kolejnictwie,
- 2) uniemożliwienie przenoszenia kolejarzy narodowości polskiej,
- 3) usunięcie z Górnego Śląska kolejarzy hakatystów,
- 4) wysłanie z Górnego Śląska dostatecznej ilości parowozów po żywność, stojącą w Polsce na pograniczu Śląska.

Jednak żądania te nie zostały uwzględnione i pozostało wszystko po dawnemu. Szykanowanie i niesprawiedliwe traktowanie polskich kolejarzy oraz przesiedlanie ich w głąb Niemiec były na porządku dziennym.

Po plebiscycie 20 marca 1921 r. rozpowszechniono wiadomość o przydzieleniu Polsce tylko dwóch powiatów, pszczyńskiego i rybnickiego, lud śląski chwycił za broń i ujął władzę w swe ręce wypierając niemieckie bojówki. Powstanie trzecie, rozpoczęło się w nocy z 2 na 3 maja 1921 roku. Już w następnym dniu 4 maja rozpoczął polacy kolejarze budowę pancernego pociągu pod nazwą „Ślązak”. Pierwsze kierownictwo odebranych Niemcom kolei znajdowało się w Bielszowicach. Organizacja ta nie podołała jednak swym zadaniom, przede wszystkim nie zdołała przeprowadzić prawidłowej gospodarki kolejowej. Wobec tego ukonstytuowano d. 19 maja 1921 roku Radę kolejową. Rada ta posiadała wszelkie kompetencje Dyrekcji Kolejowej i była najwyższą władzą kolejową na Górnym Śląsku. Pod kierownictwem Rady Kolejowej, było

około 850 km linii i 164 stacje. Ruch osobowy wynosił w stosunku do ruchu przed powstaniem niewiele więcej 80%. Transportów wojskowych przeprowadzono 1.200 pociągów. W ruchu towarowym odgrywał największą rolę przewóz węgla, przeważnie do Polski, a następnie do Czechosłowacji, Austrii, Węgier i Włoch. Wysyłka zagraniczną węgla była niezmiernie utrudnioną, ponieważ linje Racibórz—Bogumin i Wodzisław—Bogumin nie były dla nas dostępne tak, że wszelkie przesyłki trzeba było kierować przez Dziedzice, które, jak się okazało, były dla takiego ruchu nie wystarczające. Również wysyłanie węgla w niemieckich wagonach do państw innych powodowało trudności, ponieważ nie było gwarancji, że wagony te zostaną nam zwrócone. Główną przeto część wydobytego węgla wysłano do Polski, a tylko około 10% zagranicę. Całkowity wywóz węgla za czas od dnia 18 maja do 30 czerwca wynosił 401.029,2 ton. Służba parowozowa podołała wszystkim zadaniom, jakich od niej wymagało sprawne przeprowadzenie ruchu. Początkowo posiadano 123 parowozy, pomiędzy którymi było 24 zepsutych. Przez zajęcie wiekłych dworców liczba parowozów podniosła się do wysokości 675 sztuk.

Dnia 5 lipca o godz. 6-ej wieczorem trzecie powstanie zostało zlikwidowane, a równocześnie rozwiązała się także i Rada Kolejowa. Administracja przeszła na władzę międzysojuszniczą, która do zarządzania kolejami wyznaczyła Dyrekcję Kolejową w Katowicach. Równocześnie z rozwiązaniem Rady Kolejowej, powstała samorządnie Naczelna Rada Ludowa. Przy Naczelnej Radzie Ludowej utworzono Wydział Kolejowy, którego zadaniem było załatwianie wszelkich spraw połączonych z likwidacją Rady Kolejowej, a przede wszystkim przygotowanie przyszłej polskiej administracji kolejowej. Po powstaniu — czynności Wydziału Kolejowego weszły w bardziej normalny tryb prac przygotowawczo-organizacyjnych.

Ustanowienie granic przyszłego Górnego Śląska nadało pracom Wydziału konkretniejsze podstawy; równocześnie okazała się konieczność opracowania i sporządzenia przyszłej polsko-niemieckiej umowy gospodarczej.

Z tą chwilą występuje Ministerstwo Kolei Żelaznych w Warszawie jako ta władza, w której rękach spoczywać winno przygotowanie organizacji i administracji przyszłej polskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach.

Do przeprowadzenia kolejowej umowy gospodarczej wydelegowało M. K. Ż. w listopadzie 1921 r. specjalną komisję. Do poszczególnych działów kolejnictwa przybierano wedle potrzeby odpowiednich fachowców. Umowę tę ukończono w lutym 1922 roku, a tworzy ona wraz z postanowieniami wykonawczymi „VIII część Polsko-Niemieckiej konwencji Górnośląskiej”, zawartej w Genewie dnia 15 maja 1922 roku.

Celem przygotowania organizacji i administracji przyszłej polskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach wysłało M. K. Ż. jako delegata inż. Bogusława Dobrzyckiego, prezesa D. K. P. w Poznaniu.

Delegat ustalił zakres działalności oraz podział pracy delegatury podług następujących wytycznych:

- 1) Obsadzenie decernatów przyszłej Dyrekcji i możliwie natychmiastowe powołanie delegatury przyszłych decernatów D. K. P. w Katowicach.
- 2) Ukończenie i zawarcie umowy urzędniczej polsko-niemieckiej.
- 3) Unormowanie zakresu działania oraz plan podziału pracy przyszłej D. K. P. w Katowicach.
- 4) Podział okręgu dyrekcyjnego na poszczególne urzędy.
- 5) Naznaczenie na powyższe urzędy przyszłych naczelników, oraz poobsadzanie poszczególnych urzędów.
- 6) Osiągnięcie od Rady Ministrów w Warszawie uchwały, gwarantującej urzędnikom kolejowym na Górnym Śląsku prawa nabyte przez nich na służbie niemieckiej.
- 7) Zebranie ścisłych danych co do ilości i kwalifikacji kolejarzy Górno-Ślązaków pozostających w przyszłej D. K. P. Katowice.
- 8) Systemizacja przyszłej Dyrekcji, urzędów i wszystkich miejsc służbowych, oraz ich obsadzenie.
- 9) Zbadanie zapotrzebowania, oraz decyzje co do czasowego zatrzymania proponowanych przez niemiecką Dyrekcję Kolejową urzędników niemieckich.
- 10) Uzupełnienie potrzebnej ilości kolejarzy z innych dzielnic Polski.

11) Przeprowadzenie umowy co do artykułu 11 — śląskiej autonomicznej konstytucji pomiędzy Wojewodą śląskim a M. K. Ż. w Warszawie.

12) Studja co do połączeń linii kolejowych przeciętych granicą państwa.

13) Rozwój stacji granicznych, pomiędzy obydwoma częściami Górnego-Śląska.

14) Rozwój parowozowni oraz warsztatów reparacyjnych, zaopatrzenie się w materiały reparacyjne.

15) Ustalenie budżetu, oraz preliminowanie potrzebnych kwot.

16) Przeprowadzenie umów taryfowo-przewozowych z niemiecką Dyрекcją Kolejową, a wynikających z przepisów konwencji genewskiej.

17) Dalsze sprawy organizacyjne.

18) Przejęcie mienia kolejowego.

19) Przejęcie administracji kolejowej.

Jak z powyższego wynika, zakres pracy był olbrzymi, a czas do przejęcia kolei tak krótki, że pierwszym staraniem Delegata było otrzymanie rutynowanych pierwszorzędnych wyższych sił fachowych kolejowych na wyższe stanowiska jako współpracowników do przeprowadzenia określonego programu.

Wydział komunikacyjny przy komisarjacie Naczelnej Rady Ludowej posiadał początkowo 7 decernatów. W przeciągu lutego i pierwszej połowy marca 1922 r. przeznaczono dalszych 10 wyższych urzędników na przyszłych decernentów D. K. P. w Katowicach. Z powyższych 17 wyższych urzędników było 5 górno-ślązaków, a reszta z innych Dyrekcji w Polsce.

Ze względu na nieznaną stosunków i warunków ruchowych Dyrekcji Katowickiej oraz pruskiej organizacji kolejowej u tych decernentów, którzy zostali powołani z innych Dyrekcji w Polsce, Delegat starał się, by móc jak najwcześniej naznaczyć wszystkich swych wyższych urzędników do odpowiednich urzędników niemieckich, celem możliwie dokładnego obznajomienia się z pruską organizacją oraz warunkami technicznymi Dyrekcji Katowickiej. Jednakowoż mimo zawartej umowy z prezydentem kolei niemieckiej, mocą której wyżsi urzędnicy polscy, przeznaczeni na decernentów przyszłej D. K. P. w Katowicach mieli być delegowani do odpowiednich decernentów niemieckich do zaznajomienia się — szkolenie to nie doszło do skutku, przez co sprawa przygotowania polskich decernentów niezmiernie ucierpiała.

Również sprawa pozostawienia na czas przejściowy w służbie polskiej kwalifikowanych urzędników napotykała na wielkie trudności. W tym celu delegat polski zawarł dnia 9 lutego 1922 r. umowę urzędniczą z Niemcami. Umowa ta włączona została do konwencji genewskiej jako część IX.

Jednak bardzo mała część fachowo kwalifikowanych urzędników niemieckich zgłosiła się do dyspozycji przyszłej polskiej Dyrekcji. Do połowy maja 1922 roku zgłosiło się 99 urzędników, z których delegat wybrał 74, jako odpowiadających wymaganiom. Wskutek pertraktacji z 2 ma radcami ministerjalnymi z Berlina, którzy pragnęli zważyć winę na późniejsze ewentualnie nienależyte funkcjonowanie kolejnictwa Górnego Śląska na administrację polską, twierdząc, że ta administracja nie chce zatrzymać urzędników niemieckich, po przedstawieniu przez Delegata sprawy w świetle faktycznym, przyrzekła komisja niemiecka wydać odpowiednie zarządzenia, by się zgłaszało więcej urzędników. Jednak konferencja Delegata z niemieckimi ministerjalnymi radcami nie wydała żadnych konkretnych rezultatów. Ilość zgłaszających się urzędników najniższych kategorii powiększyła się wprawdzie, jednakże siły te były zbyt słabe, gdyż tak polski Górny Śląsk, jak i reszta Polski miała ich poddostatkiem. Delegat wystosował ponownie do prezydenta Dyrekcji w Katowicach list, składając na niego odpowiedzialność za możliwe złe funkcjonowanie kolei podczas objęcia — z powodu nieprzydzielenia odpowiednich urzędników, którzy mieli pełnić służbę instruktorów. Ten list również nie wywarł należytego skutku.

Jak Delegat przewidywał, tak się też stało. Zamiast 1.500 — 2.000 urzędników Niemców, zgłosiło się tylko 250, z których jako obeznanymi z warunkami kolejowymi katowickimi 220 przyjęto na przejściową służbę polską w charakterze instruktorów dla polskiego personelu.

Również wszelkie inne podane powyżej czynności delegatury załatwiono z największymi trudnościami.

Z ustaleniem planu pracy Dyrekcji, podzielono okręg przyszłej D. K. P. na poszczególne urzędy, przyczem i tutaj zatrzymano dotychczasowy ustrój prusko-śląskich kolei. Szemat organizacyjny uwidacznia podział okręgu na poszczególne urzędy. Zasadniczo podzielono okręg na:

4 urzędy ruchu (równocześnie i drogowe)

Nazwa urzędu	długość linii		Suma km
	głównych km	pobocznych km	
Katowice I . . .	73,209	31,280	104,489
Katowice II . . .	96,496	63,540	160,010
Rybnik . . . . .	70,841	52,032	121,873
Tarnowskie Góry	90,701	38,022	128,726
Suma . . .	331,250	183,848	515,096

3 urzędy maszynowe.

Nazwa urzędu	Długość linii km	Ilość przydzielonych parowozów
Katowice I . . .	189	130
Katowice II . . .	273	171
Tarnowskie Góry	146	120
Razem . . .	608	430

Ilość km przypisanych urzędowi maszynowemu jest większa od ilości rzeczywistej, gdyż przewidywano prowadzenie ruchu parowozami polskiej D. K. P. w Katowicach częściowo także i na liniach niemieckiej górnośląskiej Dyrekcji.

3 urzędy obrotu handlowego: Katowice 147,13, Rybnik 255,32, Tarnowskie Góry 112,55 km.: 1 urząd kolei wąskotorowej 105,465 km.

Długość linii kolei górnośląskich przyznanych Polsce wynosiła:

normalnotorowych . . . . .	515,098 km
z tego linii głównych . . . . .	331,250 km
„ pobocznych . . . . .	183,848 „
wąskotorowych . . . . .	105,465 km
Razem . . . . .	620,563 km

Ilość stacji na liniach normalnotorowych:

I klasy 9, II — 21, III — 13, IV — 37, przystanków 12. Razem 92.

Ilość stacji na liniach wąskotorowych 25.

Wszelkie próby otrzymania konkretnych danych, co do ilości personelu urzędniczego, pragnącego pozostać na stałe w służbie polskiej, spełżyły na niczym. Tylko znikoma część gotową była bez wszelkich zastrzeżeń zostać w Polsce: Wobec tego konieczne było uzyskanie od Rady Ministrów uchwały gwarantującej kolejarzom górnośląskim wszelkie prawa nabyte w służbie pruskiej względnie niemieckiej. Uchwałę taką powzięła Rada Ministrów na posiedzeniu z d. 9 marca 1922 r., którą natychmiast ogłoszono we wszystkich gazetach Górnego Śląska. Prócz tego rozesłano po wszystkich stacjach cyrkularz wraz z kwestjonarjuszem, wzywającym kolejarzy do oświadczenia się w sprawie przejścia na służbę polską. Na skutek rozesłanego cyrkularza zaczęły napływać oświadczenia w znacznych ilościach tak, że umożliwiły zestawienie ilości pozostających w polskiej służbie górnoślązaków.

Dnia 8 kwietnia 1922 r. zamknięto listy zgłaszających się i przystąpiono do unormowania ilości potrzebnych pracowników na każdym miejscu służbowym, oraz do imiennego obsadzenia poszczególnych stanowisk. Zestawienie kwalifikacji zgłaszających się kolejarzy wykazało, że personel miejscowy nie wystarczy do należytego obsadzenia wszystkich miejsc służbowych, by zaś nie być zależnym od dobrej woli niemieckich kolejarzy, trzeba było konieczne sprowadzić znaczniejszą ilość fachowych kolejarzy z reszty polskich Dyrekcji. Na mocy konferencji, odbytej w M. K. Ż. dnia 30.IV.1922 r.

otrzymały poszczególne Dyrekcje rozporządzenie do wysłania 683 kolejarzy.

Największy niedobór okazał się w drużynach pociągowych i parowozowych, gdyż wynosił:

kierowników pociągów 31, konduktorów 112, kierowników parowozów 326. Razem 469 to jest 68,8% całkowitego niedoboru, z tego 48% kierowników parowozów.

Prócz powyższych 683 urzędników, szkoliła jeszcze D. K. P. w Poznaniu około 308 Górnoślązaków, których z chwilą objęcia kolei przez polskie władze natychmiast wysłano na Górną Śląsk.

W ostatnich dniach przed objęciem jako też z chwilą przejęcia kolei zrezygnowała ze służby polskiej poważna liczba urzędników górnośląskich — co spowodowało, że niedobory te musiały być natychmiast uzupełnione przez inne Dyrekcje tak, iż liczba wydelegowanych urzędników z obcych Dyrekcji wzrosła do 980 i oprócz tego personel komisji odbiorczej w ilości około 120 urzędników. Jest rzeczą zrozumiałą, że w chwili tej, sprawa ulokowania powyższego personelu, jako też podzielenie go na poszczególne miejsca służbowe była związana z niesłychanymi trudnościami.

Do sprawnego funkcjonowania było konieczne, ażeby personel obcy już conajmniej przez kilka dni przed objęciem obeznał się z warunkami i stosunkami tych miejsc służbowych, na które go przeznaczono, tem bardziej, iż bardzo znaczna ilość kolejarzy nie знаła systemu pruskiego, kolejowej organizacji i administracji, zaś kierownicy parowozów z Dyrekcji małopolskich nie byli obeznani z parowozami i automatycznymi hamulcami konstrukcji niemieckiej. Na mocy układów pomiędzy Delegatem polskim, a niemiecką Dyrekcją, zezwolono na sprowadzenie polskich kolejarzy do Katowic, oraz na naznaczenie ich do ich przyszłych miejsc służby na 10 dni przed przejęciem kolei. Jednakże układ ten tak jak wiele innych pozostał na papierze.

Największe trudności w tym kierunku przedstawiał brak wszelkich, choćby przybliżonych danych o terminie przejęcia polskiej części Górnego Śląska, a tem samem i o dniu przejęcia kolei. Dokładny termin doniesiono Delegatowi dopiero 15 czerwca wieczorem o nastąpić mającej jeszcze tego samego dnia notyfikacji konwencji genewskiej, a w związku z tem o natychmiastowym przejęciu suwerenności przez Polskę na polskiej części Górnego Śląska.

Kolejarze delegowani na Górną Śląsk w liczbie kilkuset zjechali się w pierwszych dniach czerwca do Sosnowca, skąd mieli być skierowani do poszczególnych miejsc przeznaczenia. Wskutek wypadków politycznych, komisja międzysojusznicza ogłosiła w Katowicach stan obleżenia i cofnęła pozwolenie wprowadzenia kolejarzy z reszty Polski do Górnego Śląska. Wszelkie zabiegi i przedstawienia Delegata w sprawie zniesienia pomienionego zakazu były bezskuteczne. Sytuacja stała się krytyczną. Wobec tego wprowadzono wszystkich czekających w Sosnowcu kolejarzy na Górną — Śląsk, przez „zieloną granicę“. Delegowanie ich do poszczególnych miejsc służby przeprowadzono w ten sposób, że polacy kolejarze zjawili się na przeznaczonych stanowiskach u niemieckich urzędników i starali się nieoficjalnie zebrać jak najwięcej potrzebnych informacji.

Niekorzystne dla Polski rozstrzygnięcie granic Górnego Śląska, wytworzyło dla polskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach tę wielką trudność, że chcąc się dostać z okręgu południowego do północnego, trzeba było jechać przez tak zwany korytarz Bytomski, t. j. przez niemiecką część Górnego Śląska. Wobec tego koniecznym było przeprowadzenie studjów budowy kolei omijającej ten korytarz. Również okazało się już przed przejęciem Górnego Śląska, że niektóre linje będą niewystarczające, wobec tego zaraz przeprowadzono studia następujących połączeń kolejowych, celem jaknajszybszego ich wybudowania:

1) Chorzów — Brzeziny Śl. — Szarlej, 2) Makoszowy — Mizerów, 3) Warszowice — Pruchna, 4) Hajduki — Kochłowice, 5) Brzeziny — Bluszczów, 6) Tarnowskie Góry — Sączew. W kwietniu 1922 roku studia były tak daleko posunięte, że M. K. Ż. mogło zrobić odnośne kosztorysy budowy połączeń i wciągnąć je do prowizorycznego budżetu przyszłej D. K. P. w Katowicach.

Celem przejęcia mienia kolejowego przez Rząd Polski od Rządu Niemieckiego, nazaczyło M. K. Ż. specjalną komisję odbiorczą. Stosownie do technicznych i geograficznych warunków przyszłej D. K. P. Katowice, ustanowiono 8 poszczególnych grup, które wspólnie z przedstawicielami niemieckiej Dyrekcji Kolejowej badały i odbierały mienie kolejowe. Po zakończeniu prac ustalono ich przebieg i rezultat i podpisano w osobnych protokołach.

Dnia 18 czerwca, czyli na dwa dni przed wkroczeniem wojsk polskich do pierwszej strefy względnie do Katowic, nastąpiło oficjalne przejęcie administracji kolejnictwa na całym polskim Górnym-Śląsku; niemiecki personel ustąpił, a administrację objęła polska Dyrekcja i polscy urzędnicy. Oficjalny akt przejęcia odbył się w gmachu dyrekcyjnym w Katowicach a kierownictwo Dyrekcji oddał delegat M. K. Ż. w ręce pierwszego prezesa D. K. P. w Katowicach, Dr. Sikorskiego. Równocześnie z chwilą podpisywania aktu zmieniono godła niemieckie na polskie, oraz wywieszono polskie chorągwie.

### Kolejnictwo Górnośląskie pod Zarządem Polski od 18 czerwca 1922 r.

Linja graniczna pomiędzy obydwojma częściami Górnego Śląska wyznaczona na podstawie plebiscytu wywołała konieczność stworzenia licznych granicznych punktów kolejowych, na których odbywać się będą rewizje paszportowe oraz celne. Konwencja genewska w art. 411, 428 i 434 podaje 16 punktów granicznych dla kolei normalnotorowych i wąskotorowych. Ponieważ punkty graniczne wymagały obszernych zmian i prac budowlanych, a wykonanie i ukończenie ich było konieczne przed przejęciem Kolei przez władze Polskie, więc wiceminister Kolei inż. J. Eberhardt już w styczniu 1922 r. zawarł z niemiecką Dyrekcją Kolejową umowę, na mocy której Dyrekcja obowiązana była omawiane prace wykończyć na czas za sumę około 10.000.000 mk. niem. Prace te niemiecka Dyrekcja Kolejowa na czas nie wykończyła, były one jednakże posunięte tak daleko, że z chwilą przejęcia kolei przez władze polskie można było zaprowadzić choć z pewnymi trudnościami ruch graniczny.

Umowa kolejowa gospodarcza zawarta w Konwencji Genewskiej przedstawiała cały szereg najrozmaitszych zagadnień, których praktyczne przeprowadzenie wymagało zawarcia specjalnych umów pomiędzy Rzadem polskim i niemieckim. Najważniejszymi z tych umów były przepisy handlowo-taryfowe polsko-niemiecko-górnośląskie, do których opracowania utworzyło M. K. Ż. specjalną podkomisję pod przewodnictwem Dr. Zawojskiego, Naczelnika Wydziału z M. K. Ż.

W związku z powyższymi pracami, dającymi z chwilą przejęcia kolei górnośląskich w zarząd Polski — możliwość wykonania i rozwinięcia komunikacji górnośląskich bez uszczerbku — mieszana polsko-niemiecka Komisja urzędnicza po przejęciu Śląska-Górnego opracowała przepisy i tabele udziałowe, na podstawie których kontrola dochodów II we Wrocławiu mogła wydzielić udziały dla kolei polskiej części Śląska Górnego i kolei niemieckich.

Z jakimi trudnościami ruch kolejowy w pierwszych czasach po przejęciu był utrzymywany — wynika już częściowo z opisu przejęcia kolei Górno-Śląskich.

Oprócz tego powstało wiele innych niedomagań dla kolejnictwa polskiego częściowo z niekorzystnego dlań rozstrzygnięcia plebiscytowego. Sieć kolejowa górnośląska miała tę cechę, iż łączyła się przedewszystkiem z centralnymi Prusami czyli z Zachodem, urządzenia stacyjne przeto i t. p. były kierunkowo dostosowane do ruchu zachodniego, podczas kiedy po przyłączeniu do Polski ruch trzeba było skierować na Wschód czyli w zupełnie odwrotnym kierunku. Przez podział Górnego-Śląska zostały linje kolejowe poprzecinane w kilku miejscach. Najdotkliwiej jednak odczuwano na polskiej części Górnego-Śląska stratę centralnej stacji przetokowej w Gliwicach, która pozostała po stronie niemieckiej, a na której zestawiano wszystkie pociągi towarowe wychodzące z Górnego-Śląska. Na wszystkich innych stacjach przed podziałem Śląska czynności tych nie wykonywano i nie były one przeto zdadne do zestawiania pociągów. Niemcy odczuwając, iż z tego powodu powstaną niewątpliwie trudności, nie postarali się bynajmniej o ulżenie tym niedomaganiom, choćby tylko na

czas samego przejścia. Przeciwnie nawet na 10 dni przed przejściem wstrzymano częściowo naładunek towarów tak, że na kilku najważniejszych stacjach polskiego Górnego Śląska zebrały się znaczne ilości wagonów naładowanych, których niemiecka Dyrekcja nie chciała wyprawić.

Również w ruchu osobowym istniały trudności przez opóźnione podawanie pociągów osobowych z niemieckiej do polskiej części Górnego Śląska. Wobec olbrzymiego ruchu osobowego i przeciążenia stacji Katowice, opóźnione podawanie pociągów wpływało niezmiernie niekorzystnie na należytą i równomierną sprawność stacji osobowej w Katowicach.

Wielkie przeszkody w regularnym utrzymywaniu ruchu powodował także brak stacji wodnych na nowopowstałych stacjach granicznych. Ponieważ na stacjach tych zestawiano pociągi towarowe, czego dawniej nie czyniono — niezbędnym było, ażeby parowozy na miejscu zaopatrywały się w wodę. Mimo jednak wielkich starań sprawy budowy stacji wodnych nie można było rozwiązać należyście szybko z powodu ogólnego braku wody na całym Górnym Śląsku. Najwięcej pod tym względem ucierpiał ruch na stacjach: Chorzów, Makoszowy, Gierałtówice i Sumina, które nie były w stanie zaopatrywać parowozów w wodę tak, iż nieraz trzeba było dojeżdżać po wodę aż do Katowic, co tak przeciążało tę stację, że i tu powtarzały się również przeszkody w normalnym utrzymaniu ruchu.

Brak parowozów, który powstał z niezdatności do ruchu parowozów oddanych Polsce przez Niemcy (z 430 odebranych od Niemców było tylko 178 parowozów zdolnych do ruchu — gdy do normalnego ruchu potrzeba ich było około 260) spowodował, że konieczne było, ażeby Niemcy dojeżdżali do polskich stacji granicznych i wykonywali tam niezbędną służbę przetokową. Takie niedomagania trwały około 4 miesięcy.

Po przejściu Górnego Śląska przez Polskę — ruch kolejowy bynajmniej się nie zmniejszył. Mimo trudnych warunków, które się podczas przejścia wyłoniły, naładunek węgla, który na Górnym Śląsku stanowi większą część przewozów kolejowych — wzógł się w porównaniu do lat 1918—1921, a w roku 1926 i 1927 nawet osiągnął cyfry, dorównujące korzystnej produkcji z lat 1914 — 1918 r., a mianowicie:

Naładunek węgla wynosił:

w r. 1914	19.588.911 tonn	w r. 1921	15.244.137 tonn
" " 1915	21.564.450 "	" " 1922	17.571.599 "
" " 1916	23.132.673 "	" " 1923	18.847.176 "
" " 1917	23.182.027 "	" " 1924	17.175.562 "
" " 1918	21.565.002 "	" " 1925	15.314.401 "
" " 1919	11.594.755 "	" " 1926	19.733.199 "
" " 1920	15.872.306 "	" " 1927	20.184.741 "

Należy nadmienić, że lata 1916, 1917 i 1918 były latami poważnych okupacji niemieckich, które mogły używać tylko węgla niemieckiego i ogromnego wzrostu przemysłu wojennego w Niemczech, czem się tłumaczy stosunkowo wysokie cyfry naładunku.

Węgiel załadowany w latach 1922 — 1927 wysłano kolejną do:

w roku	do Polski ton	zagranicę ton	Razem ton	U w a g i
1922	3.227.015	5.661.366	8.888.331	(od 1 . VIII do 31 . XII).
1923	6.978.023	11.869.153	18.847.176	
1924	6.123.875	11.051.687	17.175.562	
1925	7.630.887	7.683.514	15.314.401	
1926	7.869.011	11.864.188	19.733.199	
1927	10.605.680	9.579.061	20.184.741	

Jak wynika z powyższego zestawienia — przedewszystkiem wywóz do Polski wzrasta stale i bardzo silnie. Podwyższa się również eksport przez porty Gdańsk i Gdynia i wykazuje poważny wzrost. Wywóz do tych portów wynosił:

rok	d o p o r t ó w		R a z e m ton
	Gdańsk ton	Gdynia ton	
1925	52.405	655	53.060
1926	1.433.904	277.609	1.711.513
1927	3.087.047	863.838	3.950.885

Zwiększenie się ruchu potwierdzają cyfry dalszych zestawień. Porównanie tych cyfr z cyframi lat przedwojennych jest trudne, ponieważ odnośnej statystyki (przedwojennej) w Dyrekcji Katowickiej nie prowadzono, jak również z powodu zmiany podziału obszaru Dyrekcji.

### I. Bruttotonokilometrów w tysiącach.

rok	osobowe	towarowe	r a z e m
1922	nie prowadzono statystyki		
1923	nie rejestrowano tonokilometrów		
1924	734.505	1.200.392	1.934.897
1925	765.693	1.349.438	2.115.131
1926	768.430	1.913.228	2.681.658
1927	819.418	2.671.777	3.491.195

### II. Nettotonokilometrów w tysiącach.

rok	osobowe	towarowe	r a z e m
1922	nie prowadzono statystyki		
1923	nie rejestrowano tonokilometrów		
1924	131.308	638.000	769.308
1925	133.619	719.785	853.404
1926	136.554	1.021.565	1.158.119
1927	144.752	1.446.882	1.591.634

### III. Osiokilometrów.

1	2	3	4	5
rok	wagonów osobowych	wagonów towarowych ładownych	wagonów towar. ładow. + próżnych	wszystkich wagonów rubr. 2 + 4
1922	nie prowadzono statystyki			
1923	92.998.942	84.880.172	139.704.169	232.703.111
1924	94.408.031	84.951.877	144.395.709	238.803.740
1925	99.919.814	97.627.784	158.163.525	258.083.339
1926	103.710.556	134.655.535	221.764.044	325.474.600
1928	110.976.412	188.631.862	304.870.328	416.846.740

### Zestawienie ilości sprzedanych biletów i przewiezionych ton.

rok	Ilość biletów	Nadanych ton	Przyjętych ton	Nadanych plus przyjętych ton bez tranzytu
1923	19.195.732	21.709.956	6.841.616	28.551.572
1924	14.204.100	19.968.162	6.330.821	26.298.983
1925	17.343.165	18.806.930	5.991.261	24.798.191
1926	16.734.058	24.882.697	5.771.137	30.253.774
1927	24.419.493	25.939.865	7.503.176	33.443.041

Od samego początku odczuwano brak warsztatów do naprawy taboru kolejowego, które pozostały wszystkie po stronie niemieckiego Górnośląska, mianowicie:

- a) warsztaty główne dla naprawy parowozów i wagonów normalnotorowych w Gliwicach,
- b) także warsztaty w Raciborzu,
- c) także warsztaty w Opolu,
- d) warsztaty główne dla naprawy parowozów i wagonów wąskotorowych w Rozbarku.

W tych 4-ch warsztatach koncentrowała się prawie całkowicie praca naprawcza taboru kolejowego całego Górnośląska. Oprócz wykonywania wszelkich napraw znajdowały się tam także magazyny materiałów warsztatowych i części zapasowych, potrzebnych do naprawy taboru w parowozowniach, wskutek czego po objęciu kolejnictwa Górnośląskiego wszelkie zapasy razem z warsztatami pozostały po stronie niemieckiej a D. K. P. w Katowicach nie otrzymała żadnych zapasów materiałów warsztatowych, tak iż trzeba było natychmiast przystąpić do założenia własnych warsztatów naprawczych. Ponieważ stworzenie warsztatów głównych potrzebowałoby bardzo długiego czasu, a prócz tego okazało się z rozmaitych powodów niewskazane, więc postanowiono rozszerzać wszelkie już istniejące warsztaty podręczne przez natychmiastowe dodawanie urządzeń mechanicznych. W ten sposób rozszerzono i uzupełniono warsztaty podręczne w Mysłowicach, Szopienicach i Tarnowskich Górach, oraz urządzono warsztaty do naprawy wagonów w Ligocie Pszczyńskiej, a prócz tego rozszerzono i urządzono warsztaty pomocnicze w Katowicach. Również w Rybniku i Lublińcu stworzono stolarnie względnie warsztaty podręczne wraz z magazynami. W Nowym Bytomiu, Maciejkowicach, Jaśkowicach i Szybie Pauliny urządzono warsztaty naprawcze dla kolei wąskotorowych. W Ligocie Pszczyńskiej (Katowice-Ligota) wybudowano nową halę montażową wraz z torami dla naprawy wagonów, jak również magazyn na smary, oraz szopy na skład żelaza i drzewa.

W roku 1922 powstało prywatne towarzystwo pod nazwą „Warsztaty Kolejowe Sp. Akc.” w Katowicach, które zawarło z Ministerstwem Kolei w Warszawie umowę celem naprawy części taboru górnośląskiego. Warsztaty te zakupiło M. K. w lipcu 1925 r., uruchomiło dla naprawy wagonów towarowych, oraz przystąpiło do budowy centralnego magazynu głównego.

Wobec odejścia niemieckiego personelu, wynoszącego poważny procent personelu Dyrekcji i obeznanego jak najdokładniej z miejscowymi bardzo trudnymi stosunkami a przez długoletnią praktykę wysoce wyszkolonego, powstały bardzo poważne trudności personalne, które polegały głównie na niedostatecznym wyszkoleniu tych pracowników, którzy do służby polskiej przeszli. Wyteżono przeto wszelkie siły, aby forsownym szkoleniem personelu zapobiec skutkom, wynikającym z braku wykształcenia fachowego, prace te wydały bardzo dobre rezultaty, tak, że sprawność dyrekcji z roku na rok szybko i silnie się rozwijała.

W ostatnich czasach przed objęciem przez władze polskie kolei górnośląskich zaprzestano prawie zupełnie wszelkich ważniejszych prac konserwacyjnych na przejętych liniach, wskutek czego władze polskie zastały nowoobjęte szlaki w opłakanym stanie. Nawierzchnia zaniedbana, podkłady często przegniłe, szyny i rozjazdy wskutek zaniedbania okresowej wymiany zużyte: mosty, przepusty, wiadukty niemalowane ani też należycie konserwowane, zapasy materiałów nawierzchni zupełnie wyczerpane, a budynki stacyjne i mieszkania służbowe opuszczone. Wyteżono przeto całą pracę w kierunku należytego utrzymania powyższych urządzeń kolejowych. Zajęto się w pierwszym rzędzie uporządkowaniem podtorza i nawierzchni. Forsowna wymiana w pierwszych latach, a następnie programowa, podkładów i szyn oraz rozjazdów umożliwiła, że nawierzchnia sprostała zadaniu, jakie musiała spełnić przy wyteżonym ruchu. Równocześnie postępuje naprawa, odnawianie i malowanie konstrukcji mostowych, które w tutejszych dyinach i gazach szczególnie ulegają zniszczeniu. Obecnie przystępuje się do wzmocnienia konstrukcji mostowych, które jako pochodzące z okresów, gdzie nie przewidziano tak znacznych obciążeń taborem, nie odpowiadają już nowożytnym wymaganiom i potrzebom ruchu.

Również i utrzymanie budynków stacyjnych i domów

mieszkalnych postąpiło naprzód tak, iż doprowadzono je do normalnego i higienicznego stanu.

Jakkolwiek urządzenia zabezpieczające ruch pociągów, a zatem telegrafy, telefony, urządzenia stawidłowe i blokowe przejęte od Niemców stały na wysokości swego zadania, jednak ruch zmiany przez złączenie z siecią Polskich Kolei kierunku roboc i stąd nowych z dnia na dzień powstających potrzeb, okazały się nie wystarczającymi. Musiano przeto przystąpić zaraz do budowy nowych połączeń telegraficznych i telefonicznych i uzupełnienia blokady stacyjnej. Przebudowa sieci oraz rozwój stacji wywołały również potrzebę przebudowy stawideł i urządzeń sygnalizacyjnych.

### Roboty inwestycyjne.

Niesprawiedliwy podział Górnośląska i krzywdzące dla Polski przeprowadzenie granic poprzez najważniejsze arterie życia gospodarczego na Górnym Śląsku, rozerwały sieć kolejową tak niekorzystnie, że koniecznym było natychmiast możliwie jeszcze przed objęciem Śląska temu zaradzić. Odciecie węzła bytomskiego od sieci polskich kolei przerwało bezpośrednio połączenie południowej części Dyrekcji górnośląskiej z północną a komunikacja pomiędzy temi częściami przez obce, niemieckie terytorjum, sprawiała wielkie trudności i wpływała niezmiernie niekorzystnie pod względem gospodarczym i finansowym. Koleje Górnośląskie, których zadaniem dawniejszym było przeważnie transportowanie produkcji z Zagłębia w kierunku zachodnim i północnym, dla tego celu posiadały na zachodzie Śląska wielkie stacje przetokowe, obecnie po podziale i wytyczeniu nowych granic straciły przede wszystkim te stacje, na których formowano wszystkie pociągi towarowe, dalej przez włączenie do sieci Polskich Kolei zmieniły swoje zadania, gdyż zamiast dawniejszych kierunków trzeba było wyprawiać transporty na wschód, północ-wschód i południe.

Zaraz po zapadłej decyzji podziału Śląska i jeszcze przed przejściem polskie czynniki rządowe i miejscowe górnośląskie poczyniły pierwsze kroki ku naprawieniu zła i wszczęły akcje rozbudowy połączeń kolejowych. W maju roku 1922 odbyła się w Warszawie w Ministerstwie Kolei *wspólna konferencja*, na której ustalono program robót inwestycyjnych, obejmujący budowę połączeń kolejowych, rozwój stacji, budowę warsztatów dla naprawy wagonów, budowę domów mieszkalnych i służbowych, oraz określono potrzebne na ten cel kredyty.

#### A. Program prac objął:

##### a) budowę połączeń kolejowych:

1) połączenia kolejowego stacji Chorzów ze stacją Szarlej z odgałęzieniem do istniejącej linii, prowadzącej do dawnej granicy kraju do Ząbkowic, dla obejścia węzła bytomskiego,

2) połączenia stacji Makoszowy ze stacją Gierałtowice przez Mizerów, dla obejścia węzła gliwickiego,

3) połączenia Stacji Hajduki ze stacją Kochłowice dla skrócenia drogi z południowej części Śląska do północnej z ominięciem węzła katowickiego,

4) połączenia stacji Warszowice i Pawłowice kolei Górnośląskich ze stacją Chybie, kolei Kraków — Bogumin, dla skrócenia drogi na południe i zachód dla transportów Zagłębia Rybnickiego celem ominięcia stacji Dziedziące,

5) Kolei (Olza) — Bluszczów — Brzeziny w dolinie nadodrzańskiej do szeregu miejscowości odciętych od linii kolejowych pozostałych po stronie niemieckiej.

Przewidziane koszty budowy powyższych połączeń wynosić miały 155.260.000 marek niemieckich.

Ponadto ustalono w dalszym programie budowę połączeń:

6) stacji Brzeziny nad Odrą ze stacją Sumina linii Rybnik — Racibórz,

7) stacji Tarnowskie Góry ze stacją Sączew, w okolicach której znajdują się bogate pokłady rudy żelaznej,

8) stacji Olza ze stacją czeską Bogumin dla ominięcia niemieckiego korytarza przez Annaberg dla transportów Zagłębia Rybnickiego kierowanych na południe,

9) stacji Szyb Karmer ze stacją Mysłowice dla ominię-



cia węzła Szopienickiego i Katowickiego przy transportach z Zagłębia Rybnickiego na wschód.

b) *Przebudowa i rozwój stacji:*

Ponieważ istniejące stacje w tej liczbie i graniczne nie odpowiadały nowym zmienionym warunkom i zadaniom, powstała konieczność ich przebudowy i rozwoju. Program prac objął rozwój stacji Sumina, Chebzie, Chorzów, Lubliniec, Olza, Makoszowy, Strzybnica i innych jako stacji granicznych i celnych, oraz szeregu wewnętrznych stacji, jak Rybnik, Wodzisław, Pawłowice, Orzesze, Jaśkowice, Brady, Łaziska, Ligota, Kochłowice, Chorzów, Mysłowice, Szarlej, Tychy i innych.

c) *Pomieszczenia i inwentarz* dla urzędów wykonawczych wymagały również znacznego uzupełnienia, stąd też postanowiono zakupić na ten cel dwa domy w Rybniku i jeden w Tarnowskich-Górach dla odnośnych urzędów linjowych, oraz ustalić program budowy szeregu domów mieszkalnych w Katowicach i innych miejscowościach celem umożliwienia rozmieszczenia personelu po stronie polskiej, który dotąd dość licznie dojeżdżał jeszcze ze Śląska Niemieckiego.

Powyższy program uznano jako minimalny program inwestycyjny i jako nierozdzielalną całość, której nie można uszczuplić bez chybienia zamierzonego celu, a tem samem bez szkody dla niezmiernie skomplikowanego problemu sieci kolei górnośląskich. Decydujące czynniki rządowe zatwierdziły ten program i wyznaczyły już na rok 1922 potrzebne kredyty.

B. Wykonane prace.

a) *Budowa połączeń kolejowych:*

W styczniu 1922 roku rozpoczęto studia na terenie i prace przy projektach połączeń kolejowych. Zdjęcia terenu prowadzono nawet pod kulami karabinowymi wśród walk nadgranicznych. Prace te prowadziła początkowo Dyrekcja Katowicka przy współudziale delegowanego z Ministerstwa Kolei inż. Viriona. Gdy jednak zakres prac wzrastał, uznano konieczność stworzenia specjalnego na ten cel biura, które powstało jako Oddział Budowy połączeń górnośląskich pod kierownictwem w latach 1922 i 1923 inż. Gismana późniejszego Wiceprezesa Dyrekcji, a w latach 1924 i 1925 inż. Smolińskiego przy współudziale około 30-tu pracowników. Oddział Budowy przeprowadził dalsze prace, wykonał szczegółowe projekty budowy, które następnie poddawano rozpatrzeniom komisyjnym krajowo-policyjnym, a w końcu zatwierdzeniu przez Ministerstwo Kolei. W lutym i marcu roku 1923 przystąpiono do budowy poszczególnych połączeń. Wykonanie budowy oddano znanym i fachowym przedsiębiorstwom.

W roku 1924 roboty postąpiły tak dalece, że ukończono i oddano do eksploatacji połączenia kolejowe Hajduki—Kochłowice w lipcu, Makoszowy—Mizerów w czerwcu, połowę linii Brzezie—Bluszczów do stacji Lubomia w październiku, oraz Warszawice (Pawłowice)—Chybie w listopadzie. W grudniu 1925 r. nastąpiło otwarcie linii Chorzów—Szarlej okrążającej niemiecki korytarz pod Bytomiem i tworzącej bezpośrednio połączenie południowej części Górnego Śląska z północną.

W ten sposób Dyrekcja Katowicka po przeprowadzeniu budowy 5-ciu powyższych połączeń kolejowych zamknęła pierwszy okres rozwoju swej sieci. Linjami tymi uzupełniono najważniejsze luki w sieci Górnośląskiej, która po wykonaniu w roku 1926 i oddaniu do ruchu przez Kierownictwo budowy w Lublińcu kolei Kalety—Podzamcze, okrążającej niemiecki korytarz Kluczborski, uzyskała należyta zdolność przepustową i odpowiednie połączenia z resztą sieci polskich kolei, a mianowicie Województw Poznania i Pomorza. Połączenie stacji Szyb Karmer ze stacją Mysłowice zostanie wykończony w 1928 r.

b) *Przebudowa i rozwój stacji:*

1) *Stacje graniczne:*

*Stację Lubliniec*, rozszerzono jako stację graniczną i celną. Powiększono budynek stacyjny, zbudowano dom noclegowy dla drużyn, dobudowano warsztat przy parowozowni oraz nowe zasieki węglowe z urządzeniami i nową obrotnicę o średnicy 22 m. Stację zaopatrzone w centralizację rozjazdów i stawię jednopiętrowe.

*Stację Chorzów*, rozszerzono dla potrzeb celnych, wybu-

dowawszy w tym celu osobny dworzec. Dalej wybudowano magazyn celny z biurami i drogą dojazdową, a dla ruchu granicznego osobowego odrębny peron.

*Stacja Chebzie*, jako graniczna dla pociągów towarowych, oraz główna stacja tranzytowa do Niemiec wymagała obszernego rozwoju. Wybudowano prócz tego budynek dla biur celnych, oraz 2 budynki mieszkalne na 12 rodzin.

*Stację Makoszowy*, rozszerzono jako stację graniczną, oraz wybudowano magazyn celny, halę celną, wieżę wodną i zórawie, oraz centralizację rozjazdów ze stawię jednopiętrowe.

*Stację Sumina*, rozbudowano dla potrzeb celnych i granicznych, wykonano halę rewizyjną, magazyn celny, przebudowano budynek stacyjny, wykonano nową parowozownię z potrzebnymi urządzeniami mechanicznymi, obrotnicę o średnicy 22 m, również stację wodną z hydroforem i zórawiami.

*Stację Gieraltowice* rozszerzono dla potrzeb celnych.

2) *Stacje wewnętrzne:*

*Stacja Kalety* stała się z powodu budowy linii Kalety—Podzamcze, mającej na celu ominięcie korytarza Kluczborskiego, stacją węzłową. Rozwój jej objął powiększenie ilości torów towarowych oraz wydłużenie pozostałych do 800 m długości użytecznej. Stację zaopatrzone w centralizację zwrotnic.

*Stacja Miasteczko*, jako stacja przejściowa dla magistrali węglowej Tarnowskie-Góry—Gdynia wymagała dla skrzyżowania i wymijania pociągów odpowiedniej przebudowy. Stację zaopatrzone w centralizację zwrotnic przez wykonanie dwu stawię jednopiętrowych.

*Stacja Tarnowskie-Góry*. Z chwilą wybudowania linii Kalety—Podzamcze nabrała stacja ta ogromnego znaczenia, gdyż spadło na nią zadanie formowania wszystkich pociągów węglowych 150-osiowych, zdążających z zagłębia Górnośląskiego do Bałtyku. Dokonana przebudowa stacji do obecnej chwili jest tylko prowizoryczną, a wynikającą z konieczności silnie wzrastającego ruchu węglowego exportowego. Poważny bardzo rozwój prowadzono tak, by liczne nowo ułożone grupy torów sortowniczych można w przyszłości zużyć dla projektowanej wielkiej stacji sortowniczej na dzienną przeróbkę 4.500 wagonów, oraz torów odstawczych na 5.000 wagonów. Projekty tej nowej wielkiej stacji przeprowadza Ministerstwo przy współpracy Dyrekcji. Ponadto wykonano nowy budynek administracyjny dla Oddziałów i rozpoczęto budowę domu noclegowego dla drużyn o 200 łózkach.

*Stacja Szarlej*. W związku z budową linii okrężnej Chorzów—Szarlej trzeba było stację Szarlej dotychczas przejściową rozszerzyć i przebudować.

*Stacja Kochłowice*, została przebudowana z powodu włączenia linii do Hajduk.

*Stacja Ligota*. Z powodu zwiększenia się ruchu towarowego i nowych zadań, jakie ta stacja miała spełnić, rozszerzono ją odpowiednio, oraz stworzono warsztaty dla naprawy wagonów.

*Stacje Mikołów, Orzesze, Brada i Jaśkowice* odpowiednio rozszerzono.

*Stacja Rybnik*. Rozszerzono tory, powiększono parowozownię, wybudowano warsztaty podręczne, zasieki węglowe z popielnikami i biura dla Oddziałów.

*Stacja Wodzisław*, jako stacja węzłowa nie odpowiadała obecnym wymaganiom ruchowym i wymagała zupełnej przebudowy, którą wykonano w szerokim zakresie, dalej wybudowano nową parowozownię z warsztatem podręcznym, obrotnicę, zasieki węglowe, popielnice.

*Stacje Turze, Godów i Bzie* rozszerzono na stacje dla krzyżowania pociągów.

*Stację Łaziska*, rozszerzono oraz wybudowano budynek mieszkalny.

*Stację Pawłowice* jako stację węzłową dla linii Pawłowice—Chybie odpowiednio przebudowano oraz wykonano budynek mieszkalny.

*Stacje Palowice i Bielszowice* odpowiednio rozszerzono.

*Stację Mysłowice*, rozszerzono, oraz przebudowano starą parowozownię na skład druków.

Prócz tego wybudowano 10 nowych stacji: Herby Nowe, Boronów, Brzeziny Śl., Szarlej—Piekary, Dąbrówka Wielka, Strumień, Syrenia, Lubomia, Brzezie n. O., Piasek.

Niekorzystne przeprowadzenie granic wywołało i na kolejach wąskotorowych potrzebę przeprowadzenia budowy nowych linii dla uniezależnienia się od Niemiec. W tym celu wybudowano łącznicę Sucha Góra — Kopalnia Kessel — Szarlej Wapniaki jak również łącznicę Szarlej — Szarlej Białej, przez które omija się korytarz bytomski. Również z tem samem przeznaczeniem wybudowano łącznicę z Huty Hubertusa — Kopalnia Carnalsfreude.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach objęła następującą ilość km. linii kolejowych.

#### *Linje normalnotorowe.*

Linje główne I, II i III rzędne

państwowe 514,098 km. w tem 158,731 km. dwut.

Torów stacyjnych państw. 520,400 km., bocznic państwowych 6,751 km. i prywatnych 387,818 km.

#### *Obecnie posiada Dyrekcja Kolei Państwowych*

linji głównych I, II i III rzędnych

państw. 578,001 km. w tem 170,242 km. dwut.

Torów stacyjnych państw. 633,994 km. bocznic państwowych 6,751 km. i prywatnych 455,907 km.

#### *Za czasów polskich wybudowano dotychczas:*

Linji głównych państwowych łącznie linja Kalety — Podzamcze 62,903 km. w tem 11,511 km. dwutorowych, torów stacyjnych państwowych 113,594 km. i rozjazdów 182 sztuk.

#### *Linje wąskotorowe.*

##### *Objęto od Niemców.*

Linji głównych państw. 105,465 km. w tem 2,752 km. dwutorowych

Torów stacyjnych państw. 23,605 km., bocznic państwowych 5,108 km. i prywatnych 168,002 km.

#### *Obecnie posiada D. K. P.*

Linji głównych państw. 108,097 km. w tem 2,752 km. dwutorowych.

Torów stacyjnych państw. 23,163 km., bocznic państwowych 5,444 km. i prywatnych 177,581 km.

#### *Nowe budynki mieszkalne.*

1) Katowice	— ulica Gliwicka	— 60 mieszkań
	ulica Sadowa	— 12 "
2) Ligota	— 2 budynki po 6 mieszkań	— 12 "
3) Piotrowice	— 1 budynek po 6	— 6 "
4) Chebzie	— 2 budynki po 6 mieszkań	— 12 "
5) Rybnik	— 1 budynek po 6	— 6 "
6) Łaziska	— 1 " " 6	— 6 "
7) Wodzisław	— 1 " " 6	— 6 "
8) Mikołów	— 1 " " 6	— 6 "
9) Jaśkowice	— 1 " " 12	— 12 "
10) Nowy Bytom	— 1 " " 12	— 12 "
11) Sumina	— 1 " " 12	— 12 "

Razem: 14 162 mieszkań

Prócz tego wykonano 24 budynki administracyjne i mieszkalne na nowo wybudowanych stacjach wymienionych powyżej.

Na przyszłość są projektowane następujące dalsze roboty inwestycyjne:

1) Rozwój węzła Szopienice—Mysłowice z bezpośredniem połączeniem Sosnowca z Mysłowicami, jak również połączenie Mysłowic z Piotrowicami Śl., przez Janów Śl. z ominięciem Murcków.

2) Budowa łącznicy z Goczałkowic do Czarnolesia celem odciążenia stacji Dziedzice w kierunku do Piotrowic (Czecho-Słowacji),

3) Budowa kolei z Rybnika do Żorów, z rozszerzeniem stacji Żory na stację pomocniczo zestawczą.

4) Budowa łącznicy Zawada—Orzesze Wieś celem ominięcia stacji Orzesze i osiągnięcia bezpośredniego połączenia z Tychów przez Orzesze Wieś—Zawada Śl. do Żor.

5) Budowa drugiego toru z Rybnika do Niedobczyc celem powiększenia przelotności tej linii.

Celem zwiększenia przelotności w kierunku do Bałtyku

buduje się obecnie drugi tor na linii Kalety—Podzamcze, i odgałęzienie z Herbów Nowych do Inowrocławia przez Zduńską Wolę.

Również stacja Tarnowskie Góry znajduje się w przebudowie na stację zestawczą.

Ponieważ wywóz do portów bałtyckich wzrasta coraz bardziej, niezbędnem będzie w przyszłości rozwinąć odpowiednio sieć kolejową w kierunku do Bałtyku. W tym celu Dyrekcja liczy na budowę linii kolejowej z Chorzowa do Łaska z odgałęzieniem z Dąbrówki Małej oraz budowę linii Brzeziny Śl.—Ząbkowice.

Na kolejach wąskotorowych będą wykończone w roku 1928-m linja Bogucice—kop. Wujek jak również przedłużenie linii Maciejkowice—Kop. Rozalja do Kop. Jaworzeń.

#### **Rozwój kolejnictwa pruskiego w okręgu obecnej D. K. P. w Poznaniu.**

W roku 1842 zorganizował się w Poznaniu Komitet, który wybrał deputację, dla udania się do Berlina celem uzyskania połączenia linją kolejową Berlina z Poznaniem. Ponieważ w tymże czasie została zaprojektowana linja kolejowa z Frankfurtu do Wrocławia — przeto deputacja domagała się, ażeby linję tę przeprowadzono przez Poznań. Chociaż linja przeprowadzona przez Poznań byłaby o 70 km. dłuższą, to jednakże zwiększony koszt budowy zostałby wyrównany innemi poważnemi korzyściami, a mianowicie:

1) teren Wielkopolski jest bardzo płaski i suchy, przeto nadaje się pod budowę kolei,

2) tereny są prawie o 50% tańsze, aniżeli na Śląsku Dolnym,

3) drzewo potrzebne do budowy jest tańsze.

4) kolej przechodziłaby przez bardzo urodzajne części Wielkopolski, jakoteż przez tak ważne i wielkie miasto jak Poznań — podczas gdy Śląsk Dolny nie posiada ani jednego ważnego miasta i jest ubogim w produkta rolne,

5) niezbędne do budowy pieniądze zostałyby w krótkim czasie zebrane gdyż ludność Wielkopolski okazuje wielkie zainteresowanie do budowy kolei.

Mimo tego prośba deputacji nie została uwzględnioną. Po długich wysiłkach deputacji przyznano połączenie Poznania z nowo zaprojektowaną linją Berlin—Królewiec, jednak tylko przez odgałęzienie.

Kolej z Berlina do Królewca budował rząd pruski, a celem budowy odgałęzienia od tej kolei do Poznania utworzono prywatne towarzystwo pod nazwą Starogardzko-Poznańskie Towarzystwo Kolejowe (Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft), które dnia 27 października 1845 r. przedłożyło rządowi pruskiemu do zatwierdzenia swój statut, uchwalony przez zebranych 25 października 1845 r. Dnia 4 marca 1846 r. rząd pruski udzielił towarzystwu koncesji i zatwierdził statut towarzystwa. Dnia 20 marca 1846 r. rozpoczęto budowę kolei. W r. 1847 przyjął rząd pruski na siebie gwarancję na 3½% dywidendy. Odgałęzienie prowadzono ze Starogardu przez Woldenberg — Wronki—Szamotuły do Poznania. Budowę zaczęto od strony Starogardu. Dnia 10 sierpnia 1848 uruchomiono przestrzeń Starogard—Woldenberg—Wronki, a dnia 14 lipca tegoż roku Wronki — Szamotuły. W dniu 10 sierpnia 1848 r. otwarto ruch na całej linii Poznań—Starogard. Długość całej linii wynosiła około 148 km. Z dniem 1 lipca 1851 r. przeszła administracja kolei pod zarząd państwowy, na czas nieograniczony, zgodnie z umową, zawartą pomiędzy państwem i towarzystwem w dniu 26 czerwca 1851 r. Wykonywanie administracji oddano Dyrekcji Kolei Wschodnich (Königliche Ostbahn) z siedzibą Dyrekcji w Szczecinie a później w Bydgoszczy.

Całkowity kapitał koncesjonowany przez rząd wynosił z końcem r. 1857 — 7.300.000 talarów, z czego wydano 6.404.722 talarów tak, iż na jeden km. linii przypada 37.158 talarów = 111.474 Marki. Towarzystwo Starogardzko-Poznańskiej Kolei miało swoją siedzibę w Szczecinie. W czasie zarządu państwowego towarzystwo reprezentowane było wobec państwa przez radę zarządu, składającą się z pięciu osób, z których 2 członkowie musieli zamieszkiwać w Szczecinie. W pierwszych latach towarzystwo nie miało żadnych zysków tak, iż rząd w roku 1849 po raz pierwszy musiał wypłacić zagwarantowane odsetki, w wysokości 175.000 talarów. Rząd płacił

te odsetki do roku 1854 włącznie. Całkowite wypłacone przez rząd odsetki wynosiły razem 854.637 talarów. W latach 1855—1857 kolej nie potrzebowała już żadnego poparcia i za rok 1857 towarzystwo było w stanie wypłacić akcjonariuszom nadzwyczajną dywidendę w wysokości 2<sup>0</sup>/<sub>10</sub> tak, iż całkowicie wypłacono 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>10</sub> odsetek. W roku 1857 ruch osobowy jako też towarowy znacznie się zmniejszył przez uruchomienie nowej linii, przeprowadzonej z Krzyża do Frankfurtu, skutkiem czego ruch do stacji kolei wschodnich, jak również z Berlina do Poznania w połowie przeszedł na tę nową linię.

Z dniem przejścia zarządu kolei Stargard—Poznań pod zarząd rządu towarzystwo posiadało:

40 parowozów 6-osioowych, 46 wagonów osobowych, 345 wagonów towarowych i 21 wagonów pocztowych.

W latach następnych kolej kilka razy musiała być popartą finansowo przez zarząd.

W roku 1852—1853 stworzono w Poznaniu ponownie komitet celem przygotowania prac do budowy kolei z Poznania na Górny Śląsk. W sprawie tej komitet wszedł w porozumienie z towarzystwem Górnośląskich Kolei. Towarzystwo to, widząc wielką przyszłość w takim połączeniu, uchwaliło na zebraniu swem w dniu 27 lipca 1853 r. budowę tej linii 710-ma głosami przeciw 15-tu. Komitet Poznański przewidywał budowę kolei z Głogowa do Poznania. Towarzystwo jednak takiego przeprowadzenia linii nie przyjęło i zaprojektowało natomiast linię z Wrocławia do Poznania przez Leszno z odgałęzieniem z Leszna do Głogowa.

W sprawie nabycia niezbędnego do budowy kapitału weszło towarzystwo w porozumienie z rządem pruskim i zawarło z nim w sprawie tej odnośną umowę w dniu 28 lipca 1853 r. Dla tej kolei rząd przyjął na siebie równie gwarancję za odsetki od akcji i obligacji z dniem 20 lutego 1854 roku. Budowę rozpoczęto dnia 16 listopada 1853 roku i miała ona być ukończoną zgodnie z koncesją w ciągu 3-ch lat. Budowę zaczęto z Leszna w kierunku Poznania, Głogowa i Wrocławia. Dnia 27 października 1856 r. została otwarta linja Wrocław — Poznań i dnia 29 października oddana do użytku publicznego. Odgałęzienie z Leszna do Głogowa budowano aż do roku 1858. Dnia 30 grudnia 1857 r. oddano do ruchu odcinek z Leszna do t. zw. Blockhausplateau w okolicy Głogowa, zaś dnia 18 maja 1858 r. uruchomiono całą linię.

Linją tą Poznań otrzymał połączenie z Wrocławiem, Górnym-Śląskiem, Krakowem, Boguminem, Wiedniem jako też z Berlinem, Frankfurtem i t. d.

Od 29 października 1856 r. do dnia 31 grudnia 1856 r. przewieziono 37.646 osób; dochód z tego tytułu wynosił 31.437 talarów. Ruch towarowy również się znacznie ożywił. Przewieziono około 478.982 centnarów z czego dochód wynosił 62.975 talarów, a inne dochody 981 talarów, całkowity dochód wynosił 95.393 talarów. Wydatki wynosiły 61.065 talarów. W roku 1857 wynosił dochód 704.357 talarów, wydatki wynosiły 434.994 talarów wzgl. 61 3/4<sup>0</sup>/<sub>10</sub> więc zysk 269.363 talarów.

Przy uruchomieniu linja posiadała następujący tabor:

28 szt. parowozów, 54 szt. wagonów osobowych, 550 szt. wagonów towarowych.

Ruch odbywał się na tych samych zasadach, jak na kolejach górnośląskich.

Na zebraniu 25 sierpnia 1856 r. towarzystwo „Kolei Górnośląskich“ uchwaliło budowę kolei Poznań — Gniezno — Bydgoszcz, a dnia 12 stycznia 1857 r. otrzymało koncesję. Projektu tego towarzystwo jednakże nie wykonało i uchwaliło z budową się wstrzymać, wobec czego rząd pruski odnośną koncesję zlikwidował dnia 20 lutego 1860 r.

Po otwarciu linii Wrocław—Poznań aż do roku 1867—1868 nie została wybudowana żadna nowa linja kolejowa.

W roku 1867—1868 zaczęło towarzystwo pod nazwą „Märkisch—Posener Bahn“ budowę kolei z Poznania do Frankfurtu, celem połączenia Poznania z kolejami tegoż towarzystwa. Linję tę o długości 174 km. uruchomiono dnia 26 czerwca 1870 r.

W roku 1868 towarzystwo „Górnośląskich Kolei“ przedłożyło rządowi pruskiemu nowy projekt budowy kolei z Poznania do Torunia z odgałęzieniem z Inowrocławia do Bydgoszczy z prośbą o udzielenie koncesji na tę budowę. Dnia 26 maja 1872 roku uruchomiono linię Poznań — Bydgoszcz

i dnia 30 czerwca 1873 roku Inowrocław — Toruń. Ponieważ w roku 1871 uruchomiono linię kolejową z Torunia do Insterburga w Prusach Wschodnich, jako też w roku 1862 linię Bydgoszcz—Toruń—Aleksandrowo—Łowicz do Skierniewic. gdzie kolej ta łączyła się z linią Warszawsko-Wiedeńską, więc Poznań osiągnął połączenie z Warszawą jako też z Prusami Wschodnimi.

W roku 1869/70 zostały zatwierdzone projekty towarzystwa pod nazwą Wrocławsko-Warszawskie Koleje (Breslau Warschauer-Bahn), na budowę kolei z Oleśnicy (Oels) przez Kępno-Podzamcze do Warszawy. Jednak po uruchomieniu w roku 1871—72 linii Oleśnica (Oels)—Podzamcze projektu dalej nie wykonano, natomiast rozpoczęto studja oraz budowę kolei z Ostrowa—przez Kalisz do Warszawy.

W roku 1871/72 utworzyło się towarzystwo pod nazwą Oels - Gnesner - Eisenbahn - Gesellschaft. Towarzystwo miało na celu budowę linii kolejowej z Oleśnicy przez Krotoszyn — Wrześnię do Gniezna. Siedzibą tegoż towarzystwa było miasto Wrocław. Kapitał towarzystwa wynosił w czasie rozpoczęcia budowy 7.750.000 talarów. Towarzystwo otrzymało dnia 17 czerwca 1872 r. koncesję na budowę a linię uruchomiono i oddano do ruchu dnia 30 czerwca 1875 r. Celem powiększenia kapitału o 3 miliony marek wniosło towarzystwo do rządu w dniu 16 czerwca 1876 r. statut dodatkowy, który został zatwierdzony dnia 16 czerwca 1880 r. Powiększony kapitał miał służyć do polepszenia urządzeń stacyjnych, do założenia nowych stacji i przystanków jako też do wykonania niezbędnych budowli nieprzewidzianych w pierwszym projekcie towarzystwa.

Oprócz tego towarzystwa powstało także towarzystwo drugie z siedzibą w Poznaniu pod nazwą Posener-Kreuzburger Eisenbahn-Gesellschaft, które wybudowało linię kolejową Poznań — Kluczborek celem prowadzenia tejże przez Lubliniec do Tarnowskich Gór. Kapitał wynosił 12.000.000 talarów, jednak na posiedzeniu towarzystwa w dniu 2 marca 1878 r. uchwalono kapitał powiększyć o 1.200.000 marek, gdyż kapitał zasadniczy nie był wystarczającym do wykończenia budowy. Sporządzony na ten cel statut dodatkowy został zatwierdzony dnia 26 lipca 1878 r.

W dniu 15 sierpnia 1881 towarzystwo Górnośląskich Kolei uzyskało koncesję na budowę linii kolejowej z Inowrocławia do Mątwy. Linję tę uruchomiono 1 września 1882 r. Była to ostatnia koncesja, którą uzyskało prywatne towarzystwo na budowę kolei. Dalszy rozwój tej linii przeprowadzał już rząd pruski. Dnia 1 stycznia 1889 r. została uruchomiona przestrzeń Mątwy — Kruszwica.

W roku 1884 uchwalił rząd pruski budowę kolei Poznań — Września i linię Gniezno — Nakło przez Janowice — Damasławek — Kcynia. Linję Poznań — Września o długości 48,7 km. uruchomiono dnia 1 września 1887 r. Dnia 1 listopada 1887 roku oddano również do ruchu linię Gniezno — Nakło. Dnia 19 kwietnia 1886 r. uchwalił rząd przedłużyć linię Poznań — Września z Wrześni do Strzałkowa, celem połączenia się z Kutnem. Przedłużenie to uruchomiono dnia 1 stycznia 1888 r.

Podane powyżej linje kolejowe należą do najważniejszych dróg żelaznych D. K. P. Poznań. Jak na Górnym Śląsku tak i w Wielkopolsce wszystkie linje główne wybudowane zostały przez towarzystwa prywatne. Po przejściu kolei w ręce państwa nie wybudowano już żadnych ważniejszych linii, lecz rozwijano sieć pomiędzy temi głównymi linjami zależnie od potrzeby.

### Przejęcie kolei w obrębie D. K. P. w Poznaniu.

Po wybuchu rewolucji w Niemczech, przerwany został w nocy z 8 na 9 listopada 1918 r. ruch kolejowy przez Zbąszczyń z Niemcami. Dnia 9 listopada rano utworzyły się w Poznaniu i Jarocinie, a następnie 10 listopada i w Ostrowie Rady Robotników i Żołnierzy. Tegoż samego dnia zaangażowano w Poznaniu polski „Komitet Obywatelski“, do którego przystąpiło 56 wybitnych obywateli wielkopolskich. Z komitetem tym podjęła niemiecka Rada Robotników i Żołnierzy pertraktację, na mocy których wydelegowano dnia 11 listopada 1918 r. do Rady 5 Polaków, członków Komitetu Obywatelskiego.

Dnia 14 listopada utworzony został z łona Rady Ludowej Komisarjat Naczelnej Rady Ludowej. W ślad za Poznaniem, Jarocinem, Ostrowem i Gniezmem poszły wszystkie inne miasta zaboru i potworzono tam Rady Robotników i Żołnierzy, w skład których weszli także i Polacy, a dalej i Polskie Rady Ludowe. Mężowie zaufania Rad Robotników i Żołnierzy objęli kontrolę na dworcach kolejowych, sprawując nadzór nad kolejnictwem Dyrekcji Poznańskiej.

Dnia 15 listopada Rada Robotników i Żołnierzy upoważniła pp. inż. Stelmachowskiego i budowniczego Budzyńskiego do objęcia kontroli nad Dyrekcją Kolejową w Poznaniu. Oficjalnie pełnili oni swój urząd jako delegaci Rady Robotników i Żołnierzy, faktycznie jednak byli oni organami kontrolującymi z ramienia Rady Ludowej. Niemcy spostrzegli się niebawem, jaką broń oddali w ręce Polaków. Chcąc to naprawić, uchwalili na Radzie Robotników i Żołnierzy wydelegowanie dalszych dwóch przedstawicieli, na których wybrano dwóch średnich urzędników kolejowych Niemców. Mimo tego udało się delegatowi inż. Stelmachowskiemu uchwycić władzę i kierować organami rządzącymi. Potworzone Rady Ludowe wybrały na stacjach kolejowych mężów zaufania, kontrolujących obowiązki służbowe urzędników kolejowych. Również i tutaj udało się sprawę tak pokierować, że przy wszelkich ważniejszych urzędach i miejscach służby ustanowiono Polaków, a tem samem ujęto kontrolę kolejnictwa w polskie ręce. Miało to wielkie znaczenie, gdyż odrazu utrudniło w ogromnej mierze Niemcom wywożenie taboru i mienia kolejowego do Niemiec, o poza tem dało możliwość kontroli nad wszelkimi przewozami aprowizacyjnymi i wojskowymi.

W dniu 21 listopada 1918 r. zwołany został w Poznaniu pierwszy polski wiec kolejowy, w którym wzięło udział przeszło 1.000 kolejarzy. Wiec uchwalił konieczność zrzeszenia się kolejarzy w Związek na podstawach czysto narodowych, celem obrony interesów własnych, oraz interesów nowopowstałego Państwa. Równocześnie przyjęto rezolucję następującej treści:

„Wiec polskich kolejarzy poznańskich w liczbie przeszło 1.000 stoi na stanowisku Polski ludowej, a nie klasowej. Protestuje przeciwko tworzeniu rządu partyjno-socjalistycznego w Warszawie i żąda stanowczo rządu narodowego, w którym zasiadać będą ludzie ze wszystkich warstw, ludzie, którzy dążą stanowczo do połączenia wszystkich dzielnic Polski, mianowicie także „Poznańskiego, Prus z Gdańskiem i Śląska“.

Na zakończenie zaśpiewano: „Jeszcze Polska nie zginęła“.

Na skutek uchwały wieceu, zwołane zostało w dniu 29.XI.1918 r. zebranie konstytucyjne, na którym wybrano zarząd nowoutworzonego Związku Kolejarzy Polskich (Z. K. P.). Zarząd ten kontrolował czynności niemieckich pracowników kolejowych, którzy wszelkimi siłami starali się wywozić do Niemiec majątek kolejowy. Dzięki energicznemu postępowaniu zarządu wysiłki Niemców się nie udały tak, iż zarząd uratował dla Polski miljonowe wartości kolejowe.

W krótkim czasie potworzyły się dalsze filje Związku w Ostrowie, Jarocinie, Srodzle, Inowrocławiu, Krotoszynie, Koźmieniu i Bydgoszczy, które w tym samym kierunku i duchu pracowały, jak centrala w Poznaniu.

Rozwój i postępowanie rewolucji oraz następujące wypadki dziejowe spowodowały Radę Ludową i Komisarjat Naczelnej Rady Ludowej do zwołania na 5 i 6 grudnia 1918 r. Sejmu dzielnicowego, który powziął cały szereg niezmiernie ważnych i podstawowych rezolucji i uchwał. Co do postępowania i urzędowania dotychczasowych niemieckich zarządów wszystkich gałęzi administracyjnych, a więc także i kolei, ogłosił Sejm dzielnicowy następujące uchwały:

1. Ponieważ cała dotychczasowa działalność rządowa sprzeciwia się interesom ludności polskiej, a urzędnicy wychowani w szkole hakatyizmu nie przestają działać w kierunku dotychczasowym, przeto naród polski żąda:

a) aby usunięto już teraz urzędników, występujących wrogo przeciw polskości,

b) ażeby w okolicach zamieszkałych przez ludność polską urzędników poddano kontroli przedstawicieli Polaków.

2. Przejęcie administracji w przyszłej Polsce przez Polaków jest jedną z rzeczy najważniejszych.

Ze względu na to wyraża Sejm dzielnicowy przekonanie, że każdy Polak, zamieszkały w dzielnicy lub z niej pocho-

dzący stawi się rządowi polskiemu do dyspozycji, chociażby to było połączone dla niego z największymi ofiarami materialnymi i jak największym poświęceniem osobistym.

W ostatnim dniu 6.12.1918 r. Sejm Dzielnicowego został rozszerzony Komisarjat Naczelnej Rady Ludowej o dalszych trzech członków, tak, że odtąd najwyższa władza całej dzielnicy Pruskiej (Poznańskiego, Prus, Pomorza i Śląska) składała się z sześciu członków.

W sześć dni po rozwiązaniu się Sejmu Dzielnicowego Wydział Polskich Pracowników przy Komisarjacie Naczelnej Rady Ludowej ogłosił, żeby Polacy urzędnicy, znajdujący się w Niemczech na urzędach, takowych nie porzucali samowolnie, lecz stawiali wnioski o przeniesienie do Poznańskiego, dalej żeby w myśl rezolucji Sejmu Dzielnicowego nie zgłaszano się osobiście, a tylko pisemnie wraz z podaniem krótkiego życiorysu. Równocześnie z powyższym ogłoszeniem Komisarjat wystosował memorjał do rządu pruskiego, żądając ustanowienia kontrolerów Polaków przy poszczególnych urzędach administracyjnych.

Dnia 19.XI.1918 r. otworzono linję Poznań — Ostrów — Warszawa dla pociągów osobowych i skasowano obowiązujący dotychczas przepis posiadania paszportu.

Wobec wielkiego braku węgla oraz nieuregulowanych warunków ruchu kolejowego ogłosiły gazety w dniu 3.XII.1918 r. do wiadomości publicznej, że bilety kolejowe wydawane będą tylko za legitymacją konieczności jazdy i to w wypadkach zawezwania do centralnych urzędów gospodarczych, lub wezwania, o ile chodzi o interes ogółu i w razie choroby lub śmierci najbliższych krewnych.

Trudności w ruchu, oraz coraz bardziej wzrastający brak węgla zmusił Dyrekcję Kolejową do ogłoszenia w dniu 20.XII.1918 r. znacznego ograniczenia ruchu osobowego bez względu nawet na nadchodzące święta Bożego Narodzenia.

Z dnia 27 na 28 grudnia w nocy około godziny 12-tej polska „Straż Ludowa“ zajmuje i obsadza dworzec w Poznaniu i częściowo rozbraja znajdujących się tam jeszcze żołnierzy niemieckich. W ślad za Poznaniem opuszczają niemieckie wojska względnie zostają rozbrajane — a dworce obsadzone przez Straże Ludowe w miastach: Gnieźnie, Kościanie, Ostrowie, Wrześni, Śremie, Czempiniu, Wągrowcu, Krotoszynie, Gostyniu, Rogoźnie, Ostrzeszowie, Wolsztynie, Kcyni, Strzelnie i Kruszwicy, oraz na stacjach kolejowych położonych pomiędzy powyższymi miastami.

Komisariat Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu utworzył 28.12.1918 r. przy sobie, jako władzy naczelnej zaboru Pruskiego sekcję komunikacyjną, a na kierownika sekcji powołał inżyniera Bogusława Dobrzyckiego. Sekcja dzieliła się na 3 decernaty: kolejowy, pocztowy i żegluga. Plan pracy decernatu kolejowego sekcji nakreślony został następująco:

1. Tabor.

a) zebranie statystycznych danych co do ilości i rodzaju taboru znajdującego się w obrębie okupowanym przez wojska polskie.

b) ubezpieczenie przez władze polskie cywilne i wojskowe przed sabotażem niemieckim.

2) Materjały warsztatowe i ruchowe:

Zaopatrzenie kolei w konieczne do utrzymania ruchu materjały.

3) Zbieranie statystycznych danych co do wszelkich urzędników Polaków w obrębie okupowanym oraz w całym państwie niemieckim.

4) Przeprowadzenie organizacji polskiego Związku Kolejowców.

5) Obsadzenie urzędów przez urzędników Polaków.

6) Urządzenie kursów zawodowych i językowych.

Jedną z pierwszych czynności Wydziału Komunikacyjnego, który w pierwszych czasach składał się tylko z trzech osób, było wydanie 4 stycznia 1919 r. do pism polskich w Księstwie i w Niemczech następującego ogłoszenia:

„Do wszystkich kolejowych i pocztowych Polaków!

Wszystkich rodaków, zatrudnionych w Niemczech przy kolejach i pocztach prosimy zgłosić się pisemnie pod adresem: Naczelna Rada Ludowa — Wydział Komunikacji — Poznań.

Zgłoszenia zawierać winny:

1) Imię i nazwisko.

- 2) Datę urodzenia.
- 3) Przy czym był zatrudniony.
- 4) W jakim dziale kolei lub poczty pracował.
- 5) Jak długo już pracuje.

Wszelkie gazety w całych Niemczech uprasza się o kilkakrotne powtórzenie powyższego ogłoszenia.

Naczelną Radą Ludową — Poznań

Prócz powyższego ogłoszenia rozesłał Wydział do wszystkich Stowarzyszeń oraz znajomych Polaków w Niemczech kilka tysięcy szematów zgłoszeń, celem rozdania ich pomiędzy znajomych wraz z prośbą o przeprowadzenie agitacji wśród znajomych urzędników kolejowych i pocztowych.

Zgłoszeń z Niemiec wpłynęła bardzo wielka ilość, bo przeszło 10.000; więcej niż połowa ich jednak nie nadawała się do użytkowania przy kolei i poczcie, bo mimo wyraźnego zaznaczenia, że składać podania mają urzędnicy, zgłaszali się górnicy, hutnicy, murarze i t. d., których przy obsadzeniu nie można było użytkować.

Zapowiedź Dyrekcji Kolei, że nie może zezwolić na przewożenie wojska polskiego, broni i amunicji, przeznaczonych dla swych żołnierzy, spowodowało główne dowództwo Wojsk Polskich do zniesienia niemieckiej, a utworzenia polskiej komendy linii. Dnia 7 stycznia rozkazem dziennym № 2 mianowano polskiego komendanta linii Kapitana Różalskiego, który następnego dnia przejął agendy komendantury od dotychczasowego niemieckiego komendanta. Dnia 9.I.1919 r. Komisarjat K. R. L. likwiduje wszelkie Rady robotnicze i żołnierskie na terenach byłego zaboru pruskiego. Ostateczne zlikwidowanie Rad Ludowych pod koniec 1919 r. przeprowadził departament polityczny Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej w porozumieniu z K. N. R. L. Dnia 17.I.1919 r. obejmuje generał Dowbór Muśnicki główne dowództwo wszystkich wojsk polskich w obrębie okupacji. Wobec wielkiego braku urzędników i wogóle pracowników kolejowych Polaków, zwalnia się kolejarzy chwilowo od werbowania.

Dnia 6.II.1919 r. wydała Dyrekcja Kolei normalny rozkład jazdy — pierwszy od chwili okupacji. Podczas kiedy do 6.II.1919 r. ruch pociągów osobowych był bardzo ograniczony, nowy rozkład podaje dość znaczne ulepszenia przez wprowadzenie nowych pociągów, a głównie racjonalne unormowanie czasu przyścia i odejścia pociągów. Razem było w rozkładzie 32 pary pociągów. Od 7.II wprowadzono połączenie pociągami kurjerskimi pomiędzy Warszawą a Poznaniem stale w poniedziałki, środy i piątki z Warszawy, a w niedziele, wtorki i czwartki z Poznania. Pierwszy pociąg kurjerski odszedł z Warszawy w piątek dnia 7.II.1919 r. Nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności uległ on 8 lutego rano o godzinie 6.30 na stacji Witaszyce zderzeniu z pociągiem przetaczającym. Dwie lokomotywy, 2 wagony bagażowe i wagon służbowy Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie uległy zupełnemu zdruzgotaniu, a kilka innych wagonów częściowemu uszkodzeniu. Śmierć poniosły cztery osoby, w tej liczbie dwóch wyższych urzędników Dyrekcji Warszawskiej inż. Gryźewski i inż. Dąbrowski, oraz dwóch kierowników pociągów — Niemców, a 12 podróżnych było mniej lub więcej ciężko rannych.

Na 13 lutego 1919 r. zarządziła Sekcja Komunikacyjna przy K. N. R. L. spis taboru. Otrzymało następujące dane: Wagonów towarowych 8.651, wagonów osobowych 726, parowozów 364.

Tabor ten odebrany został w bardzo złym stanie, a do tego jeszcze dodać należy, że do napraw, które w ostatnich miesiącach wykonywali Niemcy, używano materiałów wojennych znacznie gorszego gatunku, lub też tak nazwanych „Ersatzstoffe“, które się często psuły, a tem samem wartość i sprawność taboru bardzo obniżyły.

Dnia 14.II wręczył w Trewirze francuski marszałek Foch niemieckiemu ministrowi Erzbergerowi dodatek do warunków w sprawie przedłużenia rozejmu. Dodatek ten tyczył się specjalnie dzielnicy poznańskiej, a zawierał warunek natychmiastowego zaprzestania przez Niemców kroków zaczepnych przeciw Polakom, oraz zakaz wojskowego przekraczania linii demarkacyjnej. Dnia 16.II 1919 r. upoważnionym został minister

Erzberger przez rząd Rzeszy Niemieckiej do podpisania warunków dalszego rozejmu.

W obrębie granic linii demarkacyjnej posiadała Dyrekcja Kolei:

linji pierwszorzędnych . . .	836.742 km.
„ drugorzędnych . . .	1.069.220 „
razem . . .	1.905.962 km.

Powiększenie Dyrekcji przez linje przyznane traktatem wynosi:

linji pierwszorzędnych . . .	175.567 km.
„ drugorzędnych . . .	230.120 „
razem . . .	405.687 km.

Ostateczny przeto stan posiadania Dyrekcji przedstawia się:

linji pierwszorzędnych . . .	1.012.309 km.
„ drugorzędnych . . .	1.299.340 „
razem . . .	2.311.649 km.

Ponieważ niemiecki personel kolejowy zgodnie z zarządzeniem podsekretarza stanu Küna, był zdecydowany z dniem 31.III 1920 r. opuścić służbę polską, a tem samem zupełnie ogołocić przyszłą polską Dyrekcję przystąpiono do energicznego szkolenia polskich kolejarzy na przyszłych urzędników kolejowych. Szkolenie odbyło się w dwu zasadniczych grupach:

1) szkolenie w języku polskim — czytania, pisanie i rachowania i

2) szkolenie fachowo-kolejowe.

Kursa fachowo-kolejowe podzielono na rozmaite grupy, stosownie do przyszłego zapotrzebowania obsadzania poszczególnych urzędów, jak to:

a) służby ruchowej, b) — handlowej, c) — trakcyjnej, specjalnie kierowników parowozów, d) — telegraficznej.

Równocześnie ze szkoleniem personelu sekcja komunikacyjna przy K. N. R. L. przystąpiła do opracowania planu obsadzania ważniejszych stanowisk przez odpowiednie siły polskie. Przedewszystkiem głównym staraniem sekcji było jak najszybsze obsadzenie przez Polaka stanowiska prezesa Dyrekcji. Wybór K. N. R. L. padł na wyższego urzędnika, radcę kolejowego (Regierungs- und Baurat) Benona Rutkowskiego, będącego w służbie pruskiej kolei naczelnikiem Urzędu warsztatowego w Starogardzie. Nominację na prezesa otrzymał inż. Rutkowski d. 15.IV 1919 r. przez K. N. R. L. Równocześnie z nominacją prezesa Rutkowskiego K. N. R. L. skasował pismem z dnia 18.IV 1919 r. dotychczasowych decernentów komisariatu, którzy przeszli na stanowiska prywatne, a dotychczasowy kierownik sekcji komunikacyjnej przy K. N. R. L. inż. Dobrzycki przeszedł do Dyrekcji kolejowej, jako decernent.

Poniżej podane zestawienia porównawcze ilości pracowników kolejowych Polaków i Niemców dają nam pogląd na polszenie Dyrekcji, oraz na trudności, w jakich Zarząd Kolei znalazł się z dniem 1.4 1920 r.

TABLICA 1.

S P I S z dnia	Ogółem urzędników i pomocników				
	Polaków	Niemców	Razem	% Polaków	% Niemców
10.10/1919.	1.971	4.558	6.529	30	70
10.11 „	2.285	4.057	6.342	36	64
10.12 „	2.639	3.758	6.397	41	59
10. 11/920.	2.966	3.482	6.448	46	54
10. 2/1920.	3.352	3.625	6.717	51	49
10. 3/1920.	3.765	2.979	6.744	56	44
10. 4/1920.	5.435	156	5.591	97	3

TABLICA 2.

S P I S z dnia	R o b o t n i k ó w				
	Pola- ków	Niem- ców	Razem	% Polaków	% Niemców
10.10/1919.	7.799	2.900	10.699	73	27
10.11/1919.	8.591	2.612	11.203	77,7	22,3
10.12/1919.	8.933	2.376	11.309	79,5	20,5
10. 1/1920.	9.181	2.257	11.438	80	20
10. 2/1920.	9.451	2.094	11.545	81,8	18,2
10. 3/1920.	9.793	1.981	11.774	83,2	16,8
10. 4/1920.	10.355	402	10.757	96,2	3,8

Tab. nr. 1. wykazuje za przeciąg 6 miesięcy od 10 października 1919 r. do 10 kwietnia 1920 r. stan urzędników średnich, niższych, pomocniczych oraz kandydatów polaków i Niemców ilościowo i procentowo, a tablica nr. 2 określa za ten sam przeciąg czasu ilości i procenty robotników.

Jak już powyżej zaznaczono, nie zawsze można było po odejściu Niemców dobrać na stanowiska odpowiednich ludzi (Polaków). Wkrótce okazywać się począły różne braki, wobec czego musiano rozpocząć przenoszenie personelu. Wyszukanie tak urzędników na średnie stanowiska, jak i robotników na urzędników pomocniczych trzeba było wobec nagłego opuszczenia służby przez Niemców—przyspieszyć.

Przejęcie administracji Dyrekcji Poznańskiej przez M.K.Ż. z dniem 1. IV. 1920 r., a tem samem wprowadzenie różnych nowych przepisów, zwłaszcza taryfowo-handlowych, niedostosowanych do stosunków miejscowych, wprowadzało częstokroć zament i utrudniało prace pracownikom, którzy przeważnie nie byli przygotowani do swoich stanowisk i do przepisów pruskich. Największe trudności sprawiało obsadzenie stanowisk zawiadowców stacji, naczelników kas i ekspedycji towarowych, kierowników parowozów, a zwłaszcza nadzorców torów, których po odejściu Niemców na ogólną liczbę nadzorców torowych w okręgu dyrekcyjnym 94, pozostało ogółem 21. Tak więc po odejściu Niemców administrowali nadzorcy torów po 4,5 a nawet i 6 okręgów. Po odejściu Niemców zostało w całym okręgu dyrekcyjnym 70 kierowników parowozów, podczas gdy etat przy normalnym ruchu przewidywał ich 740. Chcąc ruch podtrzymać, musiano zażądać pomocy z Dyrekcji Kolejowych b. Kongresówki i Małopolski, które wydelegowały około 90 kierowników parowozowych. Obsadzenie stanowisk dozorców stacji (stacje IV klasy), których okręg Dyr. Poznań liczy 322, sprawiło poważne trudności, gdyż na stanowiskach tych potrzebne wszechstronne wykształcenie tak w służbie ruchowej, jak i handlowej. Nie mając na owe stanowiska dostatecznej ilości etatowych urzędników, musiano je obsadzić po części urzędnikami pomocniczymi, t. j. robotnikami pełniącymi służbę urzędniczą. Ludzi tych w miarę możliwości mianowano na stanowiska etatowe. Etat pruski przewidywał dla biur dyrekcyjnych 474 urzędników średnich i niższych, a po odejściu Niemców pozostało w Dyrekcji urzędników średnich i niższych ogółem 126, a więc brakło 348 osób.

Z chwilą należytego zorganizowania się ministerstwa byłej Dzielnicy Pruskiej, zamieniono dnia 3. XI. 1919 r. komisję kolejową na „Departament Kolejowy”, który wobec przyjęcia kolei byłego Zaboru Pruskiego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych został 30. VIII. 1920 r. ostatecznie zlikwidowany.

Departamentowi Kolejowemu, urzędującemu w gmachu Dyrekcji Kolejowej w Poznaniu podlegały koleje całego byłego Zaboru Pruskiego, t. j. Dyrekcje poznańska i gdańska.

### Kolejnictwo poznańskie pod zarządem Polskim.

Pierwsze trzy lata po przejściu przez Państwo Polskie Kolei, którymi zarządza obecnie Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu, były poświęcone wyłącznie zadaniom utrzymania ruchu pociągów, w związku z czem cała uwaga Dyrekcji była skierowana na bieżącą konserwację torów. Wykonywanie jakichkolwiek, zwłaszcza poważniejszych, robót inwestycyjnych było w tym okresie niemożliwe zarówno ze względu na

warunki polityczne — wojny 1919 r. z Niemcami i 1920 r. — z bolszewikami, — jak i ze względu na nader ciężką wówczas sytuację ekonomiczną świeżo z mroków niewoli zmartwychwstałego Państwa. W okresie tym wykonywała Dyrekcja jedynie absolutnie niezbędne dla otwarcia ruchu granicznego z Niemcami roboty rozwoju stacji pogranicznych. Na roboty te, polegające na ułożeniu dodatkowych torów oraz pobudowaniu najniezbędniejszych tylko narazie urządzeń celnych, w roku 1922 wydano 350.000.000 mk., a w roku 1923 — 70 milionów mk., oprócz tego w 1922 r. wydano jeszcze 38.000.000 mk. na odbudowę uszkodzonych podczas działań wojennych urządzeń kolejowych.

Dopiero wprowadzenie w maju 1924 r. nowej jednostki monetarnej — złotego — i ustabilizowanie się w związku z tem stosunków gospodarczo-ekonomicznych dały możliwość pomyśleć o robotach inwestycyjnych w większym zakresie. Przewszystkiem w maju tegoż 1924 r. przystąpiono do poważnych prac przebudowy 2-ch mostów w Poznaniu; mostu Kaponiera dla jazdy kolejowej nad torami stacyjnymi i mostu kolejowego nad ulicą Libelta. Prace te ukończono w marcu 1925 r., a koszt wynosił dla mostu Kaponiera — 115.665 zł., a dla mostu nad ul. Libelta — 74.121 zł. W związku ze skasowaniem przedwojennych kordonów granicznych, oddzielających Wielkopolskę od reszty ziem Polskich, a przeciągnięciem natomiast nowego kordonu pomiędzy nią, a Państwem Niemieckim, zmieniły się zasadniczo kierunki i charakter przewozów, a także zwiększyła się i ich ilość.

W związku z powyższem zaszła potrzeba rozwoju względnie przebudowy całego szeregu stacji, na których gospodarka ruchowa wskutek wyżej oznaczonej zmiany warunków stawała się coraz trudniejszą.

Ze znaczniejszych robót w zakresie rozwoju stacji wymienić należy następujące:

1) Rozwój stacji pogranicznej Zbąszyń, gdzie pobudowano magazyn towarowy celny, halę rewizyjną, gęsią rampę, rozszerzono tory warsztatowe, pobudowano trójkąt do obracania parowozów, wagę wagonową, uzupełniono urządzenia ochronne i t. p. Na te roboty wydano razem 403.177 zł.

2) Na rozwój stacji pogranicznej Drawski Młyn, wydano razem 124.634 zł.

3) Rozwój stacji Września, która przez wybudowanie w latach 1919 — 1923 nowej normalnotorowej linii kolejowej Kutno — Strzałków uzyskała bezpośrednie połączenie z Warszawą, wskutek czego słaby przedtem stosunkowo ruch na lokalnej tylko kolei Poznań — Września — Strzałków, od czasu gdy linja ta stała się częścią magistrali, znacznie się zwiększył. Na odnośne roboty wydano: 154.026 zł.

4) Rozwój stacji Strzałków, podjęty w 1927 r. zarówno ze względów analogicznych do tych, jakie zadecydowały o potrzebie rozwoju leżącej na tym samym szlaku st. Września, jak i ze względu na wysunięte już w roku 1926 przez Ministerstwo żądanie wydłużenia torów towarowych do 850 m. długości użytkowej.

Oprócz tego zaznaczyć należy, że st. Strzałków, która przedtem było końcową, po wybudowaniu linii Kutno — Strzałków stała się przechodnią, co też pociągnęło za sobą pewne zmiany w urządzeniach stacyjnych. Na roboty odnośne wydano we wskazanym roku 1927 — 112.000 zł.

5) Rozwój stacji Skalmierzyce, która przestawszy być od czasu odzyskania przez Polskę niepodległości stacją leżącą na pograniczu Państwa, stała się odpowiednią do pobudowania na niej warsztatów wagonowych, w związku z czem zaszła potrzeba odpowiedniego rozwoju torów i innych urządzeń stacyjnych. Z robót odnoszących się do rozwoju st. Skalmierzyce i budowy wyżej wspomnianych warsztatów wymienić należy rozszerzenie torów i budowę obrotnicy, budowę montowni o powierzchni 11.500 m<sup>2</sup>, budowę hali maszyn i obróbki drzewa o powierzchni 2.400 m<sup>2</sup> i przebudowę byłego budynku stacyjnego na warsztaty mechaniczne. Wydatki na powyższe roboty wyniosły 1.789.663 zł.

Oprócz tego na urządzenia mechaniczne w wybudowanych w Skalmierzycach warsztatach wydano 166.280 zł. a na urządzenia elektrotechniczne 228.799 zł.

6) Rozwój stacji Hanulin, którego potrzeba wyłoniła się w 1926 r. w związku z wybudowaniem nowej linii kolejowej Kalety — Podzamcze. Za czasów zaborczych obecna linja

Poznań — Łęka stanowiła część magistrali, łączącej zagłębie węglowe Górnośląskie z portami morza Bałtyckiego, i na st. Kępno, znajdującej się o 1,5 km. na południe od Hanulina, krzyżowała się w różnych poziomach z linią Wrocław — Podzamcze, przyczem st. Podzamcze leżała na byłej granicy rosyjskiej i była końcową.

Ustalona zgodnie z Traktatem Wersalskim i wynikami plebiscytu na Górnym Śląsku linja graniczna pomiędzy Polską a Rzeszą Niemiecką między stacjami Łęka i Lubliniec odeszła od wyżej wspomnianej magistrali na wschód, pozostawiając w ten sposób odcinek jej długości około 80 km. poza granicami Państwa Polskiego, wobec czego linja ta nie mogła służyć dla Polski tem, czem była przedtem dla Niemiec to jest dogodną arterją dla wywozu węgla i Polska zmuszona była, wzamian utraconego odcinka tej arterji, pobudować na swoim własnym terytorjum specjalną nową linię Kalety — Podzamcze, długości 115 km., przyczem dla połączenia jej z przechodzącą w Kępnie nad jej przedłużeniem linią Poznań — Łęka okazało się niezbędne wybudowanie specjalnej łącznicy do leżącej na wspomnianej linii Poznań — Łęka stacji Hanulin, w związku z czem warunki pracy ruchowej na st. Hanulin uległy zmianie i odpowiednie rozszerzenie jej stało się niezbędne.

Roboty odnośne rozpoczęto w lipcu 1926 r. przyczem ułożono dodatkowe rozjazdy i tory, rozszerzono budynek stacyjny oraz wykonano roboty, związane bezpośrednio z budową wspomnianej łącznicy, a także odpowiednie urządzenia ochronne. Na roboty te wydano w 1926 roku sumę 406.167 zł.

7) Rozwój stacji Podzamcze, który spowodowało również wybudowanie wyżej wspomnianej nowej linii Kalety — Podzamcze.

Roboty odnośne wykonano w roku 1926 i wydano na nie sumę 453.707 zł.

W związku z wybudowaniem nowej linii Kalety — Podzamcze i stworzeniem przez to biegnącego wyłącznie po ziemiach Państwa Polskiego tranzytowego traktu węglowego, dla możliwości przepuszczania po nim 20 par pociągów węglowych o obciążeniu 2.000 ton, jeszcze w roku 1926, to jest przed otwarciem tej linii i przekazaniem jej Dyrekcji Kolejowej w Poznaniu do eksploatacji, zażądało Ministerstwo doprowadzenia użytkowej długości odnośnych torów stacyjnych do 850 m. Na skutek tego wymagania okazało się niezbędne rozszerzyć cały szereg stacyj leżących na tym trakcie węglowym.

W szczególnie trudnych warunkach wobec nowych wymagań ruchu okazały się stacje, położone na szlaku Ostrów Hanulin — Podzamcze, a to ze względu na długie i znaczne wzniesienia profilu podłużnego w kierunku z południa na północ to jest, w kierunku właśnie ruchu pociągów ładownych, to też przedewszystkiem zostały odpowiednio rozszerzone stacje następujące:

1) Ostrów. Roboty rozpoczęto we wrześniu 1926 r. i ukończono w r. 1927, przyczem wydano razem 379.231 zł.

2) Antonin i Domanin; Roboty wykonano w roku 1926, na sumę 41.535 zł.

3) Przygodzice, której rozwój wykonano w pierwszym kwartale 1927 r., wydawszy na nią sumę 37.185 zł.

4) Swiba, której rozwój wykonano w 1927 roku, wydawszy na nią sumę 170.000 zł.

5) Hanulin, stacja ta, rozszerzona już częściowo w roku 1926 jak o tem wyżej nadmieniono, została jeszcze w związku z ruchem węglowym rozwinięta w dalszym ciągu w roku 1927, przyczem na odnośne roboty wydano 295.381 zł.

6) Podzamcze, stacja ta w roku 1925 była już przebudowana z końcowej na przechodnią, jak to również wyżej zaznaczono, pomimo to jednak specjalnie dla ruchu węglowego zaszła potrzeba dalszego jeszcze jej rozszerzenia, co uskuteczniiono w roku 1927 i na co wydano sumę 231.048 zł.

Oprócz wyżej wymienionych stacyj, których rozwój okazało się niezbędne wykonać ze względu na wymagania węglowego tranzytu, wykonano jeszcze niezależnie od ruchu węglowego a jedynie w związku z budową prywatnych bocznic, rozszerzenie torów na st. Piechcin na sumę 19.828 zł. i na st. Wągrowiec na sumę 28.727 zł. Roboty te wykonano w roku 1926, w następnym zaś roku 1927 z takich samych mniej więcej względów dokonano rozwoju st. Witaszyce, jednakże

w danym wypadku rozszerzenie jej było spowodowane nie tylko zwiększeniem się produkcji miejscowej cukrowni, lecz i wymaganiami ruchu węglowego, stacja bowiem Witaszyce, w przeciwieństwie do wyżej wymienionych stacyj Piechcin i Wągrowiec leży na szlaku węglowym i musi przepuszczać całą ilość pociągów węglowych. W związku z szerszym, jak z powyższego wynika, zakresem rozwoju st. Witaszyce na odnośne roboty wydano też i większą sumę, mianowicie 58.000 zł.

Z rozpoczęciem się w 1926 r. pertraktacji handlowych z Niemcami, wyłoniła się sprawa otwarcia ruchu granicznego również przez dwie dotychczas niedostosowane jeszcze do tego stacje pograniczne Łękę i Sośnie. Rozwój tych stacyj, rozpoczęty w 1927 roku i polegający zarówno na odpowiednim rozszerzeniu torów jak i pobudowaniu urządzeń celnych i domów mieszkalnych, jest obecnie w toku, przyczem rozwój st. Łęka, którą zaczęto wcześniej, bo jeszcze z wiosną 1927 r. i na którą wydano już 691.000 zł. jest bardziej zaawansowany, niż rozpoczęty dopiero na jesieni tegoż roku rozwój st. Sośnie, na którą wydano dotychczas tylko 200.000 zł.

Z robót tej samej kategorii, wymienić należy również budowę na pogranicznej st. Leszno budynku urzędu celnego, na który w 1927 roku wydano 49.000 zł.

Oprócz wyżej wymienionych robót inwestycyjnych, t. j. przebudowy mostów w Poznaniu, budowy warsztatów wagonowych w Skalmierzycach i rozwoju stacyj, wykonane były w okręgu Dyrekcji Poznańskiej jeszcze niżej wymienione znaczniejsze roboty inwestycyjne:

1) Budowa nowej kotłarni na stacji Poznań. Ze względu na to, że Warsztaty Głównie w Poznaniu nie posiadały wcale kotłarni, budowa takowej postawiona była na pierwszym planie i już w roku 1924 budynek nowej kotłarni o powierzchni 6105 m<sup>2</sup> został wybudowany kosztem 299.489 zł.

Niezwłocznie po ukończeniu budynku przystąpiono wewnątrz niego do urządzeń mechanicznych i elektrotechnicznych, przyczem sumy wydane na te urządzenia były następujące:

a) na urządzeniach mechanicznych 505.062 zł.

b) „ „ elektrotechnicznych 215.163 zł.

2) Dokończenie budowy nowej linii od Herbów Nowych do Podzamcza. Strajk górników angielskich, jaki miał miejsce w 1926 r. i wzmożone w związku z nim zapotrzebowania węgla polskiego sprawiły, że budującą się wówczas linię Kalety — Podzamcze, której znaczenie już wyżej wyjaśniono, okazało się niezbędnym uruchomić i przekazać do eksploatacji jeszcze przed jej całkowitem ukończeniem. Przejawszy takąwa z dniem 5 maja 1927 r. na długości 90 km. od st. Podzamcze do 24 kilometru pomiędzy mijanką Kuleje a st. Herby Nowe, D. K. P. w Poznaniu zmuszoną była niezwłocznie, niezależnie od nader intensywnego eksploataowania takowej przystąpić do całego szeregu robót niezbędnych dla prawidłowej eksploatacji. Na roboty te, w r. 1927 zaczęte i prawie całkowicie ukończone wydano sumę 1.198.000 zł. Oprócz tego na blokadę stacyjną nowej linii i urządzenia ochronne wydano w tymże roku 1927 sumę 218.000 zł.

Wobec tego, że linja Kalety — Podzamcze jest jednotorowa i warunki gospodarki ruchowej na niej w związku z tem są bardzo utrudnione, w celu ich polepszenia oraz dla zwiększenia przelotności linii do 21 par pociągów towarowych przy zachowaniu obecnej ilości 4 par osobowych, na odcinku należącym do D. K. P. w Poznaniu, t. j. na długości 90 km., zaszła potrzeba dodania 4 mijanek, które obecnie się budują. Oprócz tego z tych samych względów buduje się również nowa łącznica Hanulin — Kępno Dolne, w związku z czem pociągi, które obecnie z nowej linii skierowują się po łącznicy wybudowanej jeszcze w 1926 r., jak wyżej już zaznaczono, wprost na st. Hanulin z pominięciem zupełnym st. Kępno, dzięki nowej łącznicy będą mogły korzystać ze stacji Kępna Dolnego. Koszt budowy mijanek wyniesie przypuszczalnie 1.000.000 zł. a budowy łącznicy około 600.000 zł.

3) Rozwój st. Jarocin i stacyj od Jarocina do Ostrowa.

Wyżej przytoczone już były dane, dotyczące się rozwoju w związku z ruchem węglowym stacyj od Ostrowa do Podzamcza włącznie. Przez wykonanie odnośnych robót uzyskano możliwość przepuszczania idących z Górnego Śląska długich 150-osioowych pociągów aż do Ostrowa, gdzie były one przerabiane na krótsze i jako takie wysyłane dalej na północ. Ponieważ jednak stacja Ostrów nawet po dokonaniu a wyżej

wskazanym rozwoju tylko z trudem wielkim mogła podolać zadaniu przeróbki pociągów długich na krótkie i odwrotnie, i przy dalszym zwiększeniu się ruchu, jakie w związku z budową na nowej linii Herby—Podzamcze 4 mijanek nastąpi, okazałyby się bezwzględnie za ciasną, a dalszy jej rozwój ze względu na warunki miejscowe jest już niemożliwy, okazało się niezbędnym dla odciążenia st. Ostrów przystąpić już w roku obecnym 1928 do odpowiedniego rozwoju i wydłużenia torów do 850 m. użytkowej długości położonej na północ od Ostrowa w odległości 48 km. st. Jarocin, oraz stacyj położonych pomiędzy Jarocinem a Ostrowem.

Roboty odnośne są obecnie już w toku i koszt ich wyniesie dla st. Jarocin około 500.000 zł., a dla stacyj pomiędzy Ostrowem i Jarocinem około 600.000 zł. Ukończenie tych robót spodziewane w maju r. b. da możliwość skutecznie przerobkę długich pociągów na krótkie i odwrotnie również i w Jarocinie przez co sytuacja ruchowa na st. Ostrów ulegnie wybitnej poprawie.

#### 4) Pomniejsze roboty inwestycyjne.

Oprócz wymienionych już wyżej robót inwestycyjnych poważniejszego znaczenia, wykonała D. K. P. w Poznaniu jeszcze cały szereg robót znaczenia pomniejszego, których potrzeba wylaniała się stopniowo w związku z rozwojem stacyj Poznania, Inowrocławia, Czarniejewa, Leszna, Zbąszynia, Gniezna i Wrześni na co wydano 270,000 zł. i wiele innych drobniejszych prac inwestycyjnych.

#### 5) Przebudowa torów na szlaku Poznań — Tama Garbarska — Poznań Wschodni.

W związku z podjętą jeszcze za czasów niemieckich przez ówczesną Gminę miasta Poznania sprawą regulacji rzeki Warty wyłoniła się potrzeba przebudowy całego szlaku Poznań — Tama Garbarska — Poznań Wschodni na długości 5 km. z wybudowaniem na północ od istniejącego torowiska—nowego, odpowiednio podwyższonego, i odpowiednio również podwyższonych mostów przez Wartę i jej powodziowe koryto—Cybinę, a także wiaduktów nad krzyżującymi się z linią kolejową ulicami miejskimi.

Sprawę tej przebudowy podnieśli jeszcze Niemcy w 1907 r. i nawet odnośne roboty od strony Poznania już byli rozpoczęli, ze względu jednak zarówno na trudności opracowania skomplikowanego projektu, jak i na obawę, przed pewnym ryzykiem, związanym z wykonywaniem w granicach miasta tak poważnych robót budowlanych, sprawa ta za rządów niemieckich poza wykonaniem wyżej wspomnianych nieznacznych robót początkowych naprzód się nie posunęła, wojna zaś światowa spowodowała dalszą długą zwłokę w jej zrealizowaniu i dopiero w ubiegłym roku 1927 sprawę omawianą podjęto na nowo, poczem po opracowaniu projektu przebudowy na jednokilometrowym odcinku od wyżej wspomnianej Cybiny do st. Poznań-Wschodni (Główna), rozpoczęto odpowiednie roboty kosztem 300.000 zł., ogólny zaś koszt przebudowy szlaku Poznań — Tama Garbarska — Poznań Wschodni przewyższy zapewne sumę 4.000.000 zł., w której jednak częściowo weźmie udział i Magistrat stoł. miasta Poznania, jako strona nie mniej od dyrekcji kolejowej w wykonaniu tej przebudowy zainteresowana.

#### 6) Roboty telegraficzno-telefoniczne.

W związku z zauważeniem na niektórych liniach jednoślupowych przeciążeniem słupów telegraficznych przez przewody oraz częściowym zużyciem tych przewodów zaszła potrzeba przebudowy odnośnych linii telegraficznych z jednoślupowych na dwuślupowe.

W roku 1924 ukończona została przebudowa linii Środa — Ostrów, kosztem 30.002 zł., a w roku 1927 przystąpiono do przebudowy z jednoślupowej na dwuślupową linii telegraficzno-telefonicznej od st. Tama Garbarska do st. Gniezno.

Z poważniejszych robót w zakresie przebudowy linii telefonicznych wymienić należy przebudowę taką na długości 141 km. od Poznania do Torunia, przyczem od Poznania do Gniezna oba przewody są brązowe, a od Gniezna do Torunia — żelazne. Na odnośne roboty, rozpoczęte w 1927 roku, wydano już dotychczas 80.000 zł.

Oprócz wyżej wymienionych znaczniejszych prac z zakresu robót telegraficzno-telefonicznych wykonano jeszcze cały szereg robót pomniejszych.

Podług danych co do ilości parowozów przy przejściu D. K. P. w Poznaniu wypadło na 10 km linii w obrębie Dyrekcji poznańskiej 1,91 parowozów, 45,38 wagonów towarowych a 3,81 wagonów osobowych, czyli wagonów razem 49,19. W drugiej połowie 1918 r. przed okupacją polską posiadała Dyrekcja kolejowa pruska przy 2630 km linii 1050 parowozów i około 21.000 wagonów. Podług urzędowego zestawienia z dnia 23.IX.1918 r. Nr. 123 T 89/234 parowozy były podzielone: Urząd maszynowy Gubena 280, Leszno 243, Ostrów 224, Poznań 158, Zbąszyń 145. Razem 1050 parowozów, tak, że przypadło na 10 km linii 4 parowozy, a 80 wagonów.

Mimowoli nasuwa się pytanie, jak to było możliwe, aby w obrębie okupacji pozostała mniej więcej tylko połowa przynależnego jej taboru. Czyżby Niemcy zdążyli w tych kilku pierwszych dniach pomiędzy 27.XII.1918 r. a 5.I.1919 r. usunąć tak znaczną ilość taboru? Częściowo tak, przeważnie jednakże polega to na tem; że dwa duże warsztaty reparacyjne—Frankfurt nad Odrą i Gubena — oraz poboczne warsztaty w Głogowie, które należały do Pruskiej Dyrekcji w Poznaniu, a w których jak przypuszczać należy, znajdowała się znaczniejsza ilość taboru, pozostały poza obrębem okupacji.

Brak tych dwóch dużych warsztatów reparacyjnych, a w szczególności kotłarni we Frankfurcie, odbijał się i odbija ciągle jeszcze jak najfatalniej na stanie napraw taboru.

Podług oficjalnych danych z „Geschäftliche Nachrichten“ w roku 1914 pruska Dyrekcja posiadała stanowisk w warsztatach:

we Frankfurcie n. O.	parowozowych	45,	wagonowych	71
w Gubenie	„	26	„	37
w Głogowie	„	13	„	38
w Poznaniu	„	75	„	126
razem:		158	„	272

czyli przeciętnie wypadło:

na jedno stanowisko parowozowe 6,7 parowozów  
 „ „ „ wagonowe 77 wagonów

Akcja kulturalno-oświatowa, zapoczątkowana wśród pracowników Dyrekcji Poznańskiej, kontynuuje się i dotychczas, rozwijając się z każdym rokiem coraz pomyślniej.

Zaznaczyć jednak należy, że lata 1920—1923, lata inflacji i zupełnie anormalnych w związku z nią warunków życia, hamowały w znacznym stopniu wszelkie prace kulturalno-oświatowe i takowe dopiero od roku 1924 poczęły rozwijać się normalnie. W roku tym założono 24 biblioteki kolejowe, zorganizowano i przeprowadzono konkurs orkiestr i chórów kolejowych, przeprowadzono kurs pszczelnictwa w Jarocinie, zorganizowano fachowy kurs dla kandydatów na podasystentów i brano udział w konferencjach oświatowych, urządzanych przez Wydział Oświaty Pozaszkolnej Kuratorjum Okręgu Szkolnego Poznańskiego.

Ponadto zorganizowano w Dyrekcji Centralny Komitet Oświatowy oraz 8 Komitetów Okręgowych przy ówczesnych 8-iu Urzędach Ruchu, które to Komitety pod nadzorem Komitetu Centralnego zawiadują bibliotekami kolejowymi oraz urządzają kursa oświatowe, odczyty, przedstawienia i t. p. atrakcje kulturalno-oświatowe, dochód zaś z takowych przeznaczają się na rozwój bibliotek i różne cele humanitarne. Komitet Oświatowy przy Urzędzie Ruchu w Wągrowcu, w porozumieniu i przy poparciu Dyrekcji urządził intronigatonię, w której poza godzinami służbowymi pracownicy kolejowi zajmują się oprawianiem książek dla wszystkich bibliotek kolejowych.

Oprócz tego w tymże roku 1924 opracowano sprawy ubezpieczeń pracowników kolejowych od ognia i kradzieży w Towarzystwie Ubezpieczeń „Vesta“, w którym jest zabezpieczonych za zniżką na podstawie umowy z Dyrekcją około 10.000 pracowników kolejowych.

Poza tem brano czynny udział w organizacji rozmaitych uroczystości oraz zamierzeń kulturalno-oświatowych, humanitarnych i społecznych, oraz współdziałano w zorganizowaniu przyjęcia wycieczki jugosłowiańskich pracowników kolejowych.

Prace kulturalno-oświatowe kontynuowane były również intensywnie i w latach następnych, przyczem między innymi zorganizowano 15 kursów fachowych dla służby eksploatacyjnej, mechanicznej, drogowej, administracyjnej i telegraficznej, urządzano egzaminy wstępne dla służby średniej, wyjednano dla pracowników kolejowych zniżkowe bilety wstępu do Ogro-



du Zoologicznego, jak również do Teatrów Miejskich, założono nowe biblioteki kolejowe na stacjach Wieluń i Krzepice przyłączonej w 1927 roku nowej linii Herby Nowe-Podzamcze i t. p.

Przechodząc następnie do rozwoju instytucji społecznych, zaznaczyć należy, że przy D. K. P. w Poznaniu istnieje Zarząd Kasy Emerytalnej dla robotników P. K. P. byłej dzielnicy pruskiej, opartej na przepisach niemieckiej ordynacji ubezpieczeniowej oraz na rozporządzeniu Ministerstwa byłej dzielnicy pruskiej, ogłoszonym w Dz. Urz. Min. b. dziel. prus. № 56/20 poz. 455. Kasa ta obejmuje 3 okręgi dyrekcyjne: Poznański, Gdański i Katowicki i dzieli się na 3 wydziały obwodowe: I — w Poznaniu, II — w Gdańsku i III — w Katowicach. W Kasie Emerytalnej ubezpieczeni są wszyscy pracownicy nieetatowi, za wyjątkiem kontraktowych.

Rozwój tej instytucji za czasów polskich w okręgu D. K. P. w Poznaniu przedstawia się bardzo pomyślnie, jak to widać z niżej przytoczonych w chronologicznym porządku danych o stopniowym wzroście majątku kasy częściowo drogą nabywania gruntów i budynków, częściowo zaś przez budowę nowych domów.

Nabyte były następujące grunta i budynki:

- 1) 10/IV 1923 r. — Przytulisko dla starców w Chodzieży za sumę 75 milionów mk.
- 2) 16/XI 1923 r. Małe gospodarstwo w Chodzieży 32 ar. za sumę 2.575 milionów mk.
- 3) 4/III 1924 r. Dom mieszkalny w Chodzieży z 2 ha. gruntu za sumę 374 miliardów mk.
- 4) 15/IX 1924 r. Grunt w Chodzieży 3,82 ha pod budowę sanatorium dla płucno-chorych za sumę 6 miliardów mk.
- 5) 22/VI 1924 r. Willa w Chodzieży za sumę 40.000 zł.
- 6) 12/VII 1924 r. Dom mieszkalny w Chodzieży za sumę 21.000 zł.
- 7) 17/VII 1924 r. Dwa domy mieszkalne w Poznaniu przy ul. Kolejowej 35/36 za sumę 25.000 zł.
- 8) 12/VIII 1924 r. Parcela w Poznaniu przy ul. Grunwaldzkiej o powierzchni przeszło 4 ha za sumę 105.000 zł.
- 9) 22/VIII 1924 r. Parcela w Poznaniu na ul. Przemysłowej za sumę 135.000 zł.
- 10) 22/IX 1924 r. Dom mieszkalny w Chodzieży za sumę 13.000 zł.
- 11) 2/VIII 1924 r. Majątek ziemski — dominjum Rataje pod Chodzieżą 375 ha za sumę 520.000 zł.
- 12) 2/IV 1925 r. Dom mieszkalny w Poznaniu przy ul. Topolowej 6 za sumę 145.000 zł.
- 13) 12/V 1925 r. Zakład przyrodo-leczniczy Miłowody w powiecie obornickim i 14,5 ha gruntu.
- 14) 30/VI 1925 r. Grunt w Chodzieży pod budowę sanatorium dla chorych na płuca o powierzchni przeszło 5 ha za sumę 5.625 zł.
- 15) 30/VII 1926 r. Grunt pod budowę w Poznaniu przy ul. Konopnickiej 20 za sumę 13.785 zł.

Niezależnie od wyżej wyszczególnionych nabytych drogą kupna nieruchomości Kasa Emerytalna w okręgu D. K. P. w Poznaniu wybudowała jeszcze we własnym zakresie następujące budynki i urządzenia:

1) Sanatorium dla chorych na płuca w Chodzieży o powierzchni 6.000 m<sup>2</sup>, mogące pomieścić 150 chorych, Budowę tego gmachu rozpoczęto 1/IX 1924 r. i ukończono 30/III 1927 roku. Koszt budowy wynosił 2.500.000 zł. Zaznaczyć należy, że sanatorium to jest urządzone według najnowszych wymagań higieny. W związku z budową wspomnianego sanatorium i dla jego potrzeb pobudowano również we wskazanym wyżej okresie elektrownię, garaż, drogi dojazdowe, chodniki i t. p., na co wydano sumę 410.000 zł.

2) Dom mieszkalny w Poznaniu przy ul. Stromej 6/7 o powierzchni 1690 m<sup>2</sup>, rozpoczęty 15.VI 1925 r. i ukończony 1.I 1927 r. za sumę 375.000 zł.

3) Dom mieszkalny w Poznaniu przy ul. Wierzbicłce 6 o powierzchni 1324 m<sup>2</sup>, rozpoczęty 1.X 1925 r. i ukończony 1.X 1927 r. za sumę 255.000 zł.

4) Dom mieszkalny w Poznaniu przy ul. Konopnickiej 20 o powierzchni 1100 m<sup>2</sup>, zaczęty 15.IX 1925 r., ukończony 15.XII 1926 r. za sumę 150.000 zł.

Domy mieszkalne, zarówno nabyte drogą kupna jak i wybudowane we własnym zakresie częściowo są zajęte przez

pracowników D. K. P. w Poznaniu, częściowo zaś przez Biuro Kasy Emerytalnej.

Do instytucji społecznych, działających na terenie Dyrekcji Poznańskiej, zaliczyć należy również Kolejową Kasę Chorych, przez której pośrednictwo liczne rzesze pracowników kolejowych otrzymują bezpłatną pomoc lekarską w szerokim tego słowa znaczeniu. Instytucja ta posiada własną lecznicę, w której znajduje się aparat Roentgena do naświetlania i prześwietlania. Oprócz tego szpital posiada lampę kwarcową, lampę Solus i domową aptekę. Do tej lecznicy należy także willa 12-to pokojowa w Puszczykowie, odległym o 50 km. od Poznania i posiadającym wyjątkowo korzystne zdrowotne-klimatyczne warunki. Willa ta jest przeznaczona dla rekonwalescentów, lokowanych przed jej nabyciem w szpitalu kolejowym. Znajduje w niej normalnie pomieszczenie 30 rekonwalescentów, szpital zaś może pomieścić 80 chorych.

Jako instytucję, współdziałającą z Kolejową Kasą Chorych wymienić należy Związkową Kolejową Kasę Chorych Taryfy I i Taryfy II; pierwsza udziela dodatkowych wsparć i pośmiertnych dla członków Kolejowej Kasy Chorych, druga zaś lekarstw, pomocy dentystycznej i pośmiertnego dla pracowników etatowych i ich rodzin.

### Rozwój kolejnictwa pruskiego w okręgu obecnej D. K. P. w Gdańsku.

Jak już przy opisie D. K. P. w Poznaniu nadmieniono — budową sieci kolejowej w okręgu obecnej Dyrekcji Gdańskiej zajmowało się państwo Pruskie. Koleje te budowano pod nazwą „Królewskie Koleje Wschodnie“ (Königliche Ostbahn). Myśl budowy tej kolei powstała po raz pierwszy w roku 1842 — po ogólnej zmianie pruskiej polityki kolejowej. Ustawa kolejowa z dnia 3 listopada 1838 r. pozostawiała budowę i eksploatację kolejową w rękach prywatnych. Rząd zagwarantował sobie jedynie prawo do czuwania nad należytym prowadzeniem kolei i przestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa przez towarzystwa kolejowe. Jest jednak zrozumiałym, iż towarzystwa prywatne budowały koleje jedynie w tych częściach kraju, w których się można było spodziewać, że eksploatacja przyniesie towarzystwu zyski. Rząd, który jednak w międzyczasie doszedł do przekonania, iż odpowiednia sieć kolejowa przyczyni się do rozkwitu kraju, był zmuszony do szukania innego sposobu budowy kolei.

Ponieważ rząd w tymże czasie nie posiadał wystarczającego kapitału, ażeby kolej tę budować własnym kosztem, przeto zwołano do Berlina stany wydziałowe wszystkich prowincji celem obradowania nad pomienioną sprawą. Na pierwszym posiedzeniu przedłożono tymże stanom plan ulokowania kapitału zaoszczędzonego w gospodarce rządowej. Również rząd przedstawił zebranym do omówienia trzy projekty budowy kolei z Berlina do Królewca.

1) Z Frankfurtu n. O. przez Poznań — Bydgoszcz aż do Wisły pod Grudziądem.

2) Z Kistrzynia przez Bydgoszcz aż do Wisły pod Grudziądem z odgałęzieniem do Poznania.

3) Ze Szczecina przez Starogard do Grudziądza z odgałęzieniem do Poznania.

Według powyższego przejście przez Wisłę zamierzano w okolicy Grudziądza. Pierwsza linja miała być połączona we Frankfurcie z linją kolejową Berlin — Frankfurt, trzecia koło Szczecina z linją kolejową Berlin — Szczecin, wreszcie druga linja miała się łączyć przy Fürstenwalde lub przy Neustadt — Eberwalde z jedną, względnie z drugą z pomienionych linii kolejowych. Jednak sprawy tej kolei przez państwo na pierwszych obradach nie omówiono, lecz wyraźnie zaznaczono, że budową miało się zająć przedsiębiorstwo prywatne, które miało otrzymać od rządu odpowiednie poparcie finansowe.

Obrady stanów wydziałowych w sprawie powyższej odbywały się od dnia 18 października do 10 listopada 1842 r. Między innymi na posiedzeniach następujące pytania przysły pod głosowanie:

1) czy zebrani uważają za potrzebne, budowę kolei z Berlina do pojedynczych prowincji z ewentualnem dalszem prowadzeniem linii zagranicę?

2) czy zebrani uważają za potrzebne, ażeby Państwo wspierało budowę kolei wszelkimi możliwymi środkami, a prze-

dewszystkiem przez zapewnienie odsetek od kapitału akcyjnego — jednośnego towarzystwa kolejowego?

3) czy zebrani życzą sobie zaznaczenia w protokóle, że pomieniona budowa byłaby najkorzystniej przeprowadzona na rachunek państwowy i czy w razie przedłożenia takiego projektu głosowaliby za tem pomimo wypowiedzenia się rządu, że w wypadku tym jak i na przyszłość on sam budowy kolei nie będzie przeprowadzał.

Przeciw pierwszemu pytaniu oświadczyła się tylko mała część zebranych. Marszałek von Rochow uważał koleje za szkodliwe dla rozwoju małych miast, jak również i dla istniejących już dróg wodnych. Przedewszystkiem zaznaczył, że koleje dla spraw strategicznych mają małe znaczenie, gdyż na dobrych drogach można przeprowadzić większe transporty wojskowe jak kawalerji i artylerji prędszej, aniżeli koleją.

Do punktu 2) minister finansów zaznaczył, że jest koniecznym, ażeby prywatne towarzystwa kolejowe zostały popierane finansowo przez państwo i uważał w chwili, gdy prywatne towarzystwa już wybudowały kilka linii kolejowych, za nieodpowiednie, ażeby państwo zajmowało się budową kolei we własnym zakresie, gdyż takie postępowanie nie przyczyniałoby się do zachęcenia kapitału prywatnego do dalszej budowy kolei.

Jednak największym powodem do nieprzeprowadzenia budowy w zakresie państwowym było to, że rząd nie wiedział, w jaki sposób będzie mógł osiągnąć pożyczkę niezbędną do przeprowadzenia budowy kolei bez naruszenia najwyższego dekretu gabinetu królewskiego z dnia 17 stycznia 1820 r., według którego rząd mógł zaciągnąć pożyczki tylko za zgodą sejmiku państwowego. Wobec tego popieranie towarzystw prywatnych było tylko omijaniem pomienionego dekretu.

Najwyższy dekret gabinetu królewskiego z dnia 22 listopada 1842 r. żądał od ministra finansów propozycji, jak Państwo w przyszłości będzie popierało budowę kolei. Minister dnia 11 XII 1842 r. przedłożył opracowany plan w sprawie zagwarantowania różnym towarzystwom kolejowym odsetek od kapitału akcyjnego, między tem również i przyszłym kolejom wschodnim. Cały fundusz kolejowy ustalono na 2.000.000 talarów rocznie. Propozycja Ministra została zatwierdzoną najwyższym dekretem gabinetu Królewskiego z dnia 31. XII 1842 r. Wobec tego można było rozpocząć budowę kolei wschodnich. Jednak ani jedno towarzystwo kolejowe nie ubiegało się o koncesję na tę budowę. Wobec tego rząd zarządził przeprowadzenia studjów budowy linii Berlin — Królewiec we własnym zakresie. Roboty te zostały powierzone dyrektorowi technicznemu kolei Berlin-Frankfurt n. O.

Z chwilą rozpoczęcia robót przedwstępnych nadchodziły do rządu ze wszystkich stron wnioski, prośby i propozycje w sprawie kierunku przeprowadzenia linii kolejowej. Przedewszystkiem miasto Poznań okazywało wiele zainteresowania w tej sprawie. Magistrat miasta Poznania za poprzednią zgodą rady miejskiej, był chętny przystąpić do budowy kolei z kapitałem 100.000 talarów — o ileby takową przeprowadzono przez Poznań. W tym celu wydelegowano nawet do Berlina specjalną delegację która jednak u ministra finansów nic nie osiągnęła, a król delegacji nie przyjął. Jednakowoż delegacja znalazła w Berlinie sposobność przeciwstawić się zamiarom miarodajnych kół rządowych. W kolach tych istniało zdanie, iż Poznań powinien być zadowolonym, o ile wogóle otrzyma jakąkolwiek linię kolejową, a obojętnem jest, czy Poznań będzie połączony z Berlinem, czy nie.

Po przeprowadzeniu robót przedwstępnych i po przedyskutowaniu różnych spraw zasadniczych opracowano dalsze 2 projekty tak, iż było razem 5 projektów przeprowadzenia tej linii:

- I ze Stargardu przez Chojnice do Tczewa
- II z Berlina przez Kistrzyn—Piłę do Tczewa
- III z Frankfurtu n. O. przez Poznań—Bydgoszcz do Tczewa
- IV ze Stargardu przez Woldenberg—Wronki—Szamotuły do Poznania
- V odgałęzienie z Tczewa do Gdańska.

Przy opracowaniu kosztorysów przyjęto zakup gruntu dla kolei dwutorowej, zaś budowę nawierzchni jednotorowej. Pierwszą linię zapreliminowano na 11 milionów talarów przy długości 38 mil. t. j. około 116.000 marek na km. linii. W spra-

wozdaniu do powyższych projektów wyraźnie zaznaczono, iż nie należy uważać za najkorzystniejszy tego projektu, który jest najtańszym, lecz należałoby zbadać korzyści ekonomiczne każdej linii. Wobec tego przeprowadzono studia pod tym względem i przyjęto projekt linii kolejowej Berlin—Tczew (jak pod II) jako najkorzystniejszy.

Po długich obradach, dnia 16 stycznia 1846 r. najwyższym dekretem gabinetu królewskiego zatwierdzono narazie linię kolejową Kistrzyn-Bydgoszcz do Tczewa.

Nieurodzaj w latach 1846 i 1847 przyczynił się bardzo znacznie do zahamowania budowy, gdyż nastąpił ogólny kryzys pieniężny tak, że nie było już wogóle widoków na budowę linii. Ażeby jednak nie zaniechać zupełnie projektu budowy, minister skorzystał z funduszu kolejowego i rozpoczął budowę mostów, nasypów i częściowo nawet nawierzchni. Jednakowoż już wkrótce okazało się, że fundusz kolejowy nie był wystarczającym do przeprowadzenia tych robót tem bardziej, gdy się okazało, że preliminowane sumy były o 40% za niskie. Było to powodem do zatrzymania pewnych robót, a zarazem zmusiło rząd do odstąpienia od dotychczasowego stanowiska w sprawie powyższej budowy. Wobec tego najwyższym dekretem gabinetu królewskiego z dnia 7 XI 1846 r. zaproponowano przeprowadzić budowę tej kolei w zakresie państwowym, a potrzebne kredyty dać zatwierdzić przez zjednoczone sejmiki. W sprawozdaniu rządu podano kosztą mostów i t. p. na 8.865.000 talarów, zaś kosztą kolei z Frankfurtu n. O. przez Tczew—Gdańsk do Królewca na 23.887.235 talarów, przyczem zakup gruntów i roboty przy budowie mostów już częściowo uskuteczniiono.

Obrady w sprawie budowy trwały od 7 do 9 czerwca 1847 r. Przy głosowaniu nad projektem zaciągnięcia pożyczki w celu wybudowania kolei wschodnich głosowało 179 posłów za projektem, zaś 369 przeciw projektowi. Nieprzyjęcie przez zebranych projektu zmusiło rząd do natychmiastowego zatrzymania robót. Jednak rząd we własnym zakresie prowadził pewne roboty nadal, co spowodowało gorące walki na tle politycznym. Na zebraniu parlamentu pruskiego w dniu 25 lipca 1848 r. zażądano od rządu sprawozdania w tej sprawie, jako też zaniechania tej budowy. Po dłuższych obradach i wytłumaczeniach rządu doszło do pewnego porozumienia. Parlament zastrzegł sobie jednak prawo do zmiany kierunku linii kolejowej.

W roku 1848 z powodu rozruchów politycznych, parokrotnych zmian rządu, jako też i rozwiązania parlamentu nie doszło do porozumienia w sprawie pożyczki kolejowej.

Dnia 9 sierpnia 1849 r. przedłożył rząd swój memoriał w sprawie budowy kolei. Po obradach wybrano specjalną komisję, składającą się z 14 członków, która miała zbadać całą sprawę i przedłożyć w swoim czasie odpowiednie sprawozdanie. Na posiedzeniu w dniu 2 XI 1849 r. komisja przedłożyła sprawozdanie, i była w całym składzie za budowę przez rząd kolei. W sprawozdaniu nawet zaznaczono, że w przyszłości rząd powinien nawet jeszcze więcej troszczyć się o sprawy kolejowe i o ile możliwe spowodować, aby koleje znajdujące się w rękach prywatnych stały się własnością państwową. W sprawie otrzymania kapitału na budowę — w projekcie ustawy, dotyczącej budowy tej kolei zaproponowano.

1) pokryć kosztą budowy z funduszu kolejowego

2) pozostawić Ministrowi do dyspozycji wszelkie oszczędności każdorazowego budżetu.

3) upoważnić Ministra do zaciągnięcia pożyczki, niezbędnej na budowę kolei. Ustawa według projektu komisji została przyjęta przez parlament 29 list. 1849 i ogłoszona dnia 7 grudnia 1849 r.

Kierunek kolei zatwierdzono przez Bydgoszcz—Tczew—Marienburg—Elbing—Królewiec. Już dnia 5 listopada 1849 r. rozpoczęto budowę kolei wschodnich. Do prowadzenia budowy została utworzoną Dyrekcją Kolei wschodniej. Posiadała ona wszelkie prawa urzędów państwowych i podlegała bezpośrednio Ministerstwu Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych. Była to pierwsza Dyrekcja kolejowa w Prusach.

Roboty przy budowie kolei posuwały się w szybkim tempie naprzód. Otwarcie pierwszego odcinka z Krzyża do Bydgoszczy nastąpiło dnia 26 lipca 1851 r.

Pierwszy pociąg publiczny tej linii opuścił Berlin dnia 26 lipca 1851 r. wieczorem o godz. 11-ej, zaś 27 lipca 1851 r.

o godz. 2.30 w nocy Bydgoszcz. Linja Szczecin—Stargard—Krzyż—Bydgoszcz stanowiła jedną całość. Z Krzyża linja posiadała odgałęzienie do Poznania. Pierwsze pociągi osobowe składały się z jednego wagonu I i II kl., z jednego wagonu II i III kl. i z jednego wagonu III kl. Pociągi pospieszne posiadały 2 wagony I i jeden II kl.

Wprowadzenie tam rozkładu jazdy zmuszało do uruchomienia kolei także i w porze nocnej. Koleje Wschodnie zastosowały się ściśle do niego. Jednak linja kolejowa Berlin—Szczecin była koleją prywatną, która stosowała własny rozkład jazdy według swoich interesów, a zasadniczo towarzystwa prywatne w porze nocnej nie uruchamiały kolei z powodu droższej eksploatacji jako też ze względu na bezpieczeństwo. Oprócz tego towarzystwa poszczególnych kolei nie uzgodniały między sobą rozkładów jazdy, co było powodem, że podróżujący musieli na niektórych stacjach czekać na połączenie godzinami, a nieraz i przenocować. W celu zapobieżenia tym niedomoganiom rząd zażądał, ażeby towarzystwa uregulowały rozkłady jazdy i w razie potrzeby wprowadziły ruch nocny, bez jakiegokolwiek dopłaty. Towarzystwa sprzeciwiały się podobnemu zarządzeniu i wносиły rekursy w tej sprawie. Jednak rząd nie odstąpił od swego żądania i zagroził, że każdy członek poszczególnych Dyrekcji Kolejowych będzie karany grzywną w wysokości 100 talarów za każdy niewypuszczony pociąg nocny. Tymczasem budowa linii Bydgoszcz—Gdańsk zbliżała się ku końcowi. Dnia 5 sierpnia 1852 r. uruchomiono i tę linję. W Gdańsku wybudowano osobny dworzec towarowy. W dniu 18 października otwarto linje Elbing—Braunsberg.

Największe trudności spowodowały roboty, połączone z budową mostu przez Wisłę w Tczewie, które zostały ukończone 1857 r.

Z początkiem 1851 r. opracowano dla tej nowej linii taryfę. Taryfa osobowa wynosiła:

dla klasy I 72, II 48, III 36 fenigi za milę (7,5 km.).

Taryfa bagażowa wynosiła 2 fenigi za każde 10 funtów i milę.

Taryfa towarowa była podzieloną na 3 klasy:

Koszta przewozowe za 50 kg. i milę wynosiły:

w klasie I 6, II 3, III 1½ fenigów

Przy zatwierdzeniu ustawy w przedmiocie budowy kolei państwowych przewidywano wydatki na budowę kolei wschodnich 23.230.051 talarów, które to wydatki projektowano pokryć z funduszu kolejowego, jako też z dochodów z linii już otwartych, wreszcie z pożyczki kolejowej. Pożyczka była przewidziana w ustawie w wysokości 21.000.000 talarów. Jednakowoż okazało się, że kapitał ten jest niewystarczający, gdyż oprócz pokrycia wydatków na powyższą budowę pokryto także wydatki budowy kolei w Westfalji oraz kosza budowy węzła berlińskiego. Oprócz tego okazało się, iż na powiększenie taboru jako też na odbudowę nasypów i t. p. zniszczonych przez powodzie w okolicach Wisły w roku 1854 — kapitał nie był wystarczającym. W całości na kolejach wschodnich okazał się brak 742.054 talarów. Ponieważ oprócz powyższej budowy rząd miał jeszcze i inne budowy, którym także kapitał do wykończenia robót nie wystarczał rząd przedłożył wniosek o podwyższenie kapitału budowy drogą ustawodawczą przez zaciągnięcie dalszej pożyczki kolejowej w wysokości 4.309.000 talarów. Parlament zgodził się na podwyższenie pożyczki jednak zaznaczył, że w ustawie z roku 1849 była mowa o kolei Berlin—Królewiec tak, iż istniejąca kolej z Krzyża do Królewca nie odpowiada ustawie i zażądał wykończenia linii z Berlina do Krzyża. Dodatkowa ustawa ogłoszona została 21 maja 1855 r. W marcu 1856 roku rozpoczęto budowę kolei z Krzyża do Frankfurtu n.O., która została oddana do ruchu dnia 12 października 1857 r. Przez to połączenie linja kolejowa Berlin—Królewiec stała się znacznie krótszą.

Chociaż oficjalnie nie mówiono o budowie kolei z Bydgoszczy do Torunia z doprowadzeniem tej linii do granicy, to jednak myśl taka istniała w miarodajnych kołach od chwili rozpoczęcia budowy kolei wschodnich. Przedewszystkiem w kołach przemysłowych miasta Gdańska omawiano budowę kolei z Gdańska przez Aleksandrowo do Łowicza. Koła te już wtenczas były zdania, iż połączenie Polski z morzem Bałtyckim przez Gdańsk jest naturalnem i słusznem i że tylko takie po-

łączenie może zrobić Gdańsk zdolnym do konkurencji z Hamburgiem i Triestem. Połączenie Gdańska z Królewcem i z Rosją nie przyniosło Gdańskowi żadnej korzyści, lecz jedynie Królewcowi. Jednakowoż porozumienie w sprawie budowy tej kolei z namiestnikiem w Warszawie, księciem Paskiewiczem spotykało się z trudnościami, gdyż książe uważał połączenia kolejowe w Polsce jako zbędne. W roku 1851 w towarzystwie premiera pruskiego udał się król pruski do Warszawy i przy tej sposobności omówiono z kanclerzem rosyjskim hrabią Nesselrode sprawę budowy kolei z Torunia do Łowicza. Jednak nie doszło do porozumienia, a kanclerz tłumaczył odmowę tem, że Rosja ma obecnie większe wydatki na budowę kolei prowadzoną w głębi Rosji. Rząd pruski mimo tego przystąpił do opracowania projektu i kosztorysów budowy kolei na ziemi pruskiej. Kosztorys opiewał na kwotę 1.637.000 talarów.

Rosja dopiero w roku 1855 zmieniła swoje stanowisko w sprawie budowy kolei Toruń—Łowicz, i pomiędzy Prusami i Rosją doszło częściowo do porozumienia. Dnia 15 grudnia 1856 r. pomiędzy Prusami i Rosją została zawartą umowa w sprawie budowy pomenionej kolei. Szerokość toru ustalono na 8½ cali ang. (1435 mm). Również uzgodniono, że taryfa w obu państwach ma być jednostajną i w pierwszych czasach pomiędzy Warszawą a Berlinem miał kursować jeden pociąg osobowy. Dnia 19 lutego 1857 r. zostały umowy pomiędzy oboma państwami ratyfikowane. Umowa pomiędzy Prusami i Rosją w art. 4 przewidywała, że kolej w Królestwie Polskiem musi być wykończoną w tym samym czasie, jak kolej na terenie Prus, jednak nie prędzej aniżeli w roku 1860. Wobec tego w Petersburgu dyplomaci pruscy nalegali, ażeby rząd rosyjski przyrzekł definitelywnie, że kolej będzie w roku 1860 wykończoną. Na to jednak Rosja się nie zgodziła i powładowała Prusy, że wobec większej długości polskiej części linii na wykończenie można liczyć najwcześniej na rok 1862, co też rząd rosyjski w koncesji postanowił, jako termin wykończenia linii. Wobec powyższego sejm pruski dopiero w roku 1859 uchwalił kredyty na budowę kolei Bydgoszcz — Toruń — Granica tak, iż rozpoczęto budowę kolei na terenie pruskim dopiero dnia 10 kwietnia 1860 r. Dnia 4 grudnia 1862 r. został otwarty ruch na całej linii Bydgoszcz—Toruń—Aleksandrow—Łowicz—Warszawa.

W dniu 1 października 1867 r. została reszta linii Berlin — Królewiec, t. j. odcinek Berlin — Kistrzyn oddana do ruchu i w ten sposób pierwszy plan budowy kolei wschodnich był wykończony.

Oprócz linii Berlin—Kistrzyn wszystkie linje były jednotorowe, jednak wkrótce okazała się potrzeba wybudowania na tychże linjach drugiego toru, ponieważ ruch się rozwijał w mierze nieprzewidywanej. Budowę drugich torów wykonano w latach 1864 — 1873.

Od roku 1867 — 1871 nie budowano na wschodzie nowych linii kolejowych. W roku 1871—1873 powiększono sieć kolejową o dwie nowe linje, a mianowicie: Toruń—Insterburg, (która to linja łączyła się z koleją Górnośląską) i linją Piła (Schneidemühl)—Tczew, która była o 36 km krótszą, aniżeli linja do Królewca przez Bydgoszcz.

W latach następnych powstało kilka linii bocznych, które przedewszystkiem łączyły główne linje pomiędzy sobą.

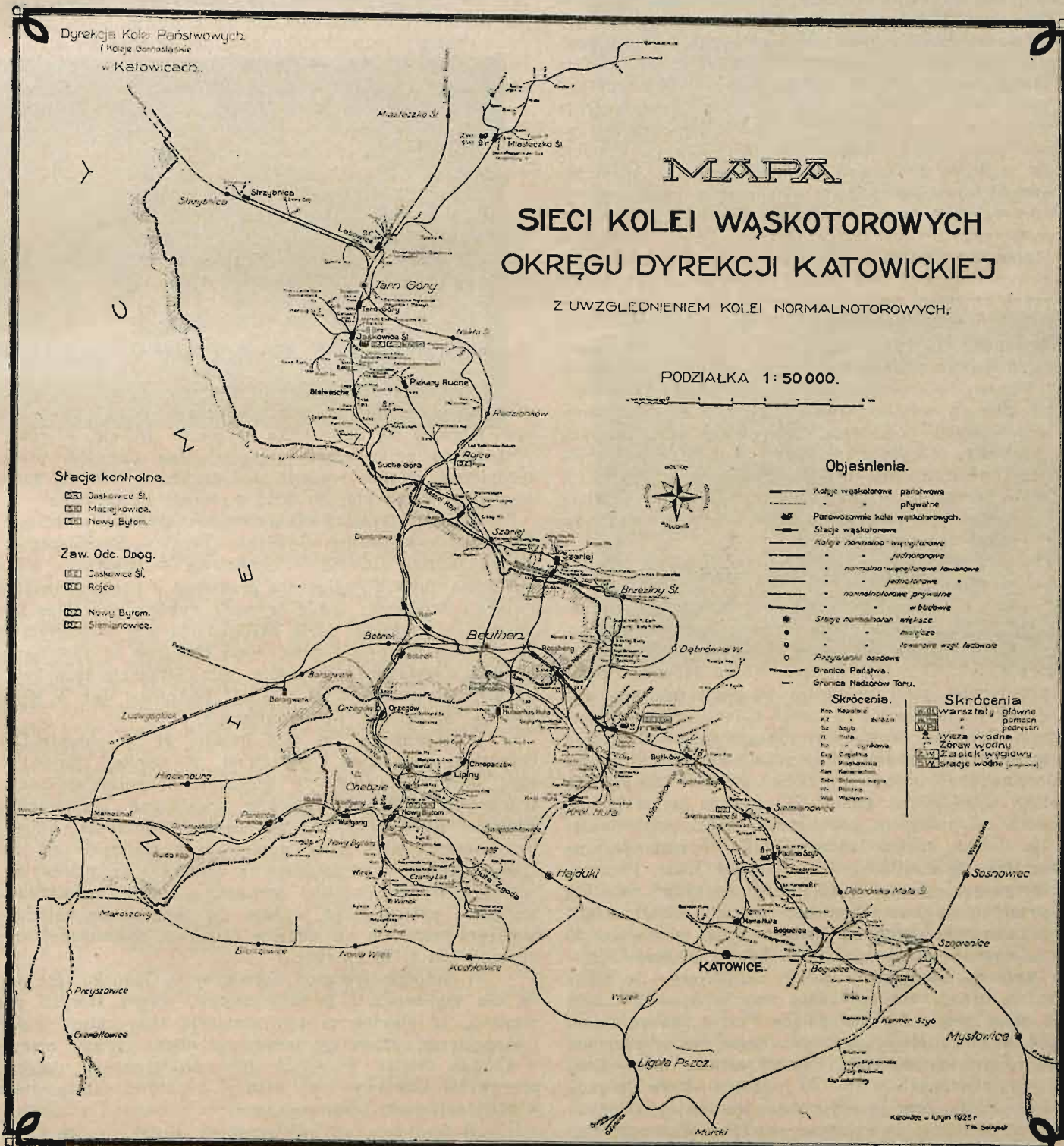
Dyrekcja kolei pruskiej w Bydgoszczy posiadała w roku 1895 — 4.900 km, tak więc od roku 1867 — w którym to roku posiadała 912 km — sieć kolejowa powiększyła się o 4.000 km. Nie cała ta sieć została zbudowaną przez państwo pruskie. Częściowo zostały nabyte linje prywatne, które wynosiły 46% powiększenia się sieci w latach 1876 — 1884.

Kolejami wschodnimi zarządzała Dyrekcja kolei wschodnich, która podlegała bezpośrednio Ministerstwu Przemysłu i Handlu. W roku 1879 nastąpiła reorganizacja w zarządzie kolejowym, mianowicie na miejsce dotychczasowych komisji kolejowych wprowadzono urzędy ruchu w Berlinie, Szczecinie, Pile, Gdańsku, Stolp, Królewcu, Toruniu i Bydgoszczy. W roku 1880 zorganizowano w Bydgoszczy Dyrekcję Kolejową, która posiadała pod swoim zarządem 5.000 km linii kolejowych. Dopiero w roku 1895 nastąpił podział tej obszernej Dyrekcji przez wprowadzenie jeszcze dwu nowych Dyrekcji, a mianowicie w Gdańsku i Królewcu.

Przejęcie Kolei w obrębie D. K. P. w Gdańsku.

Na mocy Traktatu Wersalskiego oddano Polsce Pomorze. Niemcy licząc się z utratą tej ziemi rozpoczęli i tu akcję ogoławania tej dzielnicy z urządzeń technicznych, koniecznych do dalszego normalnego rozwoju tej dzielnicy. Wywóz w głąb Niemiec wszystkiego, co mogło stanowić jakąś wartość, był na porządku dziennym. Rozbierano nawet ważne tory kolejowe, a zebrany w ten sposób materiał wywożono do Niemiec. Im bardziej zbliżał się termin objęcia Pomorza przez władze Polskie, tem intensywniej Rząd niemiecki rozwijał akcję wywozowo-niszczycielską. Jedynym czynnikiem, który mógł wówczas przeciwdziałać tej akcji i który też rzeczywiście to uskutecznił, były rzesze niższych pracowników i robotników polaków. Im to zawdzięcza Zarząd Kolejowy, że część taboru, oraz cały szereg urządzeń i materiałów warsztatowych, zwłaszcza w Bydgoszczy nie zdewastowano, względnie nie wywieziono. Obszar W. m. Gdańska pod tym względem, co prawda znalazł się w cokolwiek lepszych warunkach, gdyż niszczenie urządzeń stacyjnych oraz rozbieranie torów kolejowych w takim stopniu jak na Pomorzu nie miało tu zastosowania, a jednak wywieziono szereg rzeczy, które właściwie w myśl art. 371 Traktatu Wersalskiego miały się dostać

Wolnemu Miastu względnie Polsce. Z dniem 10.I.1920 r. rozpoczęło się objęcie Pomorza przez Polskie władze. Jednak z tym dniem w kolejnictwie pomorskim nie nastąpiły poważniejsze zmiany, nie licząc wycofania się nieznacznej ilości hakatystów, których bez przeszkód zastąpiono. Zgodnie ze specjalnym układem na początek po objęciu Pomorza mieli niemieccy kolejarze jeszcze pozostać na służbie poprzedniej. Jednakowoż po przejęciu kolei pomorskich personel niemiecki opuszczał masowo z dniem 31.III.1920 r. na zarządzenie Rządu Niemieckiego objęty przez Polskę kraj. Były to przede wszystkim siły fachowe, których się nie dało od razu zastąpić, co wywołało wprost fatalny stan rzeczy. Gdy na obszarze Pomorza przed objęciem przez Polskę, było zatrudnionych 2.821 fachowych pracowników etatowych — przy objęciu stan personelu zmniejszył się do liczby 387 głów. Należy zaznaczyć, że jednym ze środków germanizacyjnych Rządu Rzeszy było wysyłanie wszystkich urzędników zwłaszcza średnich i wyższych pochodzących z ziemi polskich do pełnienia służby na zachodnich rubieżach państwa, wobec czego na Pomorzu byli zatrudnieni przy kolei wyłącznie Niemcy z wyjątkiem jedynie niższego personelu i robotników sezonowych. Na uzyskanie większej ilości urzędników, powracających do kraju z głębi Niemiec nie można było również liczyć, albo-



wiem powrócili oni już poprzednio i zajęli stanowiska w organizującej się od roku 1919 Dyrekcji poznańskiej. Rzecz naturalna, że w tych warunkach wiadomości fachowe nowoprzyjętych pracowników musiały być również tem mniejsze, iż ówcześni naczelnicy miejsc służbowych, Niemcy nietylko nie okazywali szczególnego zainteresowania się sprawą wyszkolenia kandydatów polaków, co zresztą łatwo zrozumieć, lecz nawet bywały wypadki, iż niektórzy z nich wręcz uniemożliwiali takowe, często wprost fałszywie informując o sposobie wykonywania służby. Utrudniał wielce wyszkolenie, brak przepisów, które Niemcy prawie doszczętnie wywieźli.

Oficjalne przejęcie kolei pomorskich prócz W. M. Gdańska nastąpiło dnia 1 kwietnia 1920 r. Na terenie Pomorza przejęła Polska 650,642 km. linii dwutorowych i 1.557,149 km. linii jednotorowych wraz z torami stacyjnemi.

W czasie objęcia Dyrekcja posiadała:

stacji kolejowych I klasy 13, II — 20, III — 32, IV — 240, przystanków obsadzonych personelem 36, nieobsadzonych 49, posterunków blokowych 29.

Wziąwszy pod uwagę, że z personelu kierowniczego t. j. z 9 starszych naczelników stacji, 23 naczelników stacji i 332 asystentów ze służby niemieckiej pozostało w dniu 1.IV 1920 r. tylko 1 naczelnik stacji i 27 asystentów, można sobie wyobrazić trudności, z jakimi musiano prowadzić ruch regularny. Aby nie dopuścić do wstrzymania ruchu, na co liczyli Niemcy i co pociągnęłoby za sobą prócz niezadowolenia ludności podkopanie prestige'u państwa zagranicą, a nadto ze względu na istnienie ruchu tranzytowego pomiędzy Prusami Wschodnimi i Rzeszą niewątpliwie spowodowałoby odnośne przedstawienie rządu niemieckiego, zdążającego do zmiany pewnych warunków traktatu pokojowego, musiał Zarząd Kolejowy chwycić się środków nigdzie w czasach normalnych dotąd niesłyszanych. Kierownictwo parowozami powierzono palaczom, robotnikom przydzielono prace spełniane przez rzemieślników, a nawet powierzono im funkcje urzędnicze. Te niewykszkolone rzesze, oddając się z największym poświęceniem służbie, zdołały w zupełności spełnić swe trudne zadanie, co też dzisiaj z największym uznaniem podkreślić należy. Powołano wreszcie pewną ilość pracowników różnych kategorii z innych dzielnic Polski, jednak zupełnie nie obznajomionych z miejscową odmienną administracją kolejową oraz odmiennymi urządzeniami technicznymi. Ci jednak pracownicy kierowani szczerym patriotyzmem w krótkim czasie obznajomili się z miejscowymi warunkami i po objęciu przeważnie kierowniczych stanowisk, świecąc dobrym przykładem, w poważnej mierze przyczynili się do utrzymania ruchu na Pomorzu.

W dniu 1 kwietnia 1920 r. Dyrekcja Gdańska przejęła od Niemców następujący tabor: 597 parowozów, 776 wagonów osobowych i 9.260 towarowych.

Do naprawy taboru stały do dyspozycji także przejęte od Niemców warsztaty:

1) Warsztaty Główne w Bydgoszczy i 2) Pomocnicze w Tczewie, w których jednak tabor naprawia się tylko częściowo. Aczkolwiek art. 104 §§ 3 i 4 Traktatu Wersalskiego wyraźnie podaje, iż konwencja Polsko-Gdańska zapewni Polsce nadzór i zarząd całej sieci kolejowej w granicach Wolnego Miasta z wyjątkiem tramwajów i innych kolei służących głównie potrzebom Gdańska oraz „prawo rozwijania i ulepszenia dróg żelaznych i innych budowli i środków komunikacji“, rząd Gdański nie zaniedbał niczego, by zakres praw Polski zmniejszyć. Rządowi Gdańskiemu udało się uzyskać poparcie niektórych państw Zachodnich, rezultatem czego były niezbyt korzystne dla Polski warunki układu Polsko-Gdańskiego, zawartego w Paryżu 9.XI 1920 r. Tak rozdział 3 art. 19 stwarza nową instytucję: „Radę Portu i dróg wodnych“ na którą w art. 20 przełane są prawa kontroli, zarządu i eksploatacji ogółu dróg żelaznych, które są przeznaczone specjalnie do użytku portu, również jak i wszystkich dóbr i zakładów, służących do ogólnej eksploatacji Kolei Żelaznych. Do Rady należy również oznaczenie tych dróg żelaznych, które mają być uznane jako specjalnie obsługujące Port z zastrzeżeniem prawa Rządu Wolnego Miasta i Rządu Polskiego przedstawić w przeciągu 15 dni ich sprzeciw. Prawo zarządu reszty dróg żelaznych nie wymienionych w art. 20 t. j. tych, które nie będą oddane Radzie Portu, oraz z wyjątkiem tramwajów i innych dróg żelaznych, obsługujących głównie potrzeby Wolnego Mia-

sta, przechodzi w myśl art. 21 do Polski, która otrzymywać ma zyski i ponosić ciężary.

Co zaś do sprawy własności kolei gdańskich, to w myśl art. 25 wszystkie dobra należące do Rządu Niemieckiego, związane z eksploatacją dróg żelaznych, zarząd którym przyznano Polsce, przechodzą na własność Polski, zaś prawo własności kolei wymienionych w art. 20 obsługujących port, przechodzi na Radę Portu. Wobec tego, że Rządu Polski i Wolnego Miasta nie doszły do porozumienia co do własności, kontroli, eksploatacji i administracji kolei gdańskich, w myśl art. 39 układu z dnia 9.XI zwróciły się one do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z prośbą o rozstrzygnięcie. W drodze dalszych rokowań nastąpiło dnia 1.XII 1921 r. przejęcie kolei, położonych na obszarze Wolnego Miasta w myśl decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 15 sierpnia i 21 września 1921 roku.

Przez przejęcie kolei Wolnego Miasta Gdańska sieć kolejowa D. K. P. Gdańsk, powiększyła się o: 61.07 km. linii dwutorowych, 87.45 km. linii jednotorowych i 174.16 km. linii bocznych torów.

Również dostał się Polsce gmach dyrekcyjny i 278,5 km. kolei wąskotorowych.

W myśl powyższej decyzji objęła Rada Portu w Gdańsku dworzec główny, dworzec przetokowy i dworzec portowy, jak również 35,7 km. linii normalnotorowej.

Przejęty przez Polskę personel składał się z:

1.249 urzędników i 2.526 robotników, w tej liczbie 1.948 zwykłych i rzemieślników, a 578 urzędników pomocniczych.

Z posiadanego przez M. W. Gdańsk taboru przydzielono Polsce: 105 wagonów osobowych, 969 wagonów towarowych, zaś Radzie Portu, 104 wagony osobowe i 969 wagonów towarowych.

Oprócz Kolei Państwowych przejęto również 2 linie prywatne, które były pod zarządem Kolei Pruskich a mianowicie: linja Toruń — Mokre — Lubicz i linja Toruń — Czarnowo.

Pierwszym prezesem polskiej D. K. P. Gdańsk został mianowany inż. T. Czarnowski, były wyższy urzędnik pruskich kolei.

## Kolejnictwo D. K. P. Gdańsk pod zarządem Polski.

Na siedzibę Pomorskiej Dyrekcji Kolejowej, wchodziły w rachubę jedynie Gdańsk i Bydgoszcz, jako miasta, w których mieściły się dawniejsze Dyrekcje pruskie, a wobec tego posiadające odpowiednie gmachy, oraz odnośne urządzenia techniczne. Wybór wypadł na Gdańsk, z licznych, doniosłych względów wśród których dość wymieniłem następujące:

a) Linje Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku w szczególności zaś linje magistralne Gdańsk — Tczew — Bydgoszcz — Warszawa, tudzież Gdańsk — Laskowice — Mława — Warszawa obsługują prawie wyłącznie przewozy z portu gdańskiego do Polski i naodwrot. Linje te mają wybitny charakter linii portowych, a wszędzie, gdzie eksploatacja stoi w ścisłym związku z pracą portową i gdzie linje kolejowe są zależne od naładunku i wyładunku w porcie, tam Dyrekcje tych linii kolejowych mieszczą się w miejscu portowym, jak w Królewc, Altonie, Szczecinie, Petersburgu i i. p.

Jeśli weźmie się pod uwagę, że w obrębie Dyrekcji Gdańskiej naładunek i wyładunek w porcie, stanowi blisko 80% pracy kolejowej, że przybycie do portu większej ilości ładunków statków wywołuje gwałtowne zapotrzebowanie większej ilości wagonów na stacjach portowych, które może być pokryte tylko przez dopływ tych wagonów ze znacznej sieci kolejowej i że zarządzenia dotyczące tego dopływu muszą być wydane z tego miejsca, — gdzie zapotrzebowanie wagonów powstaje, to wydaje się jasnym, że najodpowiedniejszym miejscem na siedzibę Dyrekcji, obejmującej linje pomorskie jest tylko Gdańsk

b) Istnienie Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku jest niezbędne dla kupiectwa i przemysłowców, wśród których przypuszczano, iż niemały procent stanowić będą polscy importerzy i eksporterzy, albowiem muszą oni mieć możliwość otrzymania w krótkiej drodze wszelkich informacji i decyzji, dotyczących przewozów kolejowych od władzy, do której należy ostateczne w tych sprawach rozstrzygnięcie.

c) Wreszcie gdyby Dyrekcję Kolei nie umieszczono

w Gdańsku, kierownictwo przewozami z portu Gdańskiego do Polski byłoby znacznie utrudnione, zaczem i przyznany Polsce Traktatem Wersalskim przystęp do morza byłby w znacznej mierze utrudniony.

Pierwsza organizacja kolei D. K. P. w Gdańsku była przystosowana do dotychczasowego ustroju prusko-heskich kolei. Cały okręg podzielony został na urzędy, a mianowicie:

A. Urzędy Ruchu.

- 1) Urząd Ruchu Gdańsk, 2) Kościerzyna, 3) Tczew, 4) Chojnice, 5) Bydgoszcz, 6) Toruń, 7) Grudziądz.

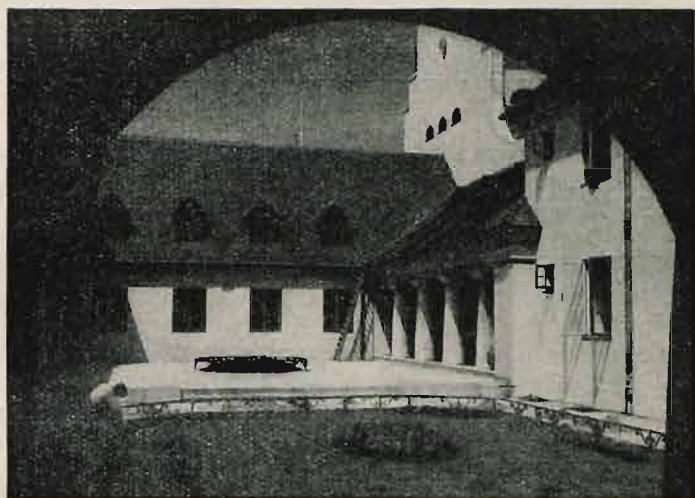
B. Urzędy Maszynowe.

- 1) Urząd Maszynowy Gdańsk, 2) Tczew, 3) Bydgoszcz, 4) Toruń, 5) Grudziądz.

C. Urzędy Warsztatowe.

1) Urząd Warsztatowy Bydgoszcz, do którego należały wszystkie szlaki, podlegające Urzędowi maszynowym Bydgoszcz, Toruń i Grudziądz

2) Warsztat Pomocniczy Tczew, do którego należały wszystkie szlaki, podlegające urzędowi Warsztatowym Gdańsk i Tczew.



DWORZEC W GDYNI.  
Podwórze wewnętrzne.

D. Urzędy Obrotu Handlowego.

- 1) Urząd O. H. Gdańsk, 2) Bydgoszcz, 3) Toruń, 4) Grudziądz.

Po przejęciu Pomorza przez Polskę ruch kolejowy wzmógł się znacznie. Mimo trudnych warunków osiągnięte wyniki przewozowe przedstawiają cyfry nader korzystne, nie ustępując wogóle wynikom r. 1913, częstokroć zaś znacznie je przewyższając. W. M. Gdańsk zostało odłączone od Niemiec. Pozostałe na tym obszarze koleje straciły swe poprzednie znaczenie, lecz zyskały nowe przez połączenie ze swoim naturalnym obszarem ciężenia.

W szczególności skorzystało z tego W. M. Gdańsk pod względem ruchu osobowego, osiągając w roku 1923 — 220% norm roku 1913. Całokształt tego ruchu przedstawia się następująco:

Wydano biletów na stacjach W. M. Gdańska:

r. 1913 . . . . .	4,908.594	r. 1923 . . . . .	11,136.000
" 1920 . . . . .	5,717.000	" 1924 . . . . .	14,151.000
" 1921 . . . . .	7,831.695	" 1925 . . . . .	13,175.549
" 1922 . . . . .	11,102.000		

Rozwój gospodarczy W. M. Gdańska z powodu połączenia z Polską przedstawia się nader dobitnie, wzrost wynosi bowiem:

w r.	1920	1921	1922	1923	1924	1925
około	17%	60%	120%	120%	190%	180%

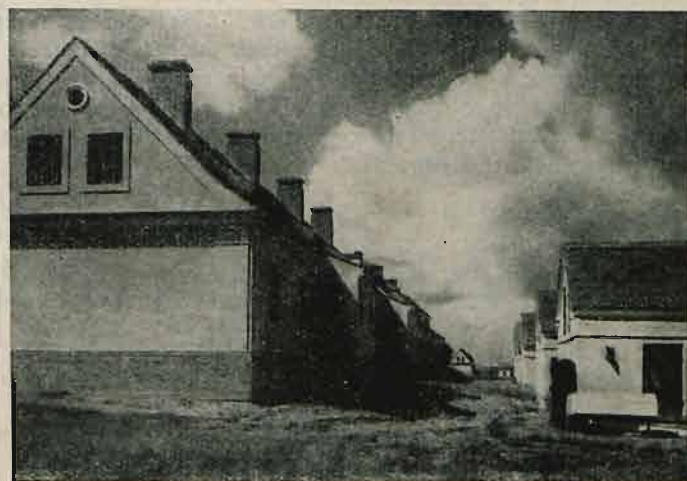
Znaczne natomiast zmniejszenie wykazuje ruch osobowy pomiędzy Niemcami a stacjami W. M. Gdańska. Ilość bo-

wiem wydanych na tych stacjach biletów do Niemiec wynosiła w roku 1922 około 300.000, w r. 1924 już tylko 150.000 i stanowi zaledwie 1/3 % ogółu biletów wydanych w 1924 r. Jest to dowodem, że gospodarczy punkt ciężkości dla W. M. leży już zdecydowanie w Polsce. Ruch towarowy na szlakach leżących na obszarze W. M. Gdańska przedstawiał się w roku 1913 w odbiorze 2.051.355 ton. Z powodu wojny ruch Gdańska zmniejszył się bardzo znacznie. Dopiero w roku 1920 polepszyły się stosunki. Ruch kolejowy zwiększał się stopniowo i przekroczył normy przedwojenne. Według zapiszków o ruchu w W. M. Gdańsku przedstawia się w odbiorze:

w roku 1920 . . . . .	1,044,184
" " 1921 . . . . .	1,496,986
" " 1922 . . . . .	1,736,392
" " 1923 . . . . .	3,124,958
" " 1924 . . . . .	2,714,251



DWORZEC W GDYNI.  
Widok od ulicy.



BUDYNKI MIESZKALNE DLA PERSON. KOLEJ. W GDYNI.

Jak z powyższego wynika, odbiór towarów stale się zwiększa, w porównaniu z rokiem 1913 przekroczył tenże w roku 1923 o . . . 73.603 tonn

a " " 1924 nawet o 662.896 "

a zatem bardzo poważnie. Polega głównie to na wzmożonym dowozie drzewa, nafty, olejów i cukru.

W roku 1920 i 1921 wzrósł przewóz artykułów żywności do Polski w szczególności z powodu wzmożonej wysyłki mąki, zboża i śledzi. Wskutek wstrzymania transportów rządowych, jako też ograniczenia transportów buraków cukrowych i zmniejszenia dowozu węgla kamiennego zmniejszyła się wysyłka w roku 1922 w porównaniu z rokiem 1921 o okragłe 300.000 tonn. W roku 1923 ożywił się ruch znacznie z powodu liczniejszych wysyłek nawozów, ryb, mąki i węgla kamiennego. Najważniejsze artykuły, wpływające na wzmożony ruch towarowy na kolejach są nawozy, zboże, drzewo, nafta, buraki, węgiel i cukier.

Korzystne położenie Gdańska wpływało już dawniej dodatnio na rozwój handlowy, podczas gdy przemysł był upośledzony,

przez utworzenie zaś Wolnego Miasta powstało wiele nowych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych. W szczególności powiększył się transport drzewa na kolejach. Podczas gdy przed wojną ogromną ilość drzewa spławiano wodą, ustało to podczas wojny prawie zupełnie i wszystkie transporty drzewa dokonywano w pierwszych latach powojennych koleją i obecnie gdy wywóz drzewa w ostatnich czasach drogą wodną się zwiększył i dalej się zwiększa, mimo to nie zmniejszył się dowóz koleją, lecz przeciwnie wzmógł się. Wówczas gdy dawniej transportowano przeważnie drzewo nieobrobione teraz ma miejsce zjawisko odwrotne, przyczem w pierwszych latach taryfy były tak niskie, iż przewóz koleją kalkulował się taniej niż wodą.

Jakkolwiek w latach od 1920 do 1924 obrót towarowy wykazuje znaczne ożywienie, to obrót ten był przez różne okoliczności hamowany. Do tego zaliczyć należy częste strajki robotnicze, z powodu których ruch często był wstrzymywany i transporty kierowano innymi drogami, wobec czego handel bardzo ucierpiał. Poza tem wpływały nader niekorzystnie rozmaite zakazy wwozu i wywozu oraz obciążenie towarów cłem przy obopólnej wymianie towarów. Również wywierały wielki wpływ na koszt przy wymianie towarów wysokie płace robotników w porcie, jako też koszt frachtu kolejowego, ponieważ Gdańsk na swym małym obszarze jest nie tyle zdany na handel wewnętrzny, jak głównie na wwóz i wywóz i handel transportowy.

Co się tyczy rozwoju i ruchu na Pomorzu, to przedstawia się następująco:

#### a) Ruch osobowy.

W stacjach na obszarze polskim wydano biletów:

w r. 1922 . . . . .	11.601.000
„ „ 1923 . . . . .	13.947.000
„ „ 1924 . . . . .	11.189.000

zatem w roku 1924 wykazuje frekwencja osobowa w stosunku do poprzedniego roku zmniejszenie o 2.758.000 biletów czyli prawie o 20%. Przedstawienie tych cyfr w stosunku do r. 1913 jest trudnem, ponieważ w skład obecny Dyrekcji Gdańskiej weszły szlaki z czterech Dyrekcji niemieckich (Gdańsk, Bydgoszcz, Królewiec i Szczecin). Chcąc jednak choć w przybliżeniu przedstawić stosunek r. 1913 do 1924, przeciwstawia się ilość wydanych biletów w dwóch stacjach o najsilniejszej frekwencji w Bydgoszczy i Toruniu dw. gł.

w roku 1913 . . . . .	1.333.927 bil.
„ 1924 . . . . .	1.822.777 „

Wzrost zatem w stosunku do norm przedwojennych wynosi w r. 1924 488.850 czyli około 27%.

#### Ruch towarowy.

##### Nadano ton:

na stacjach W. M. Gdańska	na obszarze polskim	Razem	
w r. 1921 . . . . .	1.140.531	5.615.199	6.755.730
„ 1922 . . . . .	846.608	5.632.911	6.479.519
„ 1923 . . . . .	1.166.619	5.288.120	4.454.739
„ 1924 . . . . .	938.507	2.553.292	3.491.799

##### Przybyło ton:

na stacjach W. M. Gdańska	na obszarze polskim	Razem	
w r. 1921 . . . . .	1.496.986	3.362.665	4.859.651
„ 1922 . . . . .	1.736.392	3.416.812	5.153.204
„ 1923 . . . . .	2.124.958	4.425.671	6.550.629
„ 1924 . . . . .	2.714.251	2.998.161	5.710.412

#### Ruch tranzytowy:

Wobec tego, że w Dyrekcji Gdańskiej wpływa ruch ten poważnie na wyniki, eksploatacyjne, przedstawiamy dane statystyczne wykazując ilość przewiezionych wagonów ładownych.

w r. 1921 . . . . .	191.144 wag.	w r. 1923 . . . . .	237.908 wag.
„ „ 1922 . . . . .	334.650 „	„ „ 1924 . . . . .	218.513 „

Zmniejszenie w stosunku do r. 1922 należy tłumaczyć konkurencją morską i stabilizacją waluty, jako też zmniejszeniem przewozów tak zwanych reparacyjnych. W ruchu tran-

zytowym przewozimy przeważnie z Prus Wschodnich do Niemiec: drzewo, bydło, zboże, ziemniaki, nabiał i drób. W odwrotnym kierunku: brykiety, sztuczne nawozy, maszyny rolnicze i inne, towary kolonialne, manufakturę i obuwie. W ruchu tranzytowym z Górnego Śląska do Prus Wschodnich węgiel, metale surowe, blachę — w odwrotnym kierunku przewóz towarów jest minimalny.

Nadmienić należy, iż Dyrekcji udało się zorganizować ruch tranzytowy w sposób zadawalniający. Od czasu wejścia w życie konwencji o tym ruchu to jest od 1.VI 1922 do końca stycznia 1925 ze strony niemieckiej nie wpłynęła do Trybunału rozjemczego ani jedna skarga na wykonanie tego ruchu. Zważywszy nadto, iż nawet w broszurze pod t. „Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege“ wydany oficjalnie przez Zarząd Królewieckiej Dyrekcji Kolejowej znajdujemy na str. 9 ustęp tej treści: „Dla ruchu tranzytowego nie tworzą już Prusy Wschodnie enklawy. Koleje Rzeszy stworzyły pomost przez polski korytarz, widzimy jak nieuzasadnione są skargi Niemców wytaczane na forum międzynarodowym na rzekome trudności komunikacyjne stworzone przez odcięcie Prus Wschodnich od Rzeszy“.

Zestawienie zwiększenia ruchu potwierdzają następujące cyfry, które wskazują nadto na stale zwiększające się wykorzystanie taboru.

	Przeciętny skład poc. towarowych i ilość osi	Przeciętny ciężar poc. towarowych (ilość tonn)	Przeciętna ilość dzienna wagonów załadowanych	Przeciętny dzienny przejazd i parowozu czynnego w poc. towar.
I kwartał 1921	78,9	591	397	51
„ 1922	74,3	627	547	54
„ 1923	92,1	721	807	67
„ 1924	89,2	746	459	74
listopad 1924			1.356	91

Naprawę taboru przeprowadza się w Warsztacie Głównym w Bydgoszczy, który zatrudnia 2400 pracowników, jak również w Warsztacie Pomocniczym w Tczewie, w którym się zatrudnia 480 pracowników. Aczkolwiek wydajność tych warsztatów doszła i nawet przekroczyła wydajność ich z czasów przedwojennych, to warsztaty nie są wystarczające do wykonania wszelkich napraw taboru Dyrekcji Gdańskiej. O ile porównamy warunki zaopatrzenia w środki naprawy istniejące dawniej na kolejach pruskich z obecnymi na kolejach polskich, to wynik będzie zawsze dla Polski niekorzystny. Z części dwu dawnych Dyrekcji pruskich w Gdańsku i Bydgoszczy powstała jedna Dyrekcja polska — Gdańska. Dawne Dyrekcje polskie obejmowały następującą sieć kolejową: Bydgoszcz 2126 km., Gdańsk 2618 razem 4744 km.

Dla zaspokojenia potrzeb pod względem naprawy taboru posiadały te Dyrekcje warsztatów głównych i warsztatów pomocniczych z podaną niżej ilością stanowisk.

miejsce	Warsztaty Główny		Warsztaty Pomocnicze		
	z ilością stanowisk do naprawy		miejsce	z ilością stanowisk do naprawy	
	parowozów	wagonów		parowozów	wagonów
Bydgoszcz . . . . .	97	69	Tczew . . . . .	10	28
Piła I . . . . .	113	—	Malborg . . . . .	4	13
Piła II . . . . .	—	64	Stolp . . . . .	14	22
Gdańsk . . . . .	43	52			
Razem . . . . .	253	185		28	61

Wobec tego przypada na 100 km toru:

1) w Warsztatach Głównych: 5,4 stanowisk dla parowozów, 4 dla wagonów.

2) w Warsztatach Pomocniczych: 5,9 stanowisk dla parowozów, 1,29 dla wagonów.

Dyrekcja Gdańska, obejmująca sieć kolejową 2531 km posiada tylko 1 warsztat główny w Bydgoszczy o 97 stano-

wiskach, dla parowozów i 69 stanowiskach dla wagonów, tudzież jeden warsztat pomocniczy w Tczewie o 10 stanowiskach dla parowozów i 26 stanowiskach dla wagonów, wobec czego przypada na każde 100 km toru:

1) w Warsztatach Głównych: 3,83 stanowisk dla parowozów, 2,72 dla wagonów.

2) w Warsztatach Pomocniczych: 0,39 stanowisk dla parowozów, 1,02 dla wagonów.

Prócz tego Dyrekcja pruska posiadała do dyspozycji także warsztaty położone w Gdańsku Troyl. Warsztaty Kolejowe w Troylu wyłączono z pod podziału i oddano w 50-letnią dzierżawę międzynarodowemu konsorcjum. Warsztaty te są jednak bezprzecznie urządzeniem, służącym do ogólnej eksploatacji kolejowej, a jako takie są wyłączone po myśli postanowień art. 20 polsko-gdańskiej konwencji z pod zakresu działania rady portowej. Równocześnie nie służą one bynajmniej potrzebom W. M. Gdańska.

Po przejęciu kolei pomorskich przez władze Polskie weszły następujące linje kolejowe pod polski Zarząd Państwowy. dnia 27.IV.1921r. linja Nowe Miasto—Zajączkowo—Lubawskie

„ 1.IV.1922r. „ Puck—Krokowo  
 „ 1.X.1922r. „ Chełmża—Meln  
 „ 1.X.1923r. „ Wejherowo—Zamościa.

W lipcu 1921r. uruchomiono linję jednotorową Gdynia—Kokoszki, a w czerwcu 1922r. przez Polskę wybudowaną linję Swarzewo—Hel, wreszcie dnia 15.1.1927r. linję Gdańsk—Westerplatte.

Rozwój sieci kolejowej na Pomorzu przed wojną był prowadzony z głównym uwzględnieniem komunikacji Berlina—z Królewcem, względnie z Rosją. Był to główny cel budowy tych kolei, zaś wszelkie inne linje były przeważnie odgałęzieniami, łączącymi je z linją główną. Jest więc sprawą zrozumiałą, że sieć ta nie odpowiada całkowicie obecnym potrzebom Polski, która powinna posiadać odpowiednie połączenia wszystkich swych dzielnic z morzem. Nieodpowiednie, względnie nie wystarczające połączenie Gdańska z Górnym Śląskiem było powodem niewykorzystania koniunktury węglowej w czasie strajku angielskiego w 1926r. Celem lepszego usytuowania ruchu w obrębie Dyrekcji Gdańskiej, zaprojektowano linję ze specjalnym przeznaczeniem dla transportów towarowych do portu Gdyni a mianowicie: Kapuściska Małe—Maksymiljano-

wo—Wierzchucin—Szlachta—Lęg—Kościerzyna—Osowa—Gdynia.

W Dyrekcji Gdańskiej istnieją stałe 8-mio miesięczne kursa dla aspirantów. Wypuszczają one po 40—50 kandydatów na urzędników. Na kursa uczęszczają także pracownicy innych Dyrekcji kolejowych. Urządzane są również w Bydgoszczy i Gdańsku specjalne kursy języka polskiego dla pracowników, nie władających nim w dostatecznym stopniu. Dzięki pomocy społeczeństwa powstało 18 bibliotek kolejowych, zawierających zgórą 10 tysięcy tomów. W najbliższym czasie powstaną jeszcze 4 biblioteki.

Ze składek, wpłacanych przez ogół pracowników Dyrekcji do kas chorych, zakupiono majątek Gawłowice o obszarze 600 morgów. W pałacu urządzono schronisko dla chorych i rekonwalescentów robotników i ich rodzin. Korzysta z niego narazie do 400-tu osób rocznie. Obecnie powstaną kolonie nadmorskie dla dzieci pracowników Dyrekcji.

Z bieżących robót inwestycyjnych do nadmienia były przede wszystkim obszerny projekt rozwoju stacji Gdynia, który jest połączony bezpośrednio z budową portu handlowego. Z robót przewidzianych na tej stacji obecnie jest wykończoną, tylko mała część, jak budynek stacyjny i kilka torów prowadzących do portu handlowego.

Ogrom pracy, trudu i mozół włożył Rząd, włożył polski urzędnik kolejowy, włożył wreszcie polski robotnik w sieć kolejową zachodniej Polski w Dyrekcje Kolejowe Gdańska, Poznania i Katowic. Zupełny prawie brak polskich odpowiednio rutynowanych i wykwalifikowanych sił kolejowych stawiał te Dyrekcje niejednokrotnie w niezmiernie trudne położenie ruchowe. Wymogi ekonomiczne kraju, z których nadmienię tylko aprowizację Warszawy, ruch węglowy wewnętrzny do zachodnich Województw oraz ruch węglowy eksportowy do polskich portów w Gdańsku i Gdyni wymagał nieraz pracy nietylko intensywnej, ale wysiłków wprost olbrzymich, przekraczających, zdawało się czasem siły ludzkie, a jednakże ofiarność naszego kolejarza, jego ukochanie Polski wszystkie te trudności zwalczyły i złamały tak, że przy odpowiednim poparciu naszych władz centralnych możemy teraz z dumą o sobie powiedzieć „nasze polskie koleje nie tylko, że osiągnęły sprawność przedwojenną ale nawet ją prześcignęły i przewyższyły“.

## Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim.

Inż. S. SZTOLCMAN.

W rocznikach urzędowej statystyki kolejowej, wydawanych przez rosyjskie Ministerstwo Komunikacji (Statisticzskij Sbornik Ministerstwa Putiej Soobszczenija), znajdowały się szczegółowe dane o wszystkich kolejach na terytorjum państwa według kolei podległych odrębnym zarządom. Uważałem za pożyteczne wybrać z nich niektóre dane, dotyczące się kolei, które pozostały na terytorjum Polski.

Roczniki przed wojną światową były dostępne dla wszystkich, po wypowiedzeniu zaś wojny rocznik za r. 1912 już wydrukowany uznano za tajemnicę państwową i w świat nie wypuszczano. Mogłem więc korzystać tylko z rocznika 1911 r. Zresztą od tego czasu do początku wojny poważniejszych zmian nie zaszło.

Z b. kolei zaboru rosyjskiego pięć, a mianowicie Warszawsko - Wiedeńska, Fabryczno - Łódzka, Nadwiślańska, Herbosko - Kielecka i Kowel — Włodzimierz Wołyński, pozostały w Polsce całkowicie z pięciu zaś (Północno-Zachodnie, Moskiewsko-Brzeska, Libawsko-Romeńska, Południowo-Zachod-

nie i Poleskie) dostały się Polsce tylko części. Wogóle w b. zaborze rosyjskim Polska odziedziczyła 6599 km. linii kolejowych normalnotorowych, w tej liczbie 2896 km. linii dwutorowych.

W tablicy 1-ej jest podany wykaz tych dziesięciu linii ze wskazaniem dla każdej roku otwarcia eksploatacji na poszczególnych ich odcinkach, długości tych odcinków, oraz długości odcinków dwutorowych. Wiorsty rosyjskie przeliczono na km. według równania 1 wiorsta = 1,067 km.

Kapitał zakładowy linii, które pozostały w Polsce według stanu na 31 grudnia 1911 r. wynosił 102.809 tys. rubli czyli 1.874.157 franków złotych (1 frank złoty = 0,375 rubla) i obejmował nietylko pierwotny koszt budowy, ale i późniejsze wydatki na rozwój i ulepszenia. Dane o wielkości kapitału zakładowego poszczególnych kolei są przytoczone w tablicy 2-ej oddzielnie dla kolei państwowych i prywatnych. Kolej Warszawsko - Wiedeńska w 1911 r. należała jeszcze do towarzystwa prywatnego i była wykupiona przez państwo



Tablica 1

Wykaz linii kolei normalnotorowych b. zaboru rosyjskiego, które pozostały w Polsce.

Koleje b. zaboru rosyjskiego i ich odcinki	Rok otwarcia eksploatacji	Długość budowlana		W tem odcinków dwutorowych		Z tego pozostało w Polsce km.		
		wiorst	km.	wiorst	km.	linij	w tem dwutorowych	
<i>Warszawsko-Wiedeńska</i>		I. Koleje, które pozostały całkowicie						
Warszawa — Rogów . . . . .	1845	89,93	95,96	—	—	—	—	
Skierniewice — Łowicz . . . . .	1845	19,86	21,19	—	—	—	—	
Rogów — Częstochowa . . . . .	1846	125,58	133,99	274,57	292,97	—	—	
Częstochowa — Zabkowice . . . . .	1847	59,30	63,27	—	—	—	—	
Zabkowice — Granica . . . . .	1848	12,89	13,75	—	—	—	—	
Zabkowice — Sosnowiec . . . . .	1859	16,65	17,77	16,27	17,36	—	—	
Łowicz — Kutno . . . . .	1861	42,33	45,17	—	—	—	—	
Kutno — Aleksandrów . . . . .	1862	88,37	94,29	—	—	—	—	
Aleksandrów — Ciechocinek . . . . .	1867	6,00	6,40	—	—	—	—	
Warszawa — Kalisz . . . . .	1903	235,13	250,88	—	—	—	—	
Kalisz — Szczypiorno . . . . .	1906	5,32	5,68	—	—	—	—	
Gałęzie użytku publicznego . . . . .	—	13,64	14,55	—	—	—	—	
Razem . . . . .	—	714,00	762,90	290,84	310,33	762,90	310,33	
<i>Fabryczno-Łódzka</i>								
Koluszki — Łódź Fabryczna . . . . .	1866	27,56	27,48	24,96	26,63	—	—	
Widzew — Łódź Kaliska . . . . .	1903	13,97	14,91	—	—	—	—	
Słotwiny — Łódź Kaliska . . . . .	1903	34,72	37,05	—	—	—	—	
Razem . . . . .	—	74,45	79,44	24,96	26,63	79,44	26,63	
<i>Nadwiślańska</i>								
Warszawa — Łuków . . . . .	1866	109,29	116,61	203,57	217,21	—	—	
Łuków — Terespol . . . . .	1867	83,07	88,64					
Terespol — Brześć . . . . .	1870	6,27	6,69	122,52	130,73	—	—	
Brześć — Brześć Moskiewski . . . . .	1871	4,94	5,27					
Brześć — Grajewo . . . . .	1873	199,64	213,02	3,07	3,28	—	—	
Kowel — Brześć . . . . .	1873	113,65	121,26					
Obwodowa w Warszawie . . . . .	1876	11,93	12,73	8,80	9,39	—	—	
Dęblin — Łuków . . . . .	1876	56,81	60,62					
Mława — Kowel . . . . .	1877	428,11	456,79	19,48	20,79	—	—	
Dęblin — Gołonóg . . . . .	1885	278,51	297,17					
Gołonóg — Dąbrowa . . . . .	1886	4,18	4,46	259,86	277,27	—	—	
Skarżysko — Koluszki . . . . .	1885	107,81	115,03					
Skarżysko — Ostrowiec . . . . .	1885	45,96	49,04	—	—	—	—	
Strzemieszyce — Sosnowiec . . . . .	1887	13,40	14,30					
Kazimierz — Granica . . . . .	1887	4,17	4,45	61,03	65,12	—	—	
Siedlce — Małkinia . . . . .	1887	61,34	65,45					
Brześć — Chełm . . . . .	1887	105,96	113,06	101,65	108,46	—	—	
Łapy — Ostrołęka — Małkinia . . . . .	1893	131,27	140,07					
Bielsk — Hajnówka . . . . .	1894	24,67	26,32	—	—	—	—	
Hajnówka — Białowieża . . . . .	1897	20,76	22,15					
Ostrołęka — Tłuszcz — Piława . . . . .	1897	121,64	129,79	102,43	109,30	—	—	
Łuków — Lublin . . . . .	1898	102,72	109,60					
Siedlce — Wołkowysk . . . . .	1906	183,50	195,79	183,50	195,79	—	—	
Gałęzie użytku publicznego . . . . .	—	47,23	50,39					
Razem . . . . .	—	2.266,83	2.148,70	1.067,18	1.138,70	2.418,70	1.138,70	
<i>Herbsko-Kielecka</i>								
Herby — Kielce . . . . .	1911	124,85	133,21	—	—	—	—	
Gałęzie użytku publicznego . . . . .	—	5,30	5,66	—	—	—	—	
Razem . . . . .	—	130,15	138,87	—	—	138,87	—	
<i>Kowel—Włodzimierz Wotyński</i>								
	1908	53,46	57,04	—	—	57,04	—	
Ogółem . . . . .	—	3.238,89	3.456,95	1.382,98	1.475,66	3.456,95	1.475,66	
<i>Północno zachodnie</i>								
Dynaburg — Warszawa . . . . .	1862	548,67	586,43	548,67	585,44	560,95	488,58	
Landwarowo — Kowno . . . . .	1862	80,57	85,97	80,56	85,97	17,30	17,30	
Orany — Poturańce . . . . .	1895	35,60	37,99	—	—	5,61	—	
Poturańce — Suwałki — Grodno . . . . .	1899	190,43	203,24	—	—	152,51	—	
Razem . . . . .	—	855,32	913,63	629,24	671,40	736,37	505,88	
<i>Moskiewsko-Brzeska</i>								
Smoleńsk — Brześć . . . . .	1871	627,85	669,92	627,85	669,92	280,32	280,32	
Zabinka — Brześć . . . . .	1896	19,75	21,07	—	—	21,07	—	
Razem . . . . .	—	647,60	690,99	627,85	669,92	301,37	280,32	

Koleje b. zaboru rosyjskiego i ich odcinki	Rok otwarcia eksploatacji	Długość budowlana		W tem odcinków dwutorowych		Z tego pozostało w Polsce km	
		wiorst	km.	wiorst	km.	linij	w tem dwutorowych
<i>Lipawsko-Romeńska</i>							
Nowa Wilejka — Mińsk . . . . .	1872	173,29	184,90	—	—	147,80	—
<i>Południowo-zachodnie</i>							
Krzywin — Kowel . . . . .	1873	176,77	188,61	176,77	188,61	181,82	181,82
Zdołbunowo — Radziwiłów . . . . .	1874	87,88	93,77	47,80	51,00	93,77	51,00
Równe — Sarny . . . . .	1885	91,01	97,11	—	—	97,59	—
Kiwerce — Łuck . . . . .	1890	12,49	13,33	—	—	13,33	—
Kamienica — Krzemieniec . . . . .	1894	30,98	33,06	—	—	33,06	—
Kijów — Kowel . . . . .	1896	417,83	445,82	—	—	203,98	—
Razem . . . . .	—	816,96	871,70	224,57	239,61	623,55	232,82
<i>Poleskie</i>							
Żabinka — Pińsk . . . . .	1882	134,49	143,50	—	—	143,50	—
Pińsk — Łuniniec . . . . .	1884	54,75	58,42	—	—	58,42	—
Wilno — Łuniniec . . . . .	1884	295,79	315,61	—	—	315,61	—
Łuniniec — Sarny . . . . .	1885	91,06	97,16	—	—	97,16	—
Białystok — Baranowicze . . . . .	1886	195,94	209,07	—	—	209,07	—
Łuniniec — Homel . . . . .	1886	282,17	301,07	—	—	52,15	—
Połock — Wołkowysk . . . . .	1907	374,48	424,11	397,48	424,11	401,19	401,19
Mosty — Grodno . . . . .	1907	52,40	55,91	—	—	55,91	—
Razem . . . . .	—	1.504,08	1.604,85	397,48	424,11	1.333,01	401,19
Ogółem . . . . .	—	3.997,25	4.261,07	1.879,14	2.005,04	3.142,12	1.420,21
Ogółem . . . . .	—	7.236,14	7.723,02	3.262,12	3.480,70	6.599,07	2.895,87

w 1912 roku. Dla kolei, których tylko części pozostały w Polsce, obliczono kapitał na nie przypadający na następujących zasadach. Przypominając, że kapitał na wiorstę linii dwutorowej jest półtora raza większy, aniżeli na wiorstę jednotorowej, określono dla każdej kolei przeciętny koszt wiorsty linii jedno i dwutorowych. Przyjmując dalej, że wielkość kapitału jest proporcjonalna do długości odcinków jedno i dwutorowych części danej kolei w Polsce i Rosji, określono część kapitałów odnoszących się do Polski.

Obliczenie powyższe, oparte na przypuszczeniach, nie może być dokładnem, myślę jednak, że jest dosyć prawdopodobne. Zresztą odnosi się ono do kapitałów tych linii, których tylko części pozostały w Polsce, a kapitały te stanowią 46% ogólnej sumy kapitałów wszystkich kolei b. zaboru rosyjskiego.

Wskutek zniszczeń wojennych wartość tych kolei uległa poważnemu zmniejszeniu.

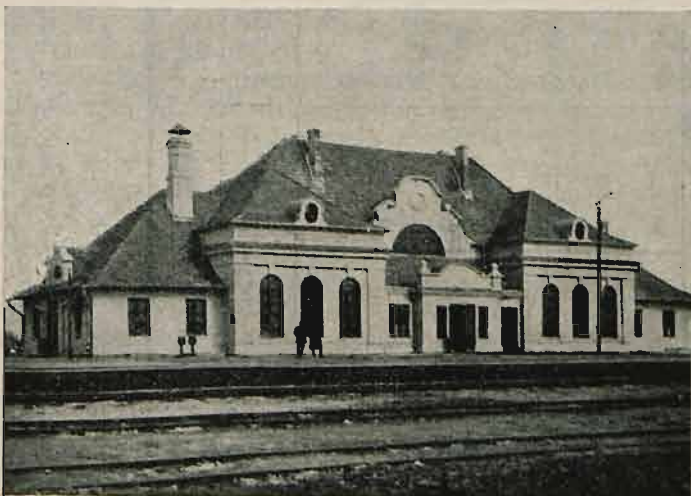
W b. zaborze austriackim było w początku wojny kolei normalnotorowych państwowych i prywatnych w zarządzie państwowym 4.237 km. w tej liczbie dwutorowych 898 km., a w b. zaborze pruskim 5.035 km. w tem dwutorowych 1526 km.

Jeśli przypuścić, że wartość tych linii przed wojną była na km. taka sama, jak w zaborze rosyjskim, to jest na km. linii jednotorowej 248.500, a dwutorowej 372.800 franków złotych, to otrzymamy przybliżoną przedwojenną wartość całej sieci odziedziczonej po państwach zaborczych (państwowych i prywatnych) według następującego obliczenia:

b. zabór austriacki  $3.339 \times 248.500 + 898 \times 372.800 = 1.164.616$  fr. zł.  
 „ „ pruski  $3.509 \times 248.500 + 1.526 \times 372.800 = 1.440.879$  „ „  
 „ „ rosyjski . . . . . 1.874.159 „ „

Razem 4.479.552 „ „

czyli okrągiło około  $4\frac{1}{2}$  miljarda franków złotych.



ST. BIELSK PODLASKI. DWORZEC (od torów).



ST. BIELSK PODLASKI. DWORZEC (od dojazdu).

Tabela 2.

Kapitały Zakładowe kolei b. zaboru rosyjskiego i części ich przypadające na koleje pozostałe w Polsce.

## 1. Koleje państwowe.

K O L E J E	Długość wiorst			Czas wykupu przez Państwo	Kapitał w tysiący rubli			Kapitał na wiorstę			Pozostało wiorst		Kapitał kolei pozostały w Polsce		U W A G I:
	rzeczywista	do której odnosi się kapitał	w tem linii dwutorowych		obligacje państwowe	wydatki na rozwoj	razem	jednotorowych	dwutorowych	jednotorowych	dwutorowych	tys. rb.	tys. frank. złotych		
Północno-Zachodnie . . . . .	2.537,96	2.538	1.279,93	1/IV 1893	285.479	89.555	375.034	118.000	177.000	216,02	474,12	109,410	—		
Nadwiślańska . . . . .	2.266,83	2.292	1.078,67	1/IV 1892	147.991	93.032	241.023	85.140	127.700	1.199,65	1.067,18	241.023	—		
Moskiewsko-Brzeńska . . . . .	1.060,16	1.038	1.024,39	1/VIII 1896	115.593	34.010	149.603	96.500	144.750	19,75	262,72	39.935	—		
Libawsko-Romeńska . . . . .	1.344,33	1.343	183,55	1/IV 1891	97.129	43.786	140.915	98.200	147.300	138,52	—	13.603	—		
Południowo-zachodnie . . . . .	3.906,34	3.906	1.353,07	1/I 1895	343.665	125.289	468.954	102.350	153.500	366,19	218,20	70.973	—		
Poleskie . . . . .	1.856,20	1.856	872,73	—	54.339	87.745	142.084	62.000	93.000	873,31	376,00	89.113	—		
Kowel—Włodzimierz Woł. . . . .	53,46	54	—	—	—	3.494	3.494	65.000	—	53,46	—	3.494	—		
Razem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	87.800	131.700	2.866,90	2.398,22	567.551	1.513,469		

## 2. Koleje prywatne.

K O L E J E	Długość wiorst			Koniec koncesyj	Kapitał w tysiący rubli			Kapitał na wiorstę			Pozostało w Polsce		Kapitał kolei pozostały w Polsce			
	rzeczywista	do której odnosi się kapitał	w tem linii dwutorowych		Akcje gwarantowane	Obowiązki gwarantowane	Pożyczki państwowe	Razem	jednotorowych	dwutorowych	jednotorowych	dwutorowych	tys. rb.	tys. frank. złotych		
Warszawsko-Wiedeńska . . . . .	716,00	714	290,85	20/X 1932	—	25.000	5.913	73.405	8.465	112.783	131.220	196.830	423,16	290,84	112.783	
Fabryczno-Łódzka . . . . .	74,47	74	24,96	20/IV 1941	1911	—	8.964	—	—	10.875	125.720	187.580	49,49	24,96	10.875	
Herbsko-Kielecka . . . . .	130,14	130	—	11/XI 1984	—	2.320	9.280	—	—	11.600	89.200	—	130,15	—	11.600	
Razem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125.660	188.480	602,80	315,80	135.258	
Ogółem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93.200	139.800	3.469,70	2.714,20	702.809	1.874.157

# Unifikacja eksploatacji.

Inż. A. TUZ.

Z okazji dziesiątej rocznicy powstania kolei Rzeczypospolitej Polskiej należy uprzytomnić sobie i rozważyć, w jakich warunkach powstawała sieć Polskich kolei, jakie trudności organizacyjne napotykała administracja kolejowa i co za okres pierwszego dziesięciolecia zostało wykonane w dziedzinie ujednostajnienia eksploatacji. Rozważanie takie da materiały dla przyszłego historyka kolejnictwa Polskiego, wskaże ono na ogrom pracy organizacyjnej, jaki przypadł w udziale pierwszym kierownikom kolejnictwa Polskiego. Również i dla obecnego zespołu kierowniczego może się okazać pożytecznym przeanalizowanie tego, czego dotychczas dokonano w dziedzinie eksploatacji, aby na tej drodze sprawdzić, czy zamierzenia kierownicze urzeczywistnione zostały zgodnie z intencją przewodnią.

Tą zaś zasadniczą intencją winno być ściśle zespolenie różnych części istniejącej sieci kolejowej i doprowadzenie jej do stanu zabezpieczającego stały, prawidłowy, bezpieczny i tani przewóz osób, bagażu i towaru odpowiednio do potrzeb gospodarczych i potrzeb obrony państwa, jak również i rozbudowa sieci odpowiednio do wzmożenia się przemysłu i handlu.

## Ujednostajnienie organizacji zarządu kolejami.

Ponieważ organizacja samego zarządu kolei żelaznych odgrywa nader ważną rolę w należytej eksploatacji sieci kolejowej, należy zatem wyjaśnić, jak się kształtowała idea organizacji Dyrekcji kolejowych i jak zostały zorganizowane te Dyrekcje oraz jednostki im podległe.

Koleje żelazne w Polsce otrzymały w spuściźnie cztery systemy organizacji administracji kolejowej a mianowicie: austriacki, pruski, rosyjski rządowy i prywatny b. kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, która aczkolwiek w chwili wybuchu wojny już należała do sieci kolei rządowych, lecz nie była jeszcze całkowicie administrowana według zasad obowiązujących na kolejach rządowych rosyjskich.

Te systemy administracji różniły się znacznie między sobą, co wywoływało wielkie trudności przy wprowadzeniu jednolitej organizacji.

System kolei niemieckich polegał na tem, że niższe jednostki administracyjne były dzielone według specjalności i miejsc urzędowania. Dyrekcja zaś składała się ze znacznej liczby członków (do 30), specjalistów t. zw. decernentów, którzy załatwiali samodzielnie w imieniu Dyrekcji wszystkie sprawy z wyjątkiem spraw należących do kompetencji Prezesa i Rady. Siły pomocnicze techniczne i kancelaryjne dla wszystkich decernentów były ześrodkowane w biurach pomocniczych. Stosowanie szczegółowej specjalizacji w Dyrekcji posiadało tę słabą stronę, że nie było instancji, któraby obejmowała całość danej służby i mogła odpowiednio kierować pracą. Wymagało to wiele wyszkolonego personelu, co może być wprowadzone na zupełnie zorganizowanej sieci kolejowej, nie nadaje się zaś wcale dla młodego organizmu, jakim jest kolejnictwo Polskie.

Do braków organizacji pruskiej należało również, że sprawy ruchowe w Dyrekcji były oddzielone od spraw ekspedycyjnych, w oddziałach zaś linjowych sprawy ruchowe były połączone ze sprawami drogowymi, co wywoływało traktowanie spraw ruchowych jako drugorzędnych. Ponadto przy organizacji tej obrotem parowozów kierowała służba mechaniczna. W takich warunkach trudno oczekiwać, aby parowozy i wagony mogły być należycie wyzyskane, aby zapewniona była sprawność przewozów, niema tu wobec tego warunków sprzyjających obniżeniu kosztów własnych przewozu.

Ogólne rozporządzanie taborom przewozowym i kontrola nad jego wykorzystaniem, opracowanie typów parowozów i wagonów, badania jakości materiałów i opracowanie przepisów służbowych i bezpieczeństwa należało do kompetencji t. zw. Centralnego Urzędu Kolejowego.

Organizacja kolejnictwa w b. zaborze austriackim przedstawiała się w głównych zarysach, jak następuje:

Ministerstwo Komunikacji kierowało wszystkimi kolejami żelaznymi, drogami i żegluga. Dla uskutecznienia kontroli technicznej nad Dyrekcjami, w Ministerstwie znajdował się specjalny urząd t. zw. Generalna inspekcja kolei austriackich, która oprócz kolei miała dozór nad tramwajami, kolejami linowymi, żegluga rzeczna i t. p. Rozporządzanie taborom wagonowym było ześrodkowane w specjalnym urzędzie pomocniczym przy Ministerstwie t. zw. Centralnym urzędzie dyrygowania wagonów. Na czele Dyrekcji stał Dyrektor kolei i jego 2 lub 3 zastępców. Dyrekcja dzieliła się na 8 oddziałów. Pod względem ruchowym organizacja austriacka przewidywała dysponowanie czynnym taborom bezpośrednio z Dyrekcji do stacji. Stacje węzłowe (dyspozycyjne) miały pełnomocnictwa do kierowania ruchem pociągów osobowych i towarowych oraz jego regulowania. Sprawy ekspedycyjne były oddzielone od spraw ruchowych, przyczem istniała pewna supremacja Wydziału Handlowego nad Wydziałem Ruchu.

Dyspozycja obrotem parowozów znajdowała się w rękach parowozowni głównych. Większa bieżąca naprawa, naprawa średnia i główna nie były dokonywane w parowozowniach, lecz wyłącznie w warsztatach głównych.

Organizacja administracji kolejowej w b. zaborze rosyjskim była wzorowana na systemie francuskim i przewidywała podział Dyrekcji, linjowych organów kierowniczych i wykonawczych według rodzaju służb.

Celem regulowania przewozów ustanowione były Komitety Rozdzielcze Rejonowe, złożone z przedstawicieli kolei i przedstawicieli przemysłu i organizacji społecznych.

Tak na kolejach prywatnych, jak i rządowych z wyjątkiem dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej, sprawy ruchowe z ekspedycyjnymi były połączone, przyczem na kolejach prywatnych wydziały ruchowe i handlowe stanowiły wspólny Wydział Eksploatacyjny.

Organizacja b. prywatnej kolei Warszawsko-Wiedeńskiej różniła się od organizacji kolei rządowych tem, że nie posiadała ona oddziałów eksploatacyjno-ruchowych na linii. Dyspozycja całym ruchem osobowym i towarowym odbywała się z Dyrekcji bezpośrednio do stacji. Na części sieci, włączonej bezpośrednio do sieci szerokotorowej rosyjskiej miały zastosowanie ogólne przepisy gospodarki taborowej i przepisy przewozowe rosyjskie, na liniach zaś Warszawa-Sosnowiec i Granica oraz Warszawa-Aleksandrów w eksploatacji przewozowo-ruchowej stosowano przepisy i zasady, obowiązujące na kolejach zagranicznych, z którymi b. kolej Warszawsko-Wiedeńska posiadała bezpośrednie komunikacje osobowe i towarowe.

W początku Dyrekcje kolejowe Polskich Kolei Państwowych były zorganizowane według tego systemu i typu, który był stosowany w danym okręgu przez b. zaborców.

Dążenie do ustalenia jednolitej organizacji Dyrekcji Kolejowych było myślą przewodnią Ministerstwa od roku 1919, jednak częste zmiany na stanowisku Ministra kolei, które miały miejsce do 1923 roku uniemożliwiały wprowadzenie reorganizacji Dyrekcji. Pierwszy projekt ujednostajnienia organizacji Dyrekcji opracował b. Prezes Dyrekcji kolejowej w Wilnie inż. Emil Landsberg, w następstwie opracowanie dalsze tego projektu było powierzone Komisji z 3 Prezesów Dyrekcji. Do Komisji byli powołani Prezesi Dyrekcji inżynierowie Mikulski, Prachtel i Dobrzycki. W wynikach tych prac ogłoszony został Projekt Regulaminu Dyrekcji, przewidujący podział Dyrekcji na 7 wydziałów (p. *Monitor Polski* Nr. 241 z dnia 23 października 1923 r.) Projekt ten nie zawierał w sobie wskazówek co do organizacji wykonawczej służby linjowej, nie rozgraniczał kompetencji organów kierowniczych w Dyrekcji, wobec czego wprowadzenie go w życie napotkało na znaczne trudności i zostało narazie zaniechane. Owocne wyniki w tej dziedzinie dały dopiero prace specjalnej Komisji, powołanej w dniu 2.III.1924 r. pod przewodnictwem inżyniera St. Sztolcmana, do której weszli Naczelnicy Wydziałów: inż. Adam Frank, inż. Mieczysław Niebieszczański i viceprezes Dyrekcji

Warszawskiej Fijałkowski. Do prac Komisji byli kooptowani: inż. Seweryn Andrzejewski, inspektor J. Sniechowski i inż. S. Kowalewski. Komisja zmieniła i przystosowała do istniejącej organizacji projekt organizacji Dyrekcji, przyjąwszy pod uwagę również i wskazówki Zjazdu Prezesów Dyrekcji Kolejowych, który miał miejsce w lutym 1924 roku. Oprócz opracowania Regulaminu Komisja miała za zadanie i wprowadzenie nowej organizacji na miejscu, co zostało w ciągu roku uskutecznione.

W wyniku prac Komisji został opracowany regulamin Dyrekcji Kolei Państwowych, który został wprowadzony w życie od 1 stycznia 1925 roku (rozp. M. K. za Nr. 3207/24 z dnia 14/VII 1924 r. i rozp. M. K. za Nr. Pr. 271/25 z dnia 19/I 1925 r.).

Regulamin ten przewiduje podział Dyrekcji na dziesięć Wydziałów: 1) Eksploatacyjny, 2) Mechaniczny, 3) Drogowy, 4) Osobowy, 5) Rachunkowy, 6) Handlowo-Taryfowy, 7) Kontroli Dochodów, 8) Prawny, 9) Zasobów, 10) Sanitarny oraz w miarę potrzeby Wydział Elektryczny i Kolei Wąskotorowych. Nadto istnieje przejściowo przy każdej Dyrekcji Kasa Główna. Regulamin określa zakres działania każdego Wydziału i ustala kompetencje Prezesa Dyrekcji i Naczelników Wydziałów.

Przy podziale Dyrekcji na Wydziały przyjętą została zasada wydzielenia w odrębne jednostki poszczególnych dziedzin gospodarki kolejowej, wymagających fachowego kierownictwa, z drugiej strony kierowano się dążnością stworzenia odrębnych wydziałów możliwie jednakowych co do zakresu ich działania i potrzebą ograniczenia samej ilości odrębnych wydziałów.

W gospodarce kolejowej odróżnia się trzy zasadnicze gałęzie: utrzymania eksploatowanej kolei odpowiednio do potrzeb ruchu i przewozu, zaopatrzenia jej w odpowiednie środki przewozowe oraz siłę pociągową, wreszcie właściwej eksploatacji, t. j. dokonywanie naładunku i wyładunku, przygotowanie do przewozów i wykonanie przewozów oraz pobieranie wynikających stąd należności. Wychodząc z tego założenia powołane zostały do życia trzy zasadnicze odrębne jednostki administracyjne: wydział drogowy, wydział mechaniczny i wydział eksploatacyjny. Zadaniem innych wydziałów jest współdziałanie z wydziałami zasadniczymi, zgrupowanie pewnych odrębnych czynności spełnianych dla wszystkich wydziałów, wreszcie nadanie oraz kontrolowanie jednolitości w załatwianiu spraw natury ogólnej.

W zakres działania wydziału eksploatacyjnego wchodzi sprawy związane z przewozem podróźnych i bagażu, ekspedycją towarów, naładunkiem i wyładunkiem, przygotowaniem taboru pod naładunek, wykonaniem przewozu i należytem wyzyskaniem wagonów i parowozów. Połączenie spraw ekspedycyjnych z ruchowymi w ręku jednego wydziału, przy jednoczesnem ześrodkowaniu w tymże wydziale odpowiedzialnego kierownictwa nad wyzyskaniem parowozów i wagonów, daje możliwość doprowadzenia zdolności przewozowej kolei do stanu zabezpieczającego sprawność przewozów.

W zakres działania wydziału mechanicznego wchodzi sprawy związane z utrzymaniem i naprawą parowozów, wagonów i stacji wodnych oraz obsługą parowozów i stacji wodnych.

Do zakresu działania wydziału drogowego należą sprawy utrzymania budowy i przebudowy torowiska, nawierzchni i urządzeń drogowych oraz budynków i wszelkich budowli.

Do zakresu wydziału administracyjnego należą sprawy personalne, sprawy uposażenia pracowników, sprawy zabezpieczenia i humanitarne.

Głównem zadaniem wydziału rachunkowego jest nadzór i kontrola rachunkowości oraz kontrola gospodarki budżetowej i materiałowej, czuwanie nad operacjami Kasy Głównej i kas stacyjnych, kontrola rachunkowości materiałowej oraz prowadzenie ksiąg głównych i pomocniczych.

Wydział handlowo-taryfowy prowadzi sprawy badań ekonomicznych, sprawy opracowywania i wprowadzenia taryf i przepisów przewozowych, sprawy kontroli i stosowania taryf oraz wszelkie sprawy przewozowych przedsiębiorstw pomocniczych.

Połączenie wydziału handlowo-taryfowego z wydziałem eksploatacyjnym nie zostało dokonane ze względu, że połączenie takie stworzyłoby zbyt obszerny wydział, z drugiej zaś

strony przeciążyłoby to zakres działania wydziału eksploatacyjnego.

Wydział zasobów został wyodrębniony jako osobny wydział, wymagający fachowego kierownictwa, ze względu na wielkie jego zadania przy zaopatrywaniu kolei w materiały i inwentarz oraz wielką pracę i odpowiedzialność przy magazynowaniu tych materiałów i inwentarza.

Wydział kontroli dochodów, wydział sanitarny i wydział prawny zostały wyodrębnione, jako wymagające fachowego kierownictwa, przyczem wydział sanitarny, jako odrębny wydział może istnieć do czasu ustalenia jednolitego lecznictwa w Państwie.

Wyodrębnienie wydziałów elektrotechnicznych w odrębne jednostki w niektórych Dyrekcjach jest konieczne dla utrzymania na należytem poziomie telegrafu kolejowego, telefonów oraz urządzeń sygnalowych i zabezpieczających oraz instalacji prądów silnych.

Wyodrębnienie wydziału kolei wąskotorowych w osobne jednostki w niektórych Dyrekcjach jest konieczne, tak ze względu na swoisty charakter eksploatacji kolei wąskotorowych w charakterze kolei dojazdowych, jak i na znaczny zakres działania przy większej sieci kolei, która bywa przytem różnego znaczenia i typu.

Dla bezpośredniego kierowania wykonawczą służbą linjową i czuwania nad sprawnym działaniem miejscowych jednostek administracyjnych (miejscowych urzędów służbowych) organizacja wprowadza w służbach eksploatacyjnej, mechanicznej i drogowej oddziały eksploatacyjne, mechaniczne i drogowe.

Zakres, działanie i kompetencje oddziałów Dyrekcji Kolei Państwowych określa regulamin zatwierdzony przez Pana Ministra 27/III 1925 roku. Oddziały są uważane jako organa I instancji. Oddziały mechaniczne obejmują parowozownie główne i zwrotne. Oddziały drogowe, obejmujące również odstępy drogowe, są ograniczone co do rozmiarów długością linii i zasadniczo nie powinny posiadać więcej niż 300 km. linii dwutorowych. Oddziały eksploatacyjne są zależne od rozmiarów pracy, wykonywanej na wydzielonych im linjach. W celu uzgodnienia spraw wspólnych i skoordynowania czynności oddziałów utworzono Naradę Naczelników Oddziałów.

Organizacja Dyrekcji według Regulaminu została całkowicie wprowadzona we wszystkich Dyrekcjach, jedynie Dyrekcja Krakowska różni się jeszcze od pozostałych Dyrekcji tem, że Wydział eksploatacyjny prowadzi jedynie sprawy techniczno ruchowe, sprawy zaś przewozowe pozostają nadal w Wydziale Handlowo Taryfowym.

Co do organizacji oddziałów, to oddziały takie zostały całkowicie zorganizowane w Dyrekcjach: Warszawskiej, Wileńskiej, Radomskiej, Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej, częściowo zaś w Dyrekcjach Małopolskich. Przeszkodą do stworzenia oddziałów eksploatacyjnych i drogowych w Małopolsce jest głównie brak pomieszczeń służbowych. Organizacja oddziałów winna być jednak przeprowadzona jak najprędzej, ona bowiem da możliwość dalszego ujednostajnienia i usprawnienia gospodarki parowozowej, wagonowej i personalnej.

Jak już wyżej wskazano organizacja zarządu kolei zawsze musi dostosowywać się do stale wzrastających potrzeb państwowych i wymagań przemysłu i handlu i dla osiągnięcia jednego z głównych swych celów, sprawnego i taniego przewozu, winna posiadać jak największą sprężystość i unikać formalnego traktowania spraw.

Istniejąca organizacja Ministerstwa Komunikacji oparta na statucie organizacyjnym Ministerstwa Kolei Żelaznych zatwierdzonym przez Radę Ministrów w dniu 4 października 1923 r. i ogłoszonym w Nr. 233 *Monitora Polskiego* z dnia 13.X 1923 oraz Ustawie z dnia 12.VI 1924, polega zasadniczo na tem, że w Ministerstwie Komunikacji są połączone tak sprawy zwierzchniego nadzoru państwowego nad kolejami, jak i sprawy kierownictwa eksploatacji kolei w zakresie wszystkich gałęzi służbowych. Załatwianie spraw, przekraczających kompetencje Dyrekcji, o charakterze doraźnym oraz bieżących spraw wspólnych dla wszystkich Dyrekcji i spraw zasadniczych, wymaga tak znacznej ilości czasu i pracy, że uskutecznianie nadzoru państwowego nad kolejami w szerokiem tego słowa znaczeniu i naczelnego kierownictwa kolejami, wobec

przeciążenia Departamentów Ministerstwa sprawami bieżącymi, jest nadzwyczaj utrudnione i przeprowadzane w stopniu niedostatecznym.

Istniejąca organizacja, jako całość, posiada brak organizacyjny, polegający na tym, że nieprzewidziane jest specjalne Biuro Statystyczne, które zawiadywałoby statystyką kolejnictwa. Teraźniejsza organizacja ma charakter przejściowy. Uregulowanie tej sprawy jest tem bardziej konieczne ze względu na udział Polskich kolei w międzynarodowym związku kolejowym (U. I. C.), który sprawom statystyki nadaje b. wielkie znaczenie. Również winien być utworzony specjalny wydział dla spraw kolei wąskotorowych.

Rozpatrując zasadniczo sprawę ogólnego kierownictwa Kolejami, dochodzi się do wniosku, że czynności Ministerstwa w stosunku do Kolei Żelaznych winny być podzielone na dwie grupy.

Sprawy polityki taryfowej i ekonomicznej i rozwoju sieci kolejowej łącznie z budową nowych linii kolejowych, jako zależne od polityki ogólnej Państwa winne być podporządkowane Ministrowi Kolei (komunikacji) odpowiedzialnemu przed Ciałem Ustawodawczym. Sprawy eksploatacji kolei, wymagające z natury rzeczy ciągłości kierownictwa, nie mogą być uzależniane od zmian politycznych i w celu osiągnięcia najlepszych wyników winny być wyodrębnione i podporządkowane odrębnemu kierownictwu, które winno stanąć na czele zarządu kolei, traktowanych jako Przedsiębiorstwo Państwowe, prowadzone na zasadach handlowych z szeroką decentralizacją władzy i odpowiedzialnością za wybór personelu.

Ministerstwo Komunikacji, dążąc do dalszego usprawnienia kolejnictwa, opracowało projekt rozporządzenia o przekształceniu kolei państwowych na przedsiębiorstwo kolejowe. Rozporządzenie P. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku stworzyło podstawy do reorganizacji zarządu kolejnictwa przez powierzenie „Przedsiębiorstwu Polskich Kolei Państwowych” zarządu kolejami państwowymi i majątkiem kolei na zasadach handlowych. Zwierzchni nadzór nad kolejami, sprawy umów międzynarodowych, sprawy ustalania taryf zostały zastrzeżone Ministrowi Komunikacji, wykonującemu zwierzchni nadzór przez Ministerstwo Komunikacji.

Rozporządzenie to nie zostało dotychczas wprowadzone w życie.

Wrazie wprowadzenia go w życie organizacja Ministerstwa Komunikacji zmieniałaby się zasadniczo, ograniczając się do wykonywania zwierzchniego nadzoru i polityki taryfowej, organizacja zaś Dyrekcyj i oddziałów nie ulegnie zmianie zasadniczej, jednak pozwoli odstąpić od wielu niepotrzebnych formalności, jakie mają miejsce w urzędzie państwowym, w wyższych i niższych instancjach, usunie z kolejnictwa szkodliwy dla kolei duch etatyzmu, da możliwość utrzymywania personelu ściśle do potrzeb przewozów i pozwoli postawić na odpowiednim poziomie sprawę uposażenia tak personelu wykonawczego, jak i kierowniczego. Sprawa reorganizacji kolejnictwa jest przedmiotem dalszych badań i rozważań i należy oczekiwać jej pomyślnego rozwiązania.

### Sprawy eksploatacyjne.

Przez Ministerstwo zostały wydane od czasu powstania kolei Polskich rozmaite ustawy, przepisy, okólnikowe rozporządzenia i instrukcje, dotyczące różnych gałęzi kolejnictwa. Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na przytoczenie wykazu wszystkich tych rozporządzeń w dziedzinie ujednostajnienia eksploatacji kolei Polskich, przytaczam więc niżej tylko ważniejsze z tych rozporządzeń.

Przechodząc do poszczególnych dziedzin eksploatacji, należy przedewszystkiem poświęcić uwagę sprawom układania budżetu i sprawozdań o wydatkach i pracy kolei, one bowiem świadczą w znacznej mierze o sprawności gospodarki kolejowej i dają materiał do badań wyników eksploatacji.

Jako wynik prac Ministerstwa w kierunku uporządkowania i ujednostajnienia gospodarki materiałami są „Przepisy o nabywaniu i ewidencji materiałów i przedmiotów inwentaryjalnych”, zatwierdzone przez Pana Ministra i wprowadzone rozporządzeniem z dnia 29/IV 1922 r. N. II/2097/22.

Przepisy te ustaliły pojęcie o materiałach i inwentarzu, o kapitale zasobowym, określiły normy zapasów w magazy-

nach i podały ogólne zasady gospodarki materiałami i rachunkowości materiałów zasobowych.

W dziedzinie ujednostajnienia rachunkowości został opracowany „Szemat budżetowy dochodów i wydatków P. K. P.”, obowiązujący od 1 stycznia 1924 roku (Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 9 maja 1923 r. za N. II/2469/23).

Szemat budżetowy zawiera wskazówki co do podziału i sposobu zarachowania tak dochodów jak i wydatków, co dało podstawy do prowadzenia rachunkowości w Dyrekcjach. Same przepisy o rachunkowości zostały ujednostajnione i podane Dyrekcjom w rozporządzeniu z dnia 26/III roku 1926 za N. II/8750/25.

Od roku 1925 przy opracowaniu preliminarzy budżetowych i sprawozdań stosuje się w znacznej części wydatków i dochodów mierniki, co daje możliwość porównania gospodarki w poszczególnych Dyrekcjach.

Dalszą bardzo ważną pracą w zakresie ujednostajnienia eksploatacji było ustalenie jednolitej statystyki o pracy Dyrekcji kolejowych. Wyrazem otrzymanych wyników są wydawane od 1923 roku Roczniki Statystyczne Polskich Kolei Państwowych.

Rocznik Statystyczny przedstawia bardzo bogaty materiał statystyczny i zawiera w 9 tablicach (880 rubryk) szczegółowe dane o wydatkach personalnych i rzeczowych każdej Dyrekcji, ilostanie wagonów i parowozów, pracy wagonów i parowozów, wypadkach i t. p. Dane statystyczne podane są w stosunku do przyjętych mierników, co ułatwia znacznie zaznajomienie się z wynikami eksploatacji i ocenę tych wyników.

Do główniejszych prac w dziedzinie służby eksploatacyjnej w kierunku ujednostajnienia należą następujące:

1. W dziedzinie kierowania ruchem na wszystkich kolejach ustalona została zasada kursowania pociągów towarowych według rozkładu jazdy, co powiększa bezpieczeństwo ruchu i zabezpiecza planowość przewozów i należyte wykorzystanie taboru. Zasada ta stosowana na kolejach b. zaboru niemieckiego i austriackiego została zastosowana i na kolejach b. zaboru rosyjskiego, które stosowały inny system kursowania pociągów towarowych.

2. W zakresie ruchu towarowego przyjęta jest dla wszystkich kolei zasada wożenia ciężkich pociągów przy mniejszych prędkościach. Na mocy badań dokonanych w ciągu kilku lat przez Komisję profesora A. Czeczotta zostały opracowane i podane dla wszystkich kolei obciążenia parowozów dla rozmaitych spadków przy różnych prędkościach. Dane te są podane w formie książki zatytułowanej: „Charakterystyka parowozów. Typy i obciążenia”, wydanej przez Ministerstwo w roku 1927.

3. W wykonaniu zasady wożenia ciężkich pociągów opracowany został typ polskiego parowozu towarowego, który zaliczony został do serji Ty 23 i który od roku 1925 budują wytwórnie Polskie. Parowóz ten przy wzniesieniu miarodajnym do 5‰/00 wiezie pociąg o obciążeniu 2420 tonn brutto z prędkością 10 km. na godz.

4. W zależności od przyjętej zasady wożenia ciężkich pociągów ustalony został w roku 1926 plan przystosowania szeregu linii kolejowych do przepuszczania ciężkich pociągów i plan zaopatrzenia linii w ciężkie parowozy.

5. Na podstawie badania stanu linii kolejowych zostały wydane „Wykazy rozstępów osi i największego dopuszczalnego obciążenia na oś dla poszczególnych szlaków sieci P. K. P.”

6. W dziedzinie gospodarki wagonami towarowymi koleje Polskie ustaliły zasadę wolnego obrotu wagonów wewnątrz sieci, która to zasada zwalnia od wykonywania czynności zdawczo-odbiorczych przy przejściu wagonów z jednej Dyrekcji do drugiej. Ujednostajnienie dla P. K. P. „Przepisy gospodarki wagonowej” obowiązują od 1920 roku na wszystkich liniach P. K. P.

W dyspozycji taboru przyjęta jest zasada ilościowego przydziału taboru przez Ministerstwo do poszczególnych Dyrekcji w okresach dekadowych dla wagonów zwykłych z wyjątkiem węglarek, które wracają automatycznie do zagłębi węglowych. Wagony specjalne są dysponowane codziennie w miarę zapotrzebowania Dyrekcji. Wykonanie dekadowych dyspozycji codziennych jest kontrolowane i regulowane przez Wydział Taborowy Ministerstwa Komunikacji codziennie. Dyrekcje codziennie przydzielają tabor na oddziały eksploata-

cyjne, które znów bezpośrednio przydzielają wagony na poszczególne stacje, również codziennie. System ten odpowiada potrzebom wzmózonych przewozów i daje rękojmię najlepszego wykorzystania taboru.

Specjalny Urząd Wagonowy przy Ministerstwie według wzoru kolei niemieckich i austriackich nie był zorganizowany, wobec tego, że dyspozycje taboru wykonywa Wydział Taborowy Ministerstwa, sprawy zaś obrachunków wykonywa Centralne Biuro Obrachunkowe przy D. K. P. w Warszawie.

7. Tabor P. K. P. jest znakowany i cechowany nie według Dyrekcji, jak to miało miejsce na kolejach b. zaboru rosyjskiego i niemieckiego, lecz posiada numerację ogólną dla całej sieci.

8. W dziedzinie użytkowania wagonów w komunikacji z kolejami Państw obcych zostały przyjęte od 1 stycznia 1922 roku zasady, stosowane na kolejach należących do międzynarodowego Związku. Od tej daty na kolejach Polskich obowiązuje stosowanie Umowy o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.). Umowa ta zawiera przepisy o użytkowaniu wagonów na kolejach obcych, o wynagrodzeniu za użytkowanie wagonów i obrachunkach, oraz szczegółowe przepisy o stanie wagonów przy przejściu z kolei na kolej, o stanie naładunku na nich i o postępowaniu z wagonami, które nie odpowiadają t. zw. „postanowieniom co do technicznej jedności w kolejnictwie“.

9. W dziedzinie gospodarki wagonami osobowymi obowiązują od 25/V 1922 roku (rozporządzenie M. K. N. IV/6007/19) „Przepisy o kursowaniu wagonów osobowych i bagażowych na P. K. P.“.

Od 1/X 1921 roku koleje Polskie przystąpiły do Związku międzynarodowego i stosują „Umowę o wzajemnym używaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej“ (R. I. C.). Umowa ta zawiera przepisy o używaniu wagonów osobowych, o obrachunku za używanie, o stanie wagonów i obchodzeniu się z wagonami, oraz przepisy o konstrukcji i warunkach utrzymania wagonów.

10. Celem osiągnięcia lepszego wykorzystania taboru stosuje się na P. K. P. zasadę premjowania personelu za wydajność pracy przy przetaczaniu i za wydatną pracę pociągów. W tym celu zostały wydane przepisy o premjowaniu pracy przetokowej, wprowadzone 1/I 1925 roku.

Przepisy o premjach za należyte wykorzystanie taboru wprowadzono od 1/VII 1927 roku.

Opracowane są i będą wprowadzone w życie premje za skrócenie obrotu wagonów towarowych.

11. Nie wystarczający w pierwszych latach kolejnictwa tabor kolejowy zmusił do stosowania ograniczeń przewozowych, celem umożliwienia przewozu w pierwszym rzędzie transportów, mających znaczenie państwowe lub gospodarcze. W tym celu w roku 1919 zostały opracowane przepisy o kolejności przewozów, które mają zastosowanie w razie braku wagonów. Obowiązująca obecnie redakcja tych przepisów, ogłoszona została w *Dzienniku Ustaw R. P.* Nr. 112 za rok 1926, pozycja 652.

12. W dziedzinie przewozów towarowych opracowane zostały i wprowadzone w życie od roku 1922 przepisy:

- a) o formowaniu pociągów towarowych dalekobieżnych,
- b) o przewozie przesyłek drobnych.

Pierwsze z nich miały na celu formowanie pociągów towarowych z odpowiednim obciążeniem na możliwie najdalszą odległość bez przerabiania na stacjach pośrednich, przez co zmniejsza się pracę przetokową i koszty przetaczania, oraz przyspiesza obrót wagonów i przewóz ładunków, drugie zaś — mają na celu z jednej strony lepsze wykorzystanie wagonów, naładowanych przesyłkami drobnymi, co dozwala na zmniejszenie wydatków oraz ograniczenie sortowania tych wagonów na większej ilości stacji sortowniczych, wreszcie na zmniejszenie ilości potrzebnego dla przewozu taboru.

13. W dziedzinie organizacji ekspedycji towarowych opracowano i wydano w roku 1922 przepisy wykonawcze dla ekspedycji towarowych (PWE), ustalające szczegółowo czynności ekspedycyjne przy przyjęciu, przewozie, naładunku, wyładunku, przechowaniu, wydaniu, sprzedaży i t. p. przesyłek towarowych.

Od roku 1925 obowiązują „Przepisy kierunkowe“, które wskazują najdogodniejsze pod względem ruchowym, choćby

nie zawsze najkrótsze kierunki przewozu ładunków wagonowych od wszystkich do wszystkich stacyj P. K. P. i mają na celu w pierwszym rzędzie odciążenie niektórych węzłów i linii kolejowych o niedostatecznej zdolności przewozowej lub przepustowej, a tem samem przyspieszenie obrotu wagonów i ładunków oraz ujednostajnienie kierunków przewozu. Z powyższego wynika, że przy kierowaniu ładunku stosuje się zasada najdogodniejszej drogi, nie zaś drogi najkrótszej.

14. Z innych przepisów z dziedziny przewozowej wyróżnić należy ogólne dla całej sieci:

a) Przepisy o zamawianiu wagonów pod naładunek środkami nadawców (rozporządź. Min. Kol. Żel. z 22/IX 1923 r. Nr. IV/11377/18/23).

b) Przepisy w sprawie porządku zarządzania i ogłaszania przerw i ograniczeń w ruchu towarowym (rozporządź. Min. Kol. Żel. z 23/II 1924 r. Nr. IV/3029/13).

c) Przepisy o przewozie ładunków szybkości pośpiesznej, żywych zwierząt i ładunków prędko psujących się w pociągach pośpieszno-towarowych (okólnik M. K. Ż z 26/III 1923 r. Nr. IV/800/18).

d) Przepisy o postępowaniu przy ujawnieniu brakujących i bezdowodowych przesyłek, bagażu i towarów oraz ich uszkodzeń (P. B. B. U.), ostatnie zmodyfikowane wydanie z roku 1926.

15. W dziedzinie eksploatacji bocznic kolejowych zostały opracowane i wprowadzone w życie w roku 1926 „Przepisy co do zawierania umów bocznicowych“, ogłoszone w *Dz. Urzęd. M. K.* za rok 1926 Nr. 3 poz. 7. Przepisy te ujednostajniły we wszystkich trzech zaborach porządek zawierania umów na eksploatację prywatnych bocznic kolejowych, eksploatacji ich oraz opłat za korzystanie i za podstawianie wagonów.

16. W dziedzinie dochodzeń o wypadkach kolejowych został ujednostajniony od roku 1921 porządek doniesień o wypadkach kolejowych (Przepisy o postępowaniu w razie wypadków kolejowych i nadzwyczajnych wydarzeń, rozporządzenie Nr. IV/14903 z dnia 5/X 1921 r.).

### Sprawy utrzymania i budowy.

W zakresie utrzymania i budowy ważniejsze prace co do ujednostajnienia eksploatacji są:

1. W dziedzinie projektowania kolei zostały wydane w roku 1923 ujednostajnione „Przepisy techniczne projektowania i budowy kolei żelaznych użytku publicznego, znaczenia ogólnego (rozporz. M. K. z dnia 10/3 1923 roku za N. V/1744/28).

Przepisy te zawierają wskazówki techniczne o budowie kolei i podają zarazem ogólne warunki techniczne dla utrzymania eksploatowanych linii. Przepisy te ujednostajniły również i sprawę skrajni toru na szlaku i na stacjach.

2. W dziedzinie określenia przelotności linii kolejowych zostały opracowane i wydane w roku 1923 przepisy zawierające wskazówki co do teoretycznego określenia siły pociągowej parowozu, oporów pociągu na różnych spadkach i prędkości jazdy, według których oblicza się czas jazdy na przebieg jednego kilometra na różnych pochyłościach i czas przebiegu pociągu na każdym szlaku, co daje możliwość ustalenia ilości pociągów na najtrudniejszym szlaku (rozp. M. K. za N. V/7383/23 z dnia 5/IV 1923 r.).

3. W dziedzinie projektowania stacyj zostały opracowane i wydane w roku 1924 „Przepisy o projektowaniu stacyj“ (rozporządzenie M. K. z dnia 28/2 1924 roku N. V/1523/23), które zawierają wskazówki o uzasadnieniu projektu, o jego ogólnym układzie, o długości torów i ich rozstępie, o dworcach, o peronach osobowych, o torach postojoych, magazynowych, o torach rozrządowych i parowozowniach. Osobny dział tych przepisów podaje zasady projektowania stacyj granicznych, zdawczo-odbiorczych, granicznych rewizyjnych i granicznych typu mieszanego.

4. W dziedzinie urządzeń wodociągowych zostały wydane przepisy, zawierające ujednostajnione wskazówki co do zasad projektowania wodociągów kolejowych (rozporządzenie M. K. z dnia 14/V 1923 r. za N. V/631/23).

5. W dziedzinie gospodarki podkładowej zostały od roku 1923 ustalone typy podkładów drewnianych, kształt i ich

wymiary oraz ustalone warunki techniczne na dostawę normalnotorowych podkładów, podrozjezdnic i mostownic.

6. *W dziedzinie utrzymania toru* został w roku 1927 opracowany i zmieniony według wskazówek Rady Technicznej typ nawierzchni żelaznej, jako normalny typ dla kolei Polskich.

7. *W dziedzinie projektowania mostów* zostały wydane w 1926 roku przepisy, zawierające podstawy do wyznaczenia wielkości otworów mostów i przepustów na małych rzeczkach i parowach (rozporządzenie M. K. z dnia 5/4 1923 roku za N. V/7384/23), przepisy w sprawie ustalania norm obciążenia przy obliczaniu mostów kolejowych (rozporządzenie M. K. z dnia 10/3 1923 r. za N. V/1939/23 r.), przepisy o sprawdzaniu w Dyrekcjach projektów i obliczeń mostów (rozporządzenie z dnia 13/4 1923 r. za N. V/2364/22/23), oraz przepisy o obliczaniu współczynnika konstrukcyjnego dźwigarów mostowych.

8. *W dziedzinie sygnalizacji* zostały opracowane nowe „Przepisy sygnalizacji na P. K. P.”, które w miarę wykonania urządzeń wprowadzane są częściowo na kolejach sieci (rozporz. M. K. za N. V/5266/19/26 z dnia 14/VII 1926 r.).

9. *W dziedzinie urządzeń zabezpieczających* zostały ustalone typy urządzeń do zabezpieczenia ruchu pociągów (rozporz. M. K. za Nr. V/8431/1925 z dnia 8/IX 1925 roku, oraz przepisy w sprawie zabezpieczenia bocznic odgałęziających się od toru głównego (rozp. M. K. z dnia 18/VIII 1921 za Nr. VI/6086/27/21 i rozp. Nr. VI/15922/27 z dnia 5/XII 1922 r.) i od torów stacyjnych (rozp. M. K. za Nr. V/2214/19 z dnia 18/IV 1926 r.).

10. *W dziedzinie udzielania koncesyj* została wydana ustawa z dnia 14/X 1921 r., określająca warunki wydawania koncesyj na budowę kolei (Dz. U. N. 88/21).

Do ważniejszych prac ujednostajnienia eksploatacji mechanicznej należy wymienić:

### Sprawy gospodarki mechanicznej i zasobowej.

1. *W dziedzinie gospodarki parowozowej* zostały opracowane Przepisy o gospodarce parowozowej (Dz. U. M. K. Nr. 34 1921 roku).

2. *W dziedzinie naprawy wagonów.* Przepisy o przydziale wagonów towarowych do poszczególnych Dyrekcji i warsztatów macierzystych (rozp. Nr. VI/2648/25/28 z dnia 27/3 1923 r.).

Niezależnie od tego wydano cały szereg instrukcji i przepisów technicznych, dotyczących dostawy materiałów, stanu i utrzymania taboru oraz naprawy i wznowienia taboru.

3. *W dziedzinie naprawy taboru i pracy warsztatów* stosuje się w szerokim zakresie naukowa organizacja pracy.

4. *W dziedzinie standaryzacji parowozów i wagonów* Ministerstwo Komunikacji opracowuje takie typy parowozów i wagonów, które można byłoby uznać za normalne dla P.K.P., również dąży stale do jak najszerzej normalizacji składowych części taboru. Jako typy normalne taboru obecnie można uznać następujące jednostki:

Parowóz osobowy serji OK22 typu 2-3-0 o konstrukcyjnej prędkości max  $v = 100$  km/godz. rachunkowej, wadze parowozu z tendrem 130 tonn i o nacisku osi pędnych na szyny dochodzącym do 17 tonn.

Parowóz towarowy serji Ty 23 typu 1-5-0 o konstrukcyjnej prędkości max  $v = 60$  km/g, rachunkowej wadze parowozu z tendrem 130 tonn i o nacisku osi pędnych na szyny dochodzącym do 17 tonn.

Przy budowie tych parowozów przestrzega się, aby coraz więcej części było zamiennych: np. znaczna część armatury może być użyta i dla parowozów serji Ok22 i Ty23.

Wagony osobowe buduje się obecnie żelazne.

Dla wagonów towarowych jako typy normalne przyjęto wagony kryte o nośności 15 tonn, węglarki na 20 tonn i platformy na 15 i 20 tonn. Wszystkie te wagony osobowe i to-

warowe buduje się według projektu i rysunków, wykonywanych przez Centralne Biuro Konstrukcyjne Wagonowe według wskazówek i pod kierownictwem Ministerstwa Komunikacji; przy projektowaniu stosowana jest w szerokim stopniu normalizacja poszczególnych części, uwzględnia się również normy opracowane przez Polski Komitet Normalizacyjny.

Normalizacja i ujednostajnienie stosowane są również i do materiałów wogóle, używanych w kolejnictwie; wskutek przeprowadzanej normalizacji zmniejszają się koszty dostawy materiałów i części zapasowych, oraz ilość, którą trzeba trzymać w magazynach zasobów.

### V. Sprawy humanitarne i personalne.

*W dziedzinie sanitarnej* zostały opracowane przepisy o sanitarnem pogotowiu ratunkowym na P. K. P. (rozp. M. K. z dnia 25/X 1926 r. za Nr. S.700), oraz przepisy o doraźnej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza (rozp. M. K. z dnia 28/IV 1927 r. za Nr. S.416/27).

Do zakresu ważniejszych prac przy ujednostajnieniu spraw personalnych należą następujące:

1. *W dziedzinie normowania czasu pracy* zostały opracowane i obowiązują od 1/VII 1922 roku przepisy, normujące ilość godzin pracy pracowników kolejowych według rodzaju pracy. Rozporządzenie to jest wykonaniem Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18 grudnia 1919 roku, ustala ono współczynniki pracy, która może trwać od 46 godzin do 91 godzin tygodniowo, w zależności od ilościowego stosunku czasu wykonania czynnie zajęcia produkcyjnego i czasu, w którym pracownik jest tylko w stanie gotowości do pracy.

2. *W dziedzinie uposażenia pracowników etatowych i nieetatowych* odnośne przepisy zostały ujednostajnione w roku 1923 (rozp. M. K. za N. I./18441/2/23 z dnia 13/XII 1923 r.) (rozp. M. K. za N. I./19114/2/23 z dnia 31/XII 1923 r.).

Sprawę dodatkowego uposażenia pracowników drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach reguluje rozporządzenie za N. I/4434/2/26 z dnia 13/3 1927 i za N. I/8853/2/27 z dnia 15/IV 1927 r.

3. *Sprawa zaopatrzenia emerytalnego* pracowników została uregulowana ustawą z dnia 11/XII 1923 r. i szeregiem rozporządzeń wykonawczych.

Z powyższego wynika, że w zakresie eksploatacji kolejnictwa polskiego dokonano bardzo wiele, jednak pozostaje jeszcze dużo do uczynienia w kierunku dalszego ujednostajnienia przepisów, a szczególnie instrukcji, których wielką ilość posiadały koleje b. zaboru pruskiego.

Do ważniejszych spraw oczekujących załatwienia należy opracowanie ogólnych podstaw eksploatacji kolei, któreby obejmowały postanowienia, dotyczące technicznego utrzymania kolei, jej urządzeń i taboru, oraz wykonania ruchu z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Niemniej ważną jest sprawa ustalenia jednolitej zasady jazdy po prawym torze na szlakach dwutorowych. Odstępstwo od tej zasady ma miejsce na wszystkich kolejach małopolskich, gdzie jazda odbywa się po torze lewym. Przeszkodą ku ujednostajnieniu sposobu jazdy stoją względy kredytowe, przejście bowiem na ruch prawobieżny jest związane z potrzebą uprzedniego dokonania przebudowy wjazdów i wyjazdów na stacjach, co pociągnie za sobą bardzo znaczne wydatki, wobec potrzeby jednoczesnej przebudowy istniejącej centralizacji zwrotnic,

Dalsze ważniejsze prace nad ujednostajnieniem eksploatacji powinny polegać na opracowaniu jednolitych przepisów, normujących prawa i obowiązki pracowników kolejowych, oraz opracowaniu ogólnej Ustawy kolejowej o budowie i eksploatacji kolei, któraby ujednostajniła prawodawstwo kolejowe i określała wzajemny stosunek między koleją i osobami z jej usług korzystającymi, oraz obowiązki kolei jako przedsiębiorstwa przewozowego o znaczeniu państwem.



# Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa.

Inż. Z. GUBRYNOWICZ.

W okresie wojny światowej oraz wojny z sowietami koleje uległy tak wielkiemu zniszczeniu, jak bodaj żadna inna dziedzina życia gospodarczego. Z pośród zaś wszystkich urządzeń kolejowych najwięcej zostały zniszczone lub uszkodzone mosty kolejowe, które przy dotychczasowych metodach prowadzenia wojny były zawsze przedmiotem najzacieśszych walk i gdziekolwiek znalazły się na linii bojowej, z reguły były burzone przez cofające się wojska. To też polski Zarząd kolejowy od pierwszej chwili wskrzeszenia niepodległości Państwa stanął wobec olbrzymiego zadania odbudowy mostów kolejowych.

Sposoby niszczenia były najrozmaitsze. Do najwykleszych należało wysadzanie przy pomocy środków wybuchowych jednego, dwu, lub więcej prześleń konstrukcji mostowych w połowie albo też w jednej trzeciej rozpiętości każdej konstrukcji.

Czasem wysadzano tylko przyczółki i filary, przyczem cała konstrukcja spadała do koryta rzeki.

Często niszczone były konstrukcje żelazne przez podpalanie stosów podkładów kolejowych lub innego drzewa na mostach, przyczem rozgrzane do czerwoności żelazo tak się wyginało, że konstrukcje te do ponownego użycia już się nie nadawały. Natomiast dźwigarów, uszkodzonych przy pomocy środków wybuchowych można było użyć jako prowizorów po podniesieniu i ustawieniu ich na jarzmach drewnianych lub klatkach z podkładów kolejowych.

Bardzo wiele mostów po kilkakroć ulegało zburzeniu i prowizorycznej odbudowie, w następstwie czego dno i brzegi odnośnych rzek były najeżone palami zniszczonych mostów prowizorycznych lub zawałone zniszczonymi konstrukcjami, a nawet zatopionymi parowozami i wagonami.

Często całe dźwigary kratowe pogrążone na dno rzeki stanowiły podstawę nowych prowizorycznych konstrukcji które z kolei ulegały, wskutek dalszych działań wojennych, zniszczeniu i zwałone tamowały przepływ wody w rzekach.

Pośpiech, decydujący podczas wojny, dążenie do wykorzystania przedewszystkiem tego co się ma pod ręką, czasem brak należytego kierownictwa, były powodem, że w wielu wypadkach mosty prowizoryczne, odbudowywane przez strony walczące zamiast zniszczonych, nie były tak wykonane, ażeby mogły dostatecznie zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego i wymagały częstej naprawy.

Prowizoryczną naprawę mostów uskuteczniano w czasie wojny w sposób najrozmaitszy. W razie braku żelaznych belk dwuteowych, stosowano dla jezdni kolejowej belki dre-

wniane o bardzo małych rozpiętościach, ułożone na całym szeregu jarzm drewnianych, wbitych w ziemię.

Niewiele lepsze były mosty prowizoryczne, wykonywane z fragmentów dźwigarów zniszczonych, które podnoszono z dna rzeki i układano na klatkach (stosach) z podkładów kolejowych albo na kozłach drewnianych, ustawionych na ławach ze starych podkładów albo ławach betonowych. Obydwa wspomniane prymitywne typy mostów prowizorycznych wymagały bardzo kosztownej konserwacji zwłaszcza, że do budowy ich używano drzewa sosnowego i jodłowego, w najważniejszej części surowego, które szybko gnęło. Mosty tego rodzaju były stale zagrożone podczas każdej większej wody, tak, że zapewnienie bezpieczeństwa ruchu po nich było ustawiczną troską służby nadzorczej, w szczególności w wypadkach, gdy pale jarzm nie były zabite na dostateczną głębokość w korycie rzeki o ruchomym dnie piaszczystym. Tego rodzaju mosty prowizoryczne budowały wojska rosyjskie. Natomiast niemieckie, austriackie oraz polskie wojska kolejowe budowały zazwyczaj mosty prowizoryczne o jarzmach drewnianych, na których układały większe belki dwuteowe, № 50 i wyższe do 1 m wysokości; przy przekraczaniu zaś większych rzek lub głębokich jarów stosowały także żelazne dźwigary kratowe na śrubach, systemu Harcorta, Lübbeckera, Kohna i Roth-Waagnera. Te ostatnie stosowano nieraz o rozpiętościach bardzo znacznych, do 87 m, czasem jako belki ciągłe, łącząc ze sobą na podporach poszczególne prześle.

Po objęciu kolei przez Zarząd P. K. P. stosunek ilości mostów zniszczonych i ocalałych na wszystkich liniach przedstawiał się jak następuje:

Mosty większe o rozpiętościach ponad 20 m			
niezniszczonych:	sztuk	551	łącznej długości 30.397 m b.
zniszczonych:	"	380	" " 28.347 " "
razem	"	931	" " 58.744 " "
Mosty mniejsze, o rozpiętości poniżej 20 m			
niezniszczonych:	sztuk	7.096	łącznej długości 32.787 m b.
zniszczonych:	"	2.019	" " 11.201 " "
razem	"	9.115	" " 43.988 " "

Jak z powyższego widać zniszczonych było mostów większych około 41%, mostów zaś mniejszych około 20% ogólnej ilości odnośnych mostów, względnie mostów większych około 48%, mostów zaś mniejszych około 25% ogólnej długości odnośnych mostów na liniach P. K. P.

Celem przedstawienia prawdziwego obrazu zniszczenia mostów, podane jest poniżej zestawienie zniszczonych mostów na liniach kolejowych w obrębie każdej poszczególnej Dyrekcji P. K. P.

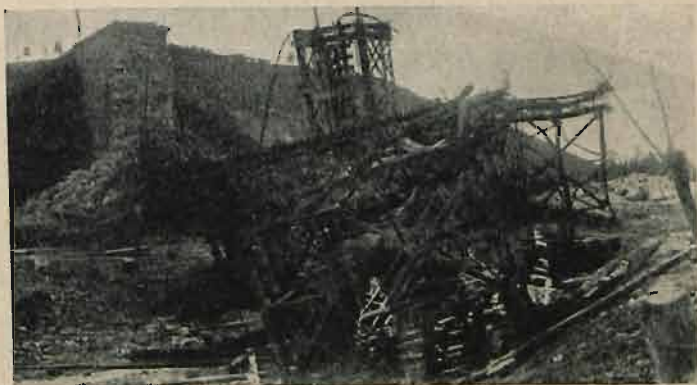
## W y k a z

stanu zniszczenia mostów we wszystkich Dyrekcjach P. K. P.

D Y R E K C J A	Mosty ponad 20 m rozpiętości						Mosty do 20 m rozpiętości					
	Ogólna ilość mostów		Ilość mostów zniszczonych		Stosunek % zniszczonych do ogólnej ilości mostów		Ogólna ilość mostów		Ilość mostów zniszczonych		Stosunek % zniszczonych do ogólnej ilości mostów	
	szt.	mb.	szt.	mb.	szt.	mb.	szt.	mb.	szt.	mb.	szt.	mb.
Warszawska	80	5133	34	2389	42%	46%	661	3368	171	1018	26%	30%
Radomska	67	6427	63	6221	94%	97%	641	4360	400	2616	62%	60%
Wileńska	138	9025	126	8392	91%	93%	1582	7490	987	4572	62%	61%
Poznańska	80	3163	—	—	—	—	528	3796	—	—	—	—
Gdańska	152	10769	3	94	2%	0,9%	421	4267	2	31	0,2%	0,7%
Krakowska	157	9167	8	623	5%	7%	1936	6231	5	39	0,3%	0,6%
Katowicka	47	1424	—	—	—	—	627	5026	—	—	—	—
Lwowska	141	7610	93	5313	66%	88%	1859	6574	366	2168	20%	33%
Stanisławowska	69	6026	53	5315	77%	88%	860	2876	88	757	10%	26%
Razem we wszystkich Dyrekcjach:	931	58744	380	28347	41%	48%	9115	43988	2019	11201	22%	25%



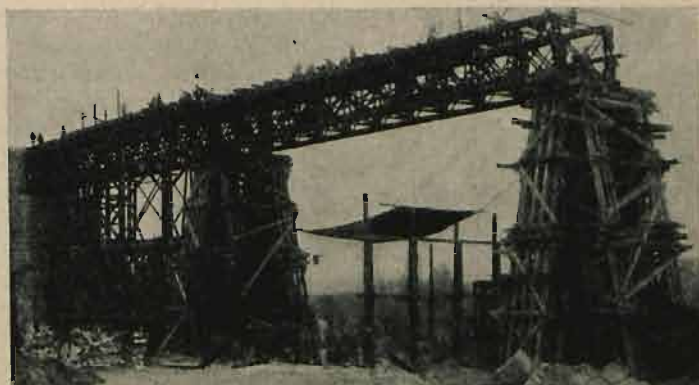
Most przez rz. Prypeć na linii Łuniniec — Sarny zburzony przez wysadzenie filarów.



Zniszczony most dwu-przęsłowy ponad dolinę w Płuhowie na linii Lwów—Podwołoczyska. Rozp. w św.  $2 \times 60$  m.



Most przez rz. Prypeć na linii Łuniniec — Sarny. Widok mostu odbudowanego przez pogotowie mostowe Dyrekcji. K. P. w Wilnie. Rozp. w św.  $2 \times 83$ ,  $9 + 3 \times 84$ ,  $7 + 2 \times 12,6$  m.



Most ponad dolinę w Płuhowie na linii Lwów—Podwołoczyska. Odbudowa prowizoryczna mostu; — na jarzmach drewnianych dźwigary żelazne wojenne systemu Kohna.



Stary most przez rz. Prypeć na linii Łuniniec — Sarny. Rozp. w św.  $4 \times 53,34 + 1 \times 62,94$  m. Widok mostu zburzonego, — w tyle widać zburzony most nowy przez rz. Prypeć.



Most przez rz. Horyń na linii Sarny—Równe, odbudowany prowizorycznie przez Dyrekcję K. P. w Radomiu.



Uszkodzony most przez rz. Sychlę na linii Stryj — Beskid, podchwycony stosami podkładów



Most przez rzekę Słucz na km 147 linii Kowel—Sarny—Ostki. Nasuwanie zmontowanej części kratownicy, po usunięciu żelaznego dźwigara prowizorycznego systemu Kohna.

Najwięcej mostów zniszczono podczas wojny światowej i najazdu bolszewickiego na wschodnich liniach sieci P. K. P. w obrębie Dyrekcyj: Radomskiej, Wileńskiej, Lwowskiej, Stanisławowskiej i Warszawskiej.

Kłeska zniszczeń wojennych dotknęła również — chociaż szczęśliwie nieliczne tylko — objekty w obrębie Dyrekcji Gdańskiej, w okresie najazdu bolszewickiego w roku 1920, oraz niektóre mosty Dyrekcji Krakowskiej w pierwszych latach wojny światowej. W tej ostatniej jednak, w chwili powstania Państwa Polskiego, w przeważnej części mosty były już odbudowane przez austriaków.

Po objęciu sieci kolejowej w spuściznie po zaborcach, Zarząd P. K. P. wobec ogromu zniszczenia i konieczności uruchomienia w najkrótszym czasie wszystkich szlaków, przystąpił przede wszystkim do naprawy, wzmocnienia, względnie do uzupełnienia brakujących mostów prowizorycznych, w drugiej zaś dopiero kolejności do odbudowy mostów na stałe.

Zaznaczyć tu należy, że odbudowa mostów na stałe w pierwszych latach samodzielnego istnienia kolejnictwa polskiego połączona była z największymi trudnościami z powodu braku zarówno odpowiednich materiałów budowlanych, jak też i wykwalifikowanych robotników. Przeważna część wytwórni (hut i mostowni), obrabowanych przez zaborców ze swych maszyn i zapasów nie była uruchomiona; niektóre zaś, czynne w tym czasie, nie mogły dostarczyć materiałów, potrzebnych do odbudowy mostów.

To też w latach 1921 i 1922 Zarząd P. K. P. był parokrotnie zmuszony do sprowadzania z zagranicy walcowanego żelaza profilowego, gdyż huty krajowe nie były w stanie go dostarczyć. W tak trudnych warunkach poszczególne Dyrekcje radziły sobie jak mogły, używając w wielu wypadkach do naprawy uszkodzonych dźwigarów mostowych materiału żelaznego, odzyskanego przy rozbiórce innych zniszczonych dźwigarów, nie nadających się do naprawy; w ten sposób nietylko przyspieszały odbudowę, lecz także uzyskiwały znaczne oszczędności na materiale.

Wzmocnienia i odbudowę mostów prowizorycznych, oraz naprawę mniejszych a nawet i większych dźwigarów mostowych, wykonywały Dyrekcje P.K.P. w pierwszych latach sposobem gospodarczym, przy pomocy ruchomych pogotowi mostowych (w Dyrekcjach: Wileńskiej, Radomskiej i Warszawskiej), względnie drużyn monterskich (w Dyrekcjach: Lwowskiej i Stanisławowskiej).

Pierwotnym zadaniem pogotowi mostowych, zorganizowanych podczas wojny, była odbudowa mostów wyłącznie prowizorycznych dla celów strategicznych; kiedy zaś okres budowy mostów wojennych minął, Dyrekcje poleciły pogotowiom mostowym, obok wzmocnienia i budowy mostów prowizorycznych, wykonywanie naprawy mostów stałych i niezależnie od tego wydobywanie zburzonych dźwigarów mostowych z rzek. Natomiast wspomniane drużyny mostowe były zorganizowane jeszcze w normalnych warunkach przed wojną i miały pierwotnie sobie powierzone roboty utrzymywania mostów w należytem stanie; dopiero w okresie wojennym wykonywały one wszelkie prace przy budowach, a także bywały przydzielane do pomocy formacjom wojsk kolejowych.

Ze względu na ogromną ilość robót przy odbudowie po odparciu najazdu bolszewickiego i trudności wykonania wszystkich robót zapomocą pogotowi, względnie drużyn mostowych, poszczególne Dyrekcje jednocześnie musiały oddawać część tych robót prywatnym firmom. Jednak niedogodne warunki, na których firmy te roboty wykonywały, niechęć firm do podejmowania się robót naprawy, jeszcze większa do używania dla naprawy uszkodzonych mostów żelaza, otrzymanego z rozbiórki dźwigarów zniszczonych i wreszcie brak znajomości cen jednostkowych poszczególnych robót (brak kalkulacji) skłoniły Dyrekcję Wileńską do zorganizowania własnych warsztatów mostowych w Starosielcach pod Białymstokiem, Dyrekcję zaś Lwowską do stworzenia warsztatu pomocniczego dla drużyn mostowych — we Lwowie.

Dla warsztatów mostowych w Starosielcach okres czasu od końca 1921 do stycznia 1923 r. był okresem organizacyjnym, chociaż już w tym czasie warsztaty skutecznie naprawę mostów małych rozpiętości, dorabianie nowych części wzamian zniszczonych dla tych mostów, których naprawę pogoto-

wia prowadziły na linii oraz wykonywanie dźwigarów żelaznych, płytowych i z żebrami, dla mostów małych rozpiętości.

Po całkowitem zorganizowaniu warsztatu, t. j. w styczniu 1923 r. pogotowia mostowe zostały skasowane i cały personel oraz inwentarz i narzędzia zostały wcielone do warsztatów.

Za czas swego istnienia pogotowia mostowe Dyrekcji Wileńskiej odbudowały na stałe 30 sztuk mostów o ogólnej długości 1506 m b., prowizorycznie zaś sztuk 21, ogólnej długości 2399 m b., przyczem do naprawy używane było żelazo stare, odzyskane przy rozbiórce zniszczonych kratownic.

Z większych mostów zostały w ten sposób naprawione starym żelazem dźwigary następujących mostów:

- |    |                   |                          |
|----|-------------------|--------------------------|
| 1) | przez rzekę Horyń | na szlaku Łuniniec—Sarny |
| 2) | " " Narew         | " " Siedlce—Zahacie      |
| 3) | " " Lebiodę       | " " " "                  |
| 4) | " " Dzitwę        | " " " "                  |
| 5) | " " Olszanekę     | " " " "                  |
| 6) | " " Wilję         | " " " "                  |

Z większych mostów, odbudowanych przez pogotowia prowizorycznie, należy wymienić most przez rzekę Niemen pod Mostami na szlaku Wołkowysk—Lida.

Z większych zaś mostów odbudowanych przez pogotowie Dyrekcji Wileńskiej na stałe należy wymienić most przez rzekę Prypec na szlaku Sarny—Łuniniec, z mostów zaś większych odbudowanych na stałe przez firmy prywatne — most przez rzekę Niemen pod Grodnem na szlaku Warszawa—Turmont.

Od stycznia 1923 roku Dyrekcja Wileńska zaprzestała wogóle oddawania robót przy budowie mostów firmom prywatnym i odbudowę wszystkich mostów prowadzi dotychczas wyłącznie sposobem gospodarczym; od tejże daty w warsztatach Starosieleckich, prócz naprawy mostów zniszczonych, zaczęto wykonywać nowe żelazne dźwigary mostowe według projektów, opracowanych i obliczonych przez Dyrekcję na nowe normy. Od stycznia 1923 r. do stycznia 1928 r. warsztaty wykonały nowych żelaznych konstrukcyj mostowych o ogólnej wadze 2308 ton dla 20 mostów o ogólnej długości 1109 m.

Na dowód, że tego rodzaju prowadzenie robót sposobem gospodarczym może w pewnym stopniu być regulatorem cen za roboty w zakresie budownictwa mostowego, należy wspomnieć, że warsztaty w Starosielcach podjęły się wykonania robót dla Dyrekcji Radomskiej przy montowaniu kratownic na rzece Styrze, na linii Kowel—Sarny, oraz przy naprawie jednej z trzech kratownic mostu przez rzekę Słucz na linii Sarny—Ostki. Przy przetargu warsztaty zaoferowały cenę dla robót przy moście na Styrze o 18%, dla robót zaś przy moście na Słuczcy o 13% mniejszą od najniższej ceny, oferowanej przez firmy prywatne; przytem zaznaczyć należy, że przy wykonywaniu tych robót warsztaty nie korzystały z żadnych ulg przewozowych i że po opłaceniu wszystkich wydatków na administrację, kierownictwo, robociznę i materiały, czysty zysk w wysokości 10% ogólnego kosztu robót został przekazany przez Dyrekcję Wileńską Dyrekcji Radomskiej.

Prócz wspomnianych robót warsztaty Starosieleckie wykonały dla Dyrekcji Radomskiej, za zwrotem kosztów własnych, podniesienie z koryta rzeki Słuczcy kratownicy i parowozu, zatopionych w wodzie.

Dyrekcja Radomska, po objęciu linii kolejowych od b. Dyrekcji Wołyńskiej, weszła w posiadanie jednego pogotowia mostowego, przy pomocy którego odbudowała prowizorycznie mosty zniszczone na wschodnich liniach, o ogólnej długości około 2,5 km.

Z większych mostów, naprawionych prowizorycznie przez pogotowie mostowe Dyrekcji Radomskiej należy wymienić:

- 1) most na rz. Słuczcy za Sarnami, na linii Sarny—Ostki.
- 2) most na rz. Styrze pod Rożyszczami, na linii Kowel—Równe.
- 3) most na rz. Słuczcy, na linii Łuniniec—Sarny.

Ponieważ pogotowie to przysposobione było tylko do prowizorycznej naprawy mostów (podnoszenia zwalonych dźwigarów, budowy jarzm i t. p.), nie było zaś zorganizowane do odbudowy na stałe dźwigarów uszkodzonych, a tem mniej wy-



Most przez rzekę Niemen pod Mostami na km. 217,2 linii Siedlce — Zahacie. Widok mostu zniszczonego.



Most przez rzekę Styr pod Czartoryskiem na km 87 linii Kowel — Sarny. Widok mostu odbudowanego na stałe. Rozp. w świetle  $3 \times 85,34$  m.



Most przez rzekę Niemen pod Mostami, na km. 217,2 linii Siedlce — Zahacie. Widok mostu prowizorycznie odbudowanego.



Most przez rzekę Turję; na km 231 linii Dęblin — Kowel — Mohylany i na km. 1 linii Kowel — Włodzimierz. Widok mostów zniszczonych.



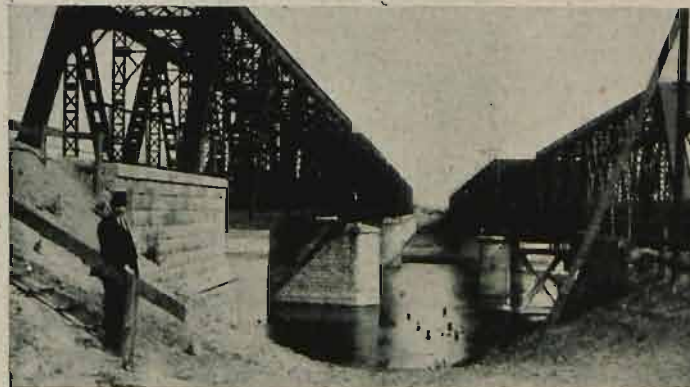
Most przez rzekę Prut w Worochcie na klm.  $90\frac{1}{2}$  linii Stanisławów — Woronienka. Widok mostu, prowizorycznie odbudowanego.



Mosty przez rzekę Turję na km 231 linii Dęblin — Kowel — Mohylany i na km 1 linii Kowel — Włodzimierz. Widok mostów odbudowanych, rozp. w świetle  $2 \times 42,7$  m.



Most przez rz. Prut w Worochcie na km.  $90\frac{1}{2}$  linii Stanisławów — Woronienka. Widok mostu odbudowanego na stały. Rozp. w świetle  $3 \times 10 + 7 \times 12 + 1 \times 34$  m.



Most na rzece Bugu pod Małknią na km 84,1 linii Warszawa — Białystok. Pod lewym torem most nowy, pod prawym torem most prowizorycznie odbudowany, rozp. teoret.  $5 \times 58,2$  m.

konywania nowych, przeto w roku 1922 po naprawieniu prowizorycznym większych mostów pogotowie to zostało zlikwidowane.

Zamiast pogotowia Dyrekcja Radomska zorganizowała na 7-y oddziale drogowym w Sarnach jedną niewielką drużynę mostową (jeden monter — traser i kilkunastu ślusarzy), której zadaniem jest naprawa, względnie odbudowa na stałe mniejszych mostów. Drużyna ta odbudowała wszystkie mniejsze mosty na linii Kowel — Sarny i Łuniniec — Sarny oraz zmontowała dwa dźwigary rozp. 21,30 m. każdy, jeden dźwigar rozp. 53,3 m. przy moście na Słuczy na linii Łuniniec — Sarny oraz siedem dźwigarów na śrubach systemu Kohna, o rozp. 27 m. i 30 m, na Horyniu pod Lubomirskiem na linii Sarny — Równe.

Drużyny mostowe Dyrekcji Lwowskiej i Stanisławowskiej po okresie wojennym pozostały w stanie niezmiennym, jako samodzielne jednostki. W obrębie Dyrekcji Lwowskiej pracuje 5 drużyn mostowych. Jednej z nich powierzono oprócz prac na linii, prowadzenie wspomnianego powyżej pomocniczego warsztatu mostowego, przydzielonego do Sekcji Utrzymania Kolei Lwów I.

Zadaniem tego warsztatu było początkowo przygotowywanie drobnego żelaza do budowy prowizorjów, a mianowicie, sporządzanie i montaż łączników dla belek dwuteowych, sporządzanie śrub, klamer, trzewików i pali, naprawa narzędzi i t. p. Równocześnie warsztat przystąpił do rekonstrukcji małych i większych mostów. Warsztat mostowy we Lwowie miał zatem charakter pomocniczy dla drużyn pracujących na linii, wykonywał dla nich wiercenie dziur na nity w materiale do naprawy, starał się o materiał nowy oraz przygotowywał części żelazne dla rekonstrukcji z materiału, uzyskanego z rozbiórki wysadzonych mostów. Obecnie drużyny mostowe Dyrekcji wykonywują sposobem gospodarczym przy pomocy warsztatu mostowego, wzmocnienia mostów na nowe normy obciążenia.

W okresie od roku 1919 do 1928 drużyny mostowe Dyrekcji Lwowskiej wspólnie z warsztatem mostowym wykonały naprawę 82 mostów o łącznej długości 1480 m. z tego mostów większych (ponad 20 m. rozpiętości sztuk) 22 o łącznej długości 948 m.

Z większych mostów w ten sposób naprawionych można wymienić:

- 1) Most przez rz. Wereszycę koło Porzecza na szlaku Lwów — Sambor — Sianki,
- 2) „ „ „ „ koło Jastienicy na szlaku Lwów — Sambor — Sianki
- 3) „ „ „ Dniestr na szlaku Lwów — Stryj,

- 4) Most przez rz. Dniestr na szlaku Chyrów — Stryj,
- 5) „ „ „ Strwiąż, „ „ „ „ „ „
- 6) „ „ „ Wereszycę koło Gródka, na szlaku Rzeszów — Lwów.

Oprócz definitywnej naprawy mostów przebudowały te drużyny, w łączności z warsztatem pomocniczym, 132 mostów prowizorycznych, o łącznej długości 2253 m. oraz wykonały 43 konstrukcje żelbetowe, z zabetonowanych dźwigarów dwuteowych względnie staroużytecznych szyn, o ogólnej długości 132 m.

Zauważyć tu należy, że drużyny mostowe wykonywują naprawę względnie wzmocnienie mostów w chwilach wolnych od normalnych czynności utrzymania mostów. bez uszczerbku dla tych ostatnich.

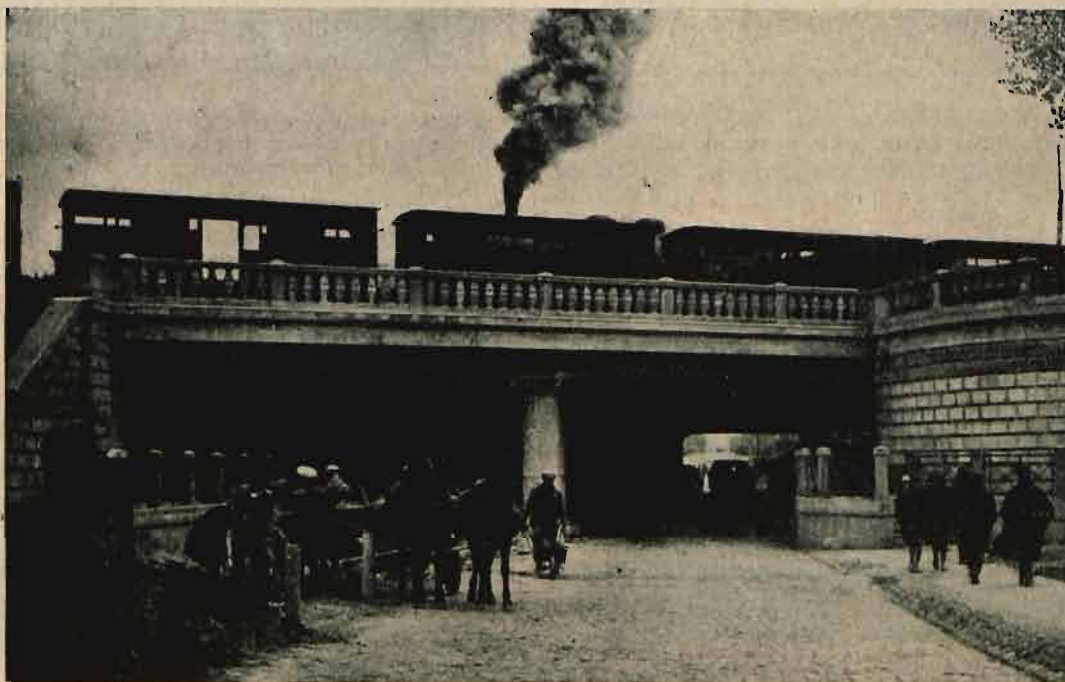
W ten sposób, pomimo prowadzenia odbudowy mostów sposobem gospodarczym, nie powiększono wydatków administracyjnych ani w biurze mostowym Dyrekcji, ani w poszczególnych Sekcjach Utrzymania, w których roboty odbudowy względnie wzmocnienia są wykonywane. W kosztach tych robót występują tylko należności, wypłacane drużynom mostowym, natomiast kosztów administracyjnych, wynikających z nadzoru przez naczelnika sekcji, inżyniera biura mostowego Dyrekcji i zawiadowcę odcinka drogowego nie można wliczać do kosztów tych robót, z uwagi na to, że nadzór montażu jest dodatkową czynnością wymienionego wyżej personelu w czasie wyjazdów na kontrolę normalnych robót na szlaku.

Wobec braku materiałów w pierwszych latach odbudowy, Dyrekcja Lwowska, celem zmniejszenia znacznej ilości powolnych jazd w miejscach, gdzie były mosty prowizoryczne, a zarazem obniżenia kosztów związanych z ochroną i nadzorem każdego mostu prowizorycznego, zniosła w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji jeden tor dwutorowego szlaku (o ślaby ruchu) Zagórz — Łupków, i uzyskane z tego odcinka 43 mostów, o łącznej długości 277 m, przeniosła na inne linje. W ten sposób akcja poprawy stosunków przejazdowych na liniach ważniejszych mogła być przyśpieszona.

Przy przenoszeniu mostów okazały się bardzo pożytecznymi drużyny mostowe, które jako obeznane z przepisami kolejowymi, czynności swe wykonywały bardzo sprawnie.

Z większych mostów przewieziono na inne miejsca:

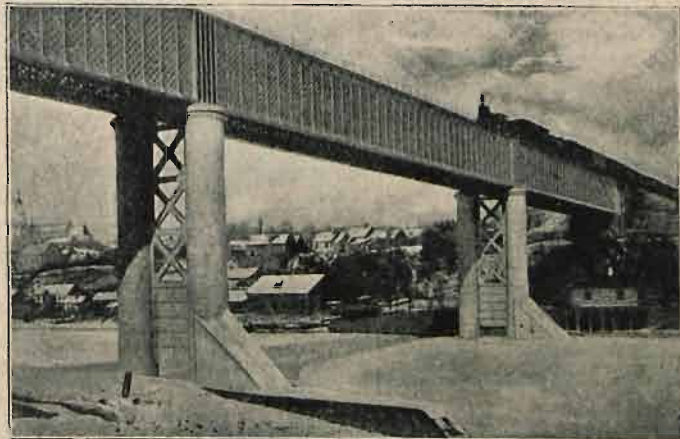
- a) konstrukcję żelazną o jezdni „dołem“, rozpiętości 32 m, na odległość 4 km;
- b) konstrukcję żelazną z jezdnią „górami“ o rozpiętości 27 m. i wadze 55 t. przewieziono w całości na odległość 380 km;



Wiadukt nad ul. Bychawską w Lublinie.



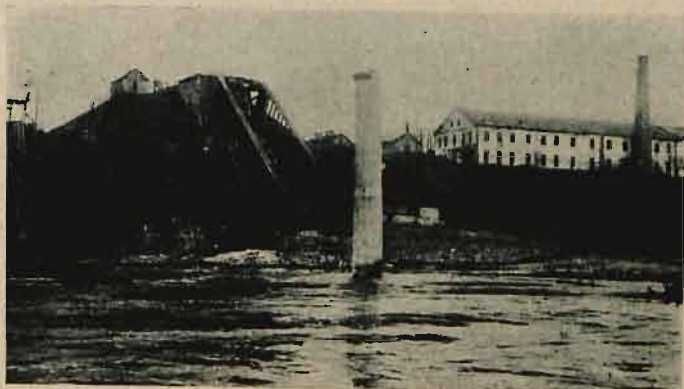
Most przez rzekę Ner na km 109,9 linii Koluszki—Kalisz. Widok mostu odbudowanego, rozp. w świetle  $2 \times 31,75$  m.



Most kolejowy na Niemnie pod Grodnem na linii Warszawa—Wilno, zbudowany w r. 1862.



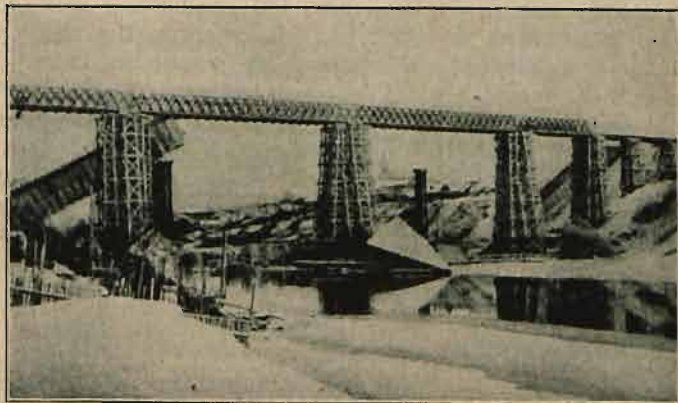
Most przez rzekę Prosnę pod Kaliszem na km 10,9 linii Kalisz—Koluszki. Widok tymczasowych dźwigarów żelaznych systemu Harkorta.



Zburzony most na rzece Niemnie pod Grodnem.



Most przez rzekę Wakę na km 400,3 linii Łapy—Turmont. Widok mostu odbudowanego na stałe; dług. 93,7 m.



Most na rzece Niemnie pod Grodnem. Widok mostu prowizorycznego, wzniesionego przez wojska niemieckie. Za nim widać ruiny dawnego mostu, wysadzonego przez Rosjan.



Most przez rzekę Chodorówkę na linii Lwów—Podwołoczyska. Prowizoryczna odbudowa przy użyciu żelaznych dźwigarów systemu Kohna, opartych na kłatkach z podkładów.



Most przez rzekę Stryj na linii Sambor—Stanki. Widok z tunelu.

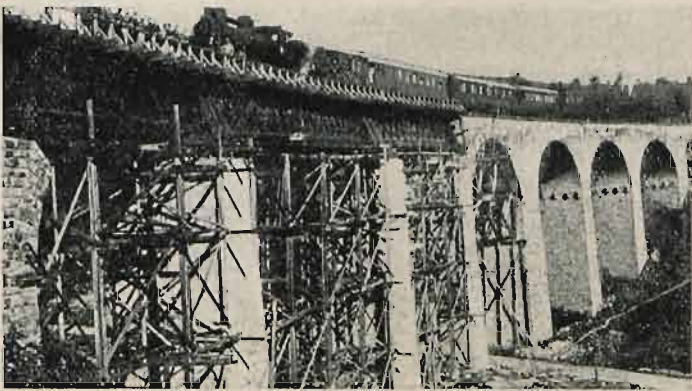




Wiadukt w Turce na linii Sambor—Sianki.



Wiadukt nad doliną rzeki Oporzec na linii Stryj — Beskid;  
rozp. w świetle  $6 \times 40$  m.



Most tymczasowy nad potokiem Lubieżnią na km 51,9 linii  
Stanisławów — Woronienka.



Wiadukt skośny koło Tatarowa na linii Stanisławów —  
Woronienka.



Most przez rzekę San pod Rozwadówem na km 102 linii Lu-  
blin — Rozwadów. Widok mostu przebudowanego na stały,  
rozp. w świetle  $3 \times 98$  m.



Most przez Wisłę pod Sandomierzem na km. 93 linii Skarzy-  
sko — Sandomierz — Sobów. Widok mostu przebudowanego na  
stały, rozp. teoretyczne  $6 \times 75$  m.



Wiadukt nad ul. Bychowską w Lublinie.



## WYKAZ WIĘKSZYCH MOSTÓW

zniszczonych lub uszkodzonych przez działania wojenne, a odbudowanych, względnie naprawionych  
w latach 1918 — 1928.

NAZWA RZEKI	S Z L A K	klm	Rozpiętość w m	Torów
Warta pod Sieradzem	Warszawa — Kalisz	60,1	5×44,4+2×19,0	2
Prosna	" "	10,9	t. I. 2×34,1+44,7; t. II. 2×33,6+43,3	2
Liwiec pod Lochowem	Warszawa — Wilno	50,7	2 × 23,5 + 28,3	2
Bug pod Małkinią	" "	81,1	t. I. 2×49,0+3×55,8; t. II. 5×58,2	2
Ślucz	Lapy — Ostrołęka	128,6	33,3	1
Żelawa	Warszawa — Brześć	192,8	45,0	2
Warta pod Noworadomskiem	Warszawa — Sosnowiec	115,5	10 × 11,1	2
Ner	Koluszki — Kalisz	109,9	2 × 33,6	2
Skiermiewka	Łódź — Bednary	64,1	33,5	2
Orz	Ostrołęka — Siedlce	12,2	44,5	1
Pilica	Skarżysko — Koluszki	30	3 × 53,3	1
Kamienna	Skarżysko — Sobów	44	64,2	1
Wieprz	Lublin — Łuków	78	3 × 53,3 + 2 × 10,4	1
Tyśmienica	" "	58	42,7	1
Bug	Rejowiec — Kowel	167	3 × 53,3	1
Wolica	Rejowiec — Bełżec	26	2×22,0	1
Prypeć	Luniniec — Sarny	12	t. I. czynny 2×12,6+2×83,9+3×84,7	2
Styr	Kowel — Sarny	87	3 × 85,34	1
Ślucz pod Sarnami	Kowel — Ostki	147	3 × 85,3	1
Turja	Dęblin — Kowel — Mohylany	231	2 × 42,67	1
Horyń	Luniniec — Sarny	45	4 × 53,3 + 62,9	1
Turja	Kowel — Włodzimierz	1	2 × 42,7	1
Prypeć	Brześć — Kowel	76	74,7	2
Wyżwa	" "	95	42,7	2
Bystrzyca	Dęblin — Mohylany	70	42,7	1
"	Lublin — Rozwadów	3	42,7	1
Pilica	Częstochowa — Kielce	43	53,3	1
Niemen pod Grodnem	Warszawa — Wilno	254	2 × 57 + 69	1
Niemen pod Stołpcami	Brześć — Stołpce	492	t. I. 2 × 50; t. II. prow.	2
Szczara	" "	381	50 + 33,6	2
Waka	Warszawa — Wilno	400	2 × 23,5 + 35,8	2
Supraśl	" "	180	2 × 23,1 + 32,5	2
Mereczanka	" "	350	44,2	2
Wilja	Mołodeczno — Zahacie	451	78	1
Narew	Grajewo — Brześć	109	3 × 43,8	2
Gawja	Lida — Mołodeczno	333	55,0	2
Uła	Lapy — Wilno — Turmont	322	46,6	2
Bóbr	Grodno — Łosośna — Suwałki	54	87,40	1
Dzitwa	Wilno — Baranowicze — Luniniec	109	54,8	1
Jasiółda	Żabinka — Luniniec — Mikaszewicze	155	87,3	1
Cna	" "	218	55,2	1
Wilejka	Wilno — Turmont	421,0	2 × 21 + 31,2	1
Jatra	Wilno — Luniniec	146,3	27,5	1
Bobryk	Żabinka — Luniniec	171,2	66,1	1
Muchawiec	Żabinka — Mikaszewicze	23	2 × 44,5	1
Kanał królewski	" "	45,2	33,2	1
Hrywda	Żabinka — Baranowicze	362,4	55,3	2t. odb., 1 prow.
Szczara	Luniniec — Baranowicze	209	33,6	1
Nietupa	Siedlce — Wołkowysk	193,9	13,7 + 22,7 + 9,4	2
Roś	" "	195,4	55,3	2
Dzitwa	Wołkowysk — Lida	291,2	44,5	2
Olszanka	Siedlce — Zahacie	372,9	33,5	2
Bug	" "	58	3 × 98 + 2 × 12	2t., 1 odb
Jasiółda	Brześć — Baranowicze	330,4	49,2	2t., 1 odb.
Leśna	Brześć — Białystok	205,7	3 × 43,9	2
Muchawiec	Brześć — Chełm	2,2	2 × 54,8	1
Uherka	" "	98,7	44,9	1
Narew	Białystok — Czeremcha	109	3 × 43,9	1
Łosośna	Suwałki — Łosośna	94,5	44,5	1
Dniestr pod Samborem	Chyrów — Stryj	31 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	4 × 43,3	1
Strwiąż	" "	25 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	39,9	1
Sołokija	Sapieżanka — Krystynopol	36 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	36,3	1
Rata	" "	32,9	52,2	1
Ług	Sokał — Włodzimierz	195 <sup>1</sup> / <sub>10</sub>	31,3	1
Jasienica	Sambor — Sianki	120 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	41,4	1
Wereszyca	Lwów — Sambor	30 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	51,5	1
Dniestr	Lwów — Stryj	46 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	18,3 + 2 × 37,3	1
Gniła Lipa	Lwów — Podhajce	54 <sup>1</sup> / <sub>10</sub>	36,3	1
Wiara	Rzeszów — Lwów	247 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	54,3	2
Wereszyca	" "	316 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	52,0	2
Lubiznia	Stanisławów — Woronienka	51 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	8 × 15	1
Wiadukt Biała	Stanisławów — Kopyczyńce	103 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	4 × 20,5	1
Złota Bystrzyca	Lwów — Stanisławów	137 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	4 × 39,4	1
Prut pod Sniatynem	Most graniczny	239 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	3 × 56,9	1
Prut w Jaremczu	Stanisławów — Woronienka	63 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	5 × 12 + 2 × 8 + 65	1
Prut II	" "	90 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	3 × 10 + 7 × 12 + 1 × 34	1
Wiadukt Niemakowski	" "	92 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	11 × 15	1
Paradczyń	" "	92 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	4 × 10 + 4 × 14	1

Działalność polskiego Zarządu kolejowego w dziale mostów za pierwsze dziesięciolecie nie ograniczała się tylko do odbudowy mostów, zniszczonych wskutek działań wojennych. Narówni z odbudową tych ostatnich mostów, troskę Zarządu kolejowego stanowiła kwestja inwestycyj. Przedewszystkiem należało pomyśleć o budowie mostów stałych, wzamian prowizorycznych, na liniach, wybudowanych przez państwa zaborcze w okresie wojny światowej. Do tych linii należą:

Ostrowiec-Nadbrzezie (obecnie Sandomierz) . . . . .	52 km
Lublin-Rozwadów . . . . .	99 „
Rejowiec-Bełzec . . . . .	122 „
Zawada-Włodzimierz . . . . .	97 „
Włodzimierz-Wojnica . . . . .	27 „
Kowel-Kamień Koszyrski . . . . .	55 „
Łuck-Dębowa Karczma . . . . .	40 „
Sapieżanka - Krystynopol . . . . .	40 „
Zbaraż - Łanowce . . . . .	40 „
Sokal - Włodzimierz . . . . .	49 „
Bąkowiec - Wysokie Koło . . . . .	12 „
Bąkowiec - Kozienice . . . . .	13 „
Łyntupy - Królewszczyna (przerobiona z wąskotorowej na normalno-torową) . . . . .	119 „
Razem . . . . .	765 km.

Na wszystkich powyższych liniach była bardzo znaczna ilość mostów prowizorycznych, do przebudowy których na stałe przystąpiono natychmiast po objęciu kolei przez władze polskie. Na tem polu praca musiała być również prowadzona ze wzmocnionym wysiłkiem z powodu tych samych trudności, o których mowa była wyżej, mianowicie z powodu braku żelaza mostowego, braku urządzeń technicznych i braku niezbędnej organizacji.

Mimo tych wszystkich trudności, na wyszczególnionych wyżej liniach, wykonane zostały między innymi tak duże objekty jak:

a) most przez rz. San pod Rozwadowem na km 102 linii Lublin-Rozwadów, gdzie przewidziano o długości 521 m, na jarzmach drewnianych zastąpiono w r. 1922 trzema dźwigarami kratowymi, o rozpiętościach po 98 m, na filarach kamiennych, oraz

b) most przez rz. Wisłę pod Sandomierzem na km. 93 linii Skarżysko-Sobów, gdzie przewidziano długości 635,5 m, zbudowane na jarzmach drewnianych, zastąpiono w roku 1928 mostem na filarach murowanych, z 6-ma dźwigarami żelaznymi, o rozpiętościach po 75 m. każdy.

Do inwestycyj w dziale mostów zaliczyć również trzeba mosty, wybudowane na stałe na liniach kolejowych, powstałych już w Polsce Niepodległej.

Inną niejako kategorię robót inwestycyjnych stanowią mosty, wybudowane oraz będące w budowie w związku z rozbudową miast lub stacyj kolejowych.

Do tych kategorii obiektów zaliczyć należy: tunel, szereg wiaduktów oraz most przez Wisłę w Warszawie, wszystko przeważnie w robocie w związku z przebudową Węzła Warszawskiego, wiadukt nad ulicą w Otwocku, szereg mostów na szlaku Poznań-Tama Garbarska, jako to most skośny żelbetowy nad ulicą Zawady, mosty żelazne przez Wartę i Cybinę w Poznaniu (w budowie), wiadukt nad ulicą Bychawską w Lublinie, wiadukt nad ulicą Piłsudskiego w Sosnowcu (w budowie), tunele stacyjne na rozszerzonej stacji w Gdyni, szereg kładek dla pieszych nad torami i innych.

Wreszcie do mostowych robót inwestycyjnych zaliczyć też trzeba wzmocnianie oraz wymianę na nowe mostów starych, z uwagi na wprowadzenie cięższych typów parowozów.

Dyrekcja Krakowska wykonała w latach 1927 i 1928 wzmocnienie mostów na linii tranzytowej Piotrowice - Kraków-Rzeszów, Dyrekcja zaś Lwowska na linii Rozwadów-Przemyśl-Lwów. Dyrekcje: Poznańska, Gdańska i Katowicka częściowo już wykonały, częściowo zaś wykonywują obecnie wzmocnienie

mostów na szeregu swoich linii węglowych. Tu należy wymienić jako roboty największe, wzmocnienie pięciu dźwigarów o rozpiętości po 97,4 m. mostu przez Wisłę pod Toruniem (roboty obecnie w toku), oraz dokonaną w 1927 r. wymianę 9-ciu dźwigarów żelaznych kratowych mostu przez Wisłę pod Goczałkowicami (w Dyrekcji Katowickiej), o rozpiętości po 20,1 m. na nowe blachownicze takichże rozpiętości.

Wkońcu do robót inwestycyjnych zaliczyć trzeba gruntowną naprawę lewobrzeżnego przyczółka mostu przez Wisłę w Tczewie (obecnie w toku).

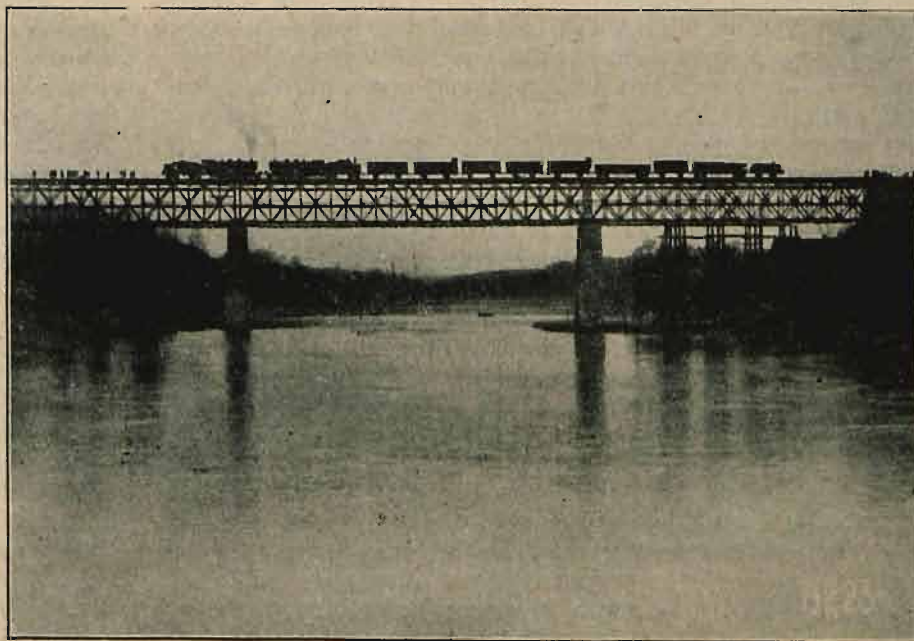
Oprócz odbudowy mostów, zniszczonych przez wojnę, oraz inwestycyj na kolejach istniejących, była w ciągu całego dziesięciolecia na porządku dziennym trzecia kategoria robót, mających charakter wyrównywania zaległości, spowodowanych przez zaniedbanie w czasie długotrwałej wojny robót konserwacyjnych przy mostach.

Mianowicie należało doprowadzić do należytego stanu powłokę pokostową wszystkich prawie dźwigarów żelaznych, programowe malowanie których od chwili wybuchu wojny było zupełnie zaniedbane.

Musiały być naprawione lub nawet w wielu wypadkach całkowicie przebudowane mury przyczółków oraz sklepień w przepustach i tunelach, które uległy znacznym uszkodzeniom z powodu zaniedbania w czasie wojny naprawy bieżącej wietrzących murów, zwłaszcza wykonanych w czasach dawniejszych z cegły na mniej trwałych zaprawach.

Wreszcie musiały być wymienione prawie na wszystkich mostach dawnych mostownice drewniane i dylina.

Z powyższego widać, że w pierwszym dziesięcioleciu, tak w zakresie odbudowy jak i inwestycji oraz przy usuwa-



Most na rzece Niemnie pod Grodnem. Widok mostu odbudowanego (filary pod dwa tory, kratownice żelazne syst. Roth-Wagnera pod torem prawym) rozp. teoret.  $2 \times 57 + 69$  m.

niu skutków zaniedbania konserwacji mostów, działo się przez polski zarząd kolejowy bardzo dużo.

Jeżeli nadto zważymy, że zwłaszcza w pierwszych latach samodzielnego istnienia kolejnictwa polskiego, aparat służbowy należało dopiero zorganizować, że brak było, jak już wyżej wspomniano najpotrzebniejszych narzędzi i materiałów, widzimy, jak wielki był wysiłek, na który młode nasze kolejnictwo się zdobyło i możemy ocenić ogrom pracy umysłowej, organizacyjnej i fizycznej, którą dokonało.

Toteż z zadowoleniem możemy spojrzeć wstecz na wykonaną pracę, której wyniki dodatnie należy przypisać przede wszystkim pierwszorzędnym fachowym kwalifikacjom kolejarza polskiego, wyszkolonego w twardej szkole zaborców, oraz zapałowi i zgodnemu dążeniu wszystkich pracowników ku doprowadzeniu kolei do należytego stanu.

# Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej.

Inż. S. SZTOLCMAN.

Gęstość sieci dróg żelaznych na ziemiach polskich przed wojną była w trzech zaborach bardzo niejednakowa.

W b. zaborze pruskim była ona największa i dorównywała gęstości w państwach zachodnio-europejskich, w b. zaborze austriackim była dwa razy, a w b. zaborze rosyjskim trzy razy mniejsza. Najbardziej upośledzonymi pod względem uposażenia w koleje były dzielnice b. Królestwa Kongresowego wzdłuż granic pruskiej i austriackiej. Te dzielnice były przecięte starymi liniami drogi Warszawsko-Wiedeńskiej otwartej w 1845-8 r. Warszawsko-Bydgoskiej (1861-2 r.), Nadwiślańskiej (1877 r.) i Dęblińsko-Dąbrowskiej (1885 r.). W ostatnich trzydziestu latach wybudowano już tylko w nich dwie linie: Kaliską (otwarta w 1903 r.) i Herbsko-Kielecką (1911 r.). Władze wojskowe rosyjskie w obawie ułatwienia w razie wojny z Niemcami i Austrią zajęcia Królestwa przez nieprzyjaciela i dowozu wojsk, amunicji i prowiantu do dalszej ofensywy stawiały kategorię przeciwną dalszemu rozwojowi sieci kolejowej i według ich żądania od 1887 do 1906 r. wybudowano tylko we wschodniej części Królestwa na prawym brzegu Wisły 740 km. kolei strategicznych, mających pod względem gospodarczym znaczenie wyłącznie linii lokalnych. Jak obawy władz wojskowych rosyjskich były płonne dowiodła wojna, w początku której Rosja prowadząc ofensywę do Prus Wschodnich i Małopolski zmuszona była budować forsownie nowe linie kolejowe w celu połączenia sieci kolejowej Królestwa i Wołynia z kolejami b. zaborów austriackiego i pruskiego. Takich linii w b. zaborze rosyjskim wybudowali przeszło 300 km. a następnie austriacy i Niemcy przeszło 400 km.

Królestwo położone między b. zaborami pruskim i austriackim, które stykały się ze sobą na Śląsku na nieznacznej przestrzeni, nie posiadając z niemi dostatecznych połączeń kolejowych, było samo odgródzone od tych dzielnic i stanowiło tamę dla ich wzajemnej łączności. Wogóle przed wojną sieć kolejowa wszystkich trzech dzielnic była przystosowywana do gospodarczych i strategicznych potrzeb państw zaborczych, w drugim rzędzie do potrzeb własnych, ale nie mogła mieć na widoku potrzeb zjednoczonej Polski. To też, gdy tylko zabłysła nadzieja zjednoczenia, zaczęto się zastanawiać nad potrzebą rozwoju sieci kolejowej w Królestwie, jako dzielnicy najbardziej upośledzonej w tym względzie.

Inż. A. Gołębiowski w odczycie wygłoszonym w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie 14 maja 1915 r. (Przegląd Techniczny № 39-40 z d. 6 października 1915 r.) na temat „Niezbędny rozwój komunikacji lądowych i wodnych w Polsce“, wychodząc zresztą z bardzo ogólnych przesłanek, ocenił potrzebę budowy nowych linii w Królestwie na 3000 km. W dyskusji po tym odczycie mówiono już wtedy o potrzebach rozwoju sieci kolejowej w razie połączenia z Galicją, a nawet przyłączenia Górnego Śląska.

Na wiosnę 1917 r. powstała w Petersburgu Polska Rada Ekonomiczna i Rozrachunkowa, która między innymi postawiła sobie za zadanie zgromadzenie danych o siłach gospodarczych Polski. W liczbie przeszło osiemdziesięciu memoriałów, opracowanych przez fachowców i przedyskutowanych na zgromadzeniach plenarnych znajdowało się dziesięć, poświęconych przyszłemu kolejnictwu polskiemu wogóle, a z nich cztery tyżące się rozwojowi sieci kolejowej. Prace te były przywiezione do Warszawy i ogłoszone drukiem w 1918 i 1919 roku. Nadzieje na zjednoczenie i niepodległość Polski przybierały już formy coraz bardziej realne, ale granice jej były jeszcze niewiadome. To też K. Tyszyński w memoriale „O nowych drogach żelaznych w przyszłej Polsce“ rozpatruje trzy następujące hipotezy: 1) Królestwo Kongresowe z Galicją Zachodnią i Śląskiem Cieszyńskim, 2) Królestwo Kongresowe z całą Galicją, lub też tylko z zachodnią jej częścią i Śląskiem Cieszyńskim, połączone federacją z Litwą i 3) Królestwo Kongresowe z Galicją Zachodnią, Śląskiem Cieszyńskim, Poznanem, Śląskiem pruskim z przyłączeniem Prus Zachodnich i Wschodnich. Autor wylicza potrzebne według jego

mniemania nowe linie kolejowe i oblicza ich długość w pierwszej hipotezie na 1940 km., w drugiej przewiduje przyłączenie do Litwy zachodniego skrawka Kurlandji z portem w Libawie i wybudowanie linii Warszawa-Lipawa, której część w granicach Polski miałaby długość 320 km., nareszcie w trzeciej trzeba byłoby wybudować nowe połączenia kolei Królestwa z kolejami Poznańskiego, długości ogólnej 245 km. Długość potrzebnych nowych linii według tych trzech hipotez wyniosłaby więc 1940, 2260 względnie 2185 km. Memoriały J. Łempickiego i inż. W. Jakubowskiego dotyczą rozwoju sieci kolejowej tylko w granicach Królestwa. J. Łempicki zebrawszy dane o liniach, na budowę których w ciągu poprzednich dwudziestu lat chciały otrzymać koncesje Towarzystwa prywatne, określa potrzebę budowy nowych linii magistralnych na 2700 km., lokalnych na 610 km., razem 3310 km., a prócz tego podmiejskich i tramwajów na 960 km. Inż. W. Jakubowski, wychodząc z założenia, że Królestwo pod względem charakteru ekonomicznego zbliża się najwięcej do Austrii i że wskutek tego gęstość jego sieci kolejowej na jednego mieszkańca powinna być zrównana z gęstością w Austrii, dochodzi do wniosku, że zaraz po wojnie należałoby dążyć do najspieszniejszego wybudowania 6400 km. nowych linii. Starając się dalej uzasadnić potrzebę budowy poszczególnych linii, dzieli je na dwie grupy, mianowicie linie węglowe i tranzytowe i określa ich długość na 3400 km. Pozostałe 3000 km. już nie znajdują uzasadnienia, mają to być wogóle linie lokalne i uzupełnienie sieci. W czwartym memoriale J. Gieysztor w końcu swej obszernej pracy podaje schemat budowy najbardziej pilnych linii kolejowych w Polsce ustalony po uzgodnieniu powyższych trzech memoriałów i wylicza szczegółowo 18 linii ogólnej długości 3140 km.

Wszystkie te obliczenia wielkości potrzeby rozwoju sieci kolejowej w Królestwie nie uwzględniały jednego czynnika, który powinien mieć decydujące znaczenie, a mianowicie dochodowości kolei. Kolej jest aparatem przewozowym wymagającym ogromnego nakładu kapitału i w normalnych warunkach może istnieć tylko wtedy, gdy ma zapewnioną dostateczną ilość przewozów. Budowa 3140 km. według obliczenia J. Gieysztor miała kosztować 350 milj. rubli czyli przeszło 900 milj. franków złotych, a długość sieci zwiększyłaby się w dwójnasób. Nte mówiąc już o zastoiu ekonomicznym, który nastąpił po wojnie, należało mieć na uwadze, że nawet w normalnych warunkach takie raptowne zwiększenie sieci kolejowej odbierze istniejącym liniom znaczną ilość przewozów i nie zapewni nowym dostatecznej ich ilości.

Zajmując się w Rosji badaniem warunków rozwoju sieci kolejowej wogóle i nie znając wówczas prac Polskiej Rady Ekonomicznej i Rozrachunkowej w Petersburgu, opracowałem w początku 1918 r. memoriał pod tytułem „Podstawy teoretyczne projektowania rozwoju sieci kolejowej i zastosowanie ich do potrzeb Państwa Polskiego“. Memoriał ten wygłosiłem w formie odczytu w Stowarzyszeniu Techników Polskich w Petersburgu 17 maja 1918 roku, a po powrocie do kraju powtórzyłem go w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie 8 listopada 1918 roku. Zasadniczą ideą moich badań był postulat, że potrzebę rozwoju sieci kolejowej należy oceniać nie ilością kilometrów kolei na jednego mieszkańca lub na km<sup>2</sup> powierzchni kraju, lecz zapotrzebowaniem przewozów, to jest ich ilością, którą daje jednostka powierzchni na jednostkę długości istniejących na tej powierzchni kolei. Dla ilustracji tego postulatu przytaczam parę cyfr porównawczych. Ziemia Piotrkowska miała przed wojną 5,00 km. kolei na 100 km<sup>2</sup> i 3,56 km. na 10.000 mieszkańców, a ziemia Siedlecka odpowiednio 3,98 i 6,02, była więc na jednostkę powierzchni uposażona gorzej od Piotrkowskiej, a na mieszkańca lepiej. Jeżeli wziąć na każdej ziemi współczynnik średnio-proporcjonalny z dwóch poprzednich, to otrzymamy dla ziemi Piotrkowskiej 4,22, a dla Siedleckiej 4,90, w ostatecznym więc wyniku ziemia Siedlecka była uposażona w koleje lepiej od Piotrkowskiej. Tymczasem ziemia

Siedlecka dała swoim kolejom w ciągu roku 366 tys. tonn-km na km. a Piotrkowska 1152 tys., to jest przeszło trzy razy więcej, była więc uposażona daleko gorzej od Siedleckiej. Koleje ziemi Piotrkowskiej były przeciążone pracą, a ziemi Siedleckiej pracowały bardzo słabo. Określiwszy wzrost przewozów na przyszłość na podstawie wzrostu z lat przedwojennych i przyjąwszy, że kolej jednotorowa może wykonać w ciągu roku 1200 tys. tonn-km na km. a dwutorowa 3000 tys., obliczyłem, że do 1922 r. należałoby wybudować w Królestwie około 1900 km. nowych linii jednotorowych. Chociaż obliczenia były przeprowadzone tak, że dawały przypuszczalną długość potrzebnych nowych kolei dla poszczególnych dzielnic Królestwa, jednak uważałem, że obliczenia te należy przeprowadzić na nowo z uwzględnieniem zmian, jakie wywołała wojna w stosunkach politycznych i ekonomicznych. Dlatego też powstrzymałem się od proponowania jakichś konkretnych linii i wskazałem tylko, że prawdopodobnie na pierwszym miejscu trzeba będzie postawić budowę dwóch linii z zagłębia węglowego jedną w kierunku północnym, a drugą w kierunku wschodnim.

Wszystkie powyższe propozycje opierały się na danych przedwojennych, nie uwzględniały tego, że w czasie wojny wybudowano w Królestwie kilka nowych linii dla połączenia z kolejami Małopolski i b. zaboru pruskiego i prócz, mojej nie liczyły się ze zmianą w stosunkach politycznych i gospodarczych.

W 1919 r. Ministerstwo Kolei przystąpiło do opracowania projektu rozwoju sieci kolejowej w Państwie Polskiem. Projekt ten przerabiany i uzupełniany przewidywał budowę prócz trzech już rozpoczętych linii ogólnej długości 327 km. jeszcze szesnaście długości 3370 km., razem 3697 km. nowych linii pierwszorzędnych i drugorzędnych w Królestwie i dwanaście linii długości 717 km. przeważnie lokalnych w Małopolsce zachodniej (prof. J. Stecewicz. Zarys budowy nowych linii kolejowych w 1919—1921 latach. Przegląd Techniczny 1922 r.). W motywach do projektu starano się uzasadnić potrzebę budowy tylu linii, lecz w braku konkretnych danych i nie chcąc się opierać na danych przedwojennych, musiano się posiłkować tylko rozważaniami charakteru ogólnego. Te rozważania doprowadziły do wyników, które w wielu wypadkach nie sprawdziły się w rzeczywistości. Tak np. w sprawie najważniejszego ładunku kolejowego mianowicie węgla przyjęto, że jego spożycie w Królestwie dorówna w najbliższej przyszłości spożyciu Austrii przedwojennej i wyniesie na mieszkańca rocznie 1020 kg. zamiast 690 w 1913 r., a na kresach wschodnich dosięgnie 345 kg. na mieszkańca tak, że spożycie ogólne w b. zaborze rosyjskim wyniesie 16 milj. tonn. Przyjmując dalej, że po linii jednotorowej można będzie przepuścić 17 par pociągów o wadze netto 660 tonn, obliczono, że do wywozu tej ilości węgla potrzeba będzie prócz istniejących linii Wiedeńskiej i Dęblińskiej wybudować jeszcze 4 nowe linie z zagłębia Dąbrowskiego, z których trzy w kierunku na północ i jedną na wschód. Tymczasem w 1926 roku przywieziono do województw Warszawskiego, Łódzkiego, Kieleckiego, Lubelskiego i Białostockiego 5957 tys. tonn (530 kg. na mieszkańca), na kresy wschodnie 94 tys. tonn (23 kg. na mieszkańca), na cały obszar b. zaboru rosyjskiego tylko 6,05 milj. tonn. Prócz tego koleje zużyły 3814 tys. tonn, z których na b. zabor rosyjski przypadło około 1,7 tys. tonn. Zapotrzebowanie wewnętrzne całego Państwa 21,2 milion. tonn, z których na województwo Śląskie przypada 6,8 milj. tonn, a na Kieleckie 2,5 milj. tonn. Z drugiej strony nasze nowe parowozy przewożą pociągi węglowe o ładunku 1200, a nawet 1400 tonn. Obydwa więc przypuszczenia się nie sprawdziły. Drugi przykład: przewóz ropy i jej produktów. Produkcja ich w 1909 r. wynosiła 2 milj. tonn, spożycie w Królestwie przed wojną 0,15 milj. tonn. Potrzebna linia do wywozu w kierunku północno-zachodnim. Tymczasem produkcja już w 1919 r. spadła do 900 tys. tonn (w 1927 r. 700 tys.), a spożycie wewnętrzne wzrosło tak, że już za kilka lat pochłonie całkowitą produkcję.

Z powyższych przykładów widać, że Ministerstwo w owym czasie nie posiadało jeszcze niezbędnych danych o możliwościach i kierunkach rozwoju życia gospodarczego w Polsce i opracowanie projektu rozwoju sieci kolejowej było wskutek tego przedwczesne. Wprawdzie projekt ten dzielił wszystkie

przewidywane linie na cztery grupy stosownie do ich przypuszczalnej ważności i potrzeby i nie określał terminów ich wykonania, mógł więc być rozciągnięty na dowolną ilość lat, ale mógł przedstawiać niebezpieczeństwo deficytów eksploatacji w razie przedwczesnego wykonania. Bo przecież koncesje na linie węglowe były wydane i nie były zrealizowane tylko wskutek niemożności ich sfinansowania. Gdyby jednak te linie były wybudowane, to nie miałyby dostatecznej ilości przewozów na spłatę kapitału. W drugiej połowie 1926 roku podołaliśmy wzmożonemu wywozowi węgla do Gdańska i Gdyni bez nowych linii, a wybudowanie nieprzewidzianej w projekcie rozwoju sieci krótkiej linii Kalety-Podzamcze dało możliwość swobodnego wyzyskania istniejącej dwutorowej linii Kępno-Ostrów - Jarocin - Gniezno - Inowrocław - Bydgoszcz - Gdańsk do wywozu węgla przez porty bałtyckie. Jest to jeszcze linia określona, która wymaga sprostowania w celu zmniejszenia kosztu przewozu, ale narazie jeszcze wystarczająca. W roku bieżącym przystąpiono do budowy takiej właśnie linii Herby-Inowrocław, której kierunek ogólny odpowiada jednej z przewidzianych w projekcie rozwoju sieci linii węglowych Zagłębie - Zduńska Wola - Koło - Inowrocław.

W każdym razie ten pierwszy projekt rozwoju sieci kolejowej w Polsce pomimo swych usterek przyniósł poważny pożytek przez wskazanie całego szeregu przyszłych możliwych węzłów kolejowych i spowodował potrzebę liczenia się z nimi przy opracowaniu dla nowych linii projektów stacji, które w przyszłości mogą się stać węzłami.

W początku roku bieżącego b. Minister Komunikacji inż. P. Romocki opublikował (Przemysł i Handel zeszyt 8, z dnia 18 lutego 1928 r.) artykuł: „Budowa Kolei”, w którym ujął zagadnienie budowy ze strony możliwości finansowej, to jest z tej strony, która powinna stanowić podstawę wszelkich propozycji budowy nowych linii. Program inż. Romockiego obejmuje w okresie ośmiu lat od wiosny 1928 r. do wiosny 1936 roku, budowę siedemnastu następujących linii normalnotorowych, ogólnej długości około 2500 km. \*).

№№	Wyszczególnienie linii.	Długość km.
1	Bydgoszcz — Gdynia . . . . .	185
2	Herby — Inowrocław . . . . .	255
3	Woropajewo — Druja . . . . .	90
4	Łazy — Kiwerce . . . . .	502
5	Lublin — Bełzec . . . . .	146
6	Warszawa — Radom — Ostrowiec . . . . .	175
7	Toruń — Ostrołęka . . . . .	210
8	Łódź — Ułany (Uniejów) . . . . .	46
9	Kamień-Koszyrski — Janów — Iwacewice — Wołkowysk	208
10	Ożarów — Nowy Dwór (Modlin) . . . . .	33
11	Katowice — Częstochowa — Działoszyn . . . . .	150
12	Niezwiska — Korszów . . . . .	27
13	Kraków — Miechów . . . . .	51
14	Chełm — Hrubieszów — Sokal . . . . .	105
15	Ciechomice — Płock — Sierpc — Brodnica. . . . .	107
16	Wieluń — Opatówek — Konin . . . . .	126
17	Stary Sącz — Szczawnica — Nowy Targ . . . . .	80
	Razem . . . . .	2496

Koszt budowy tych linii ma wynosić 975 milj. zł. a zaopatrzenie ich w niezbędną ilość taboru 380 milj. zł., razem 1355 milj. zł.

Program powyższy obejmuje linie rozmaitego znaczenia. Są w nim linie *niezbędne* dla rozwoju życia gospodarczego Państwa, są linie *pożyteczne* dla tego celu, ale są i linie o charakterze lokalnym. Pierwsze będą dochodowymi od razu, drugie po upływie pewnego czasu, ostatnie mogą być dla sie-

\*) Inż. R. Wisznicki. Budowa nowych kolei w Polsce. Świat № 7 z dnia 18 lutego 1928 r.

ci kolejowej ciężarem. Z punktu widzenia interesów ogólnopństwowych budowa linii tej ostatniej kategorii jest także potrzebna, o ile one przetrną obszary pozbawione dogodnych dróg komunikacyjnych, a posiadają warunki do rozwoju sił wytwórczych, ale przy niezbędnym warunku niezmnieszenia ogólnej dochodowości sieci kolejowej. Program inż. Romockiego sfinansowania budowy wskazuje, że ten warunek będzie spełniony i dlatego nie będę poddawał w wątpliwość, czy wszystkie siedemnaście projektowanych linii są najpilniejsze, czy nie należałoby niektórych z nich odłożyć na dalszy okres, a zastąpić je innymi, lecz przejdę do najważniejszych wyników rozważań autora.

Przedewszystkiem inż. Romocki stwierdza osiągniętą już przez polskie koleje niezależność finansową i samodzielną zdolność do szybkiego rozwoju, ale uważa za konieczne zwiększenie wpływów z przewozów przez projektowane podwyżki taryf: osobowej od 1 kwietnia r. b. (w rzeczywistości wprowadzona od 15 sierpnia) i towarowej od 1 lipca r. b. (projektuje się wprowadzić po ukończeniu ogólnej reformy taryf od 1 stycznia 1929 r.). Dalsze przypuszczenia są następujące: wzrost wpływu z przewozów na liniach istniejących 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> rocznie, dochody z 1 km. linii nowo-wybudowanych równe 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> dochodów z 1 km. linii istniejących, współczynnik eksploatacji dla linii istniejących, zmniejszający się z 0,83 w 1926 r. do 0,75 w 1930 r. i następnym, a dla nowo-wybudowanych 0,90. Przy tych przypuszczeniach nadwyżka dochodów do 1936 r. wystarczaby na pokrycie wydatków budowy nowych linii, zaopatrzenie ich w tabor, przeznaczenie 125 milj. zł. rocznie na inne wydatki inwestycyjne na kolejach i wpłaty do Skarbu Państwa 80 milj. zł. rocznie, przyczem w końcu każdego roku budżetowego otrzymywałyby się pozostałość, w pierwszych latach nieznaczna, w ostatnich poważna.

Program powyższy, oparty na wykonaniu całej budowy wyłącznie z nadwyżki dochodów eksploatacji nie jest jedynym sposobem sfinansowania. Inż. Romocki rozpatruje jeszcze dwa inne, mianowicie budowę przez towarzystwa prywatne i załączenie pożyczki, ale dochodzi do wyniku, że pierwszy byłby najdogodniejszy dla Państwa, choć nie wyłącza możliwości stosowania i dwóch pozostałych. Wynik ten byłby bezsprzeczny, gdyby wskazane wyżej przypuszczenia się sprawdziły i dlatego należy wyjaśnić ich prawdopodobieństwo.

Przedewszystkiem nowe linie odbiorą znaczną ilość przewozów od niektórych linii istniejących, a nowe przewozy, które wywołają, mogą nie pokryć strat wynikłych z przewozów odebranych. W normalnych warunkach przy zwiększeniu długości sieci, gęstość przewozów ładunków (to jest ilość tonno-km. na km.), która stanowi głównie o dochodowości kolei, zwykle się zwiększała. Tak np. w pięcioleciu 1906—1911 r. na kolejach Rosji Europejskiej, Niemiec i Austrii przy zwiększeniu długości sieci około 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> rocznie, przeciętna gęstość przewozów na całej sieci (z włączeniem nowych linii) zwiększała się o 3—4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> rocznie. Według programu inż. Romockiego zwiększenie długości sieci ma się odbywać w nieco szybszym tempie (około 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> rocznie), ale za to wzrost gęstości przewozów przyjmuje on tylko 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> rocznie. Przypuszczenie więc

jest prawdopodobne, ma się rozumieć z warunkiem, że nasze życie gospodarcze weszło już na drogę normalnego rozwoju i nie grożą nam żadne nieprzewidziane niespodzianki.

Drugie przypuszczenie dotyczy współczynnika eksploatacji. Wielkość jego jest zależna nie tylko od kosztów eksploatacji, a więc od gospodarki kolejowej, ale i od taryf, które według programu inż. Romockiego miały być podwyższone. Spełniono to już co do taryf osobowych i ma być spełnione względem towarowych. O ile ta podwyżka, jak wyrażano obawę, nie wpłynie ujemnie na ilość przewozów, to osiągnięcie od 1930 r. na liniach obecnie istniejących współczynnika eksploatacji 0,75 przy stałym ulepszaniu się gospodarki i zwiększaniu gęstości przewozów, które zmniejsza koszt jednostki przewozu, jest zupełnie możliwe. Przeciętny współczynnik 0,90 dla linii nowo-wybudowanych przyjęto ostrożnie. Wprawdzie w liczbie projektowanych linii są takie, na których współczynnik eksploatacji będzie może w pierwszych latach wyższy, ale też są i takie, na których on od początku będzie niższy.

Jak widać z powyższego program inż. Romockiego sfinansowania projektowanego rozwoju sieci kolejowej jest zupełnie możliwy do wykonania, a prócz tego według mojego zdania, zawiera poważną rezerwę na możliwe nieprzyjemne okoliczności w znacznej sumie przewidzianej na zakup taboru, stanowiącej 39<sup>0</sup>/<sub>0</sub> kosztu samej budowy. Nie wątpię, że ta suma została obliczona na podstawie przewidywanych ilości przewozów, uważam jednak, że nie będzie potrzeby wydatkowania jej całkowicie do wiosny 1936 r. Na podstawie badań nad kosztem budowy kolei w Rosji, które prowadziłem przed wojną, mogę wskazać, że stosunek procentowy wydatków na tabor do wydatków na samą budowę wynosił dla linii mających przewieźć:

6 par pociągów około	25 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
12 „ „ „	40 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
18 „ „ „	55 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Z linii projektowanych można zaliczyć do pierwszej grupy 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, do trzeciej 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> i pozostaje na drugą 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Przy takim ustosunkowaniu długości linii wydatki na zakup taboru wyniosą rzeczywiście przeciętnie dla wszystkich linii 39<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Ale tabor w takiej ilości nie będzie potrzebny od razu. Za wyjątkiem takich linii, jak np. Zagłębie — Gdynia, nowe linie wymagają zwykle pewnego czasu do wywołania przewozów i dlatego zaopatrzenie ich w tabor powinno być dokonywane w miarę potrzeby stopniowo. Przeciętna ilość pociągów na całej sieci w 1927 roku wyniosła 9,0 par, a na liniach nowo-wybudowanych, według powyższego przypuszczenia, byłaby 11,7 par. Wydaje się to nieprawdopodobne i dlatego uważam, że wydatki na zakup taboru możnaby w programie rozłożyć na dłuższy okres czasu.

Program inż. Romockiego oparty na wyjaśnionych potrzebach rozwoju sieci kolejowej i wskazujący możliwość jego sfinansowania o własnych siłach jest pierwszym programem realnym. Urzeczywistnienie jego już się rozpoczęło i można się spodziewać, że nic nie stanie na przeszkodzie do doprowadzenia go do końca.



Fragm. dworca w Brześciu n/Bug.



Budyn. stacyjny w Tenetnikach.

# Przebudowa węzła kolejowego warszawskiego w dziesięcioleciu 1918--1928.

Inż. dr. A. WASIUTYŃSKI.

## Węzły kolejowe i braki węzła warszawskiego.

Ze wzrostem ruchu eksploatacja dróg żelaznych napotyka największe trudności techniczne w punktach, w których się kilka linii kolejowych zbiega; w nich też urządzenia kolejowe podlegają z biegiem czasu największym zmianom, które stają się konieczne dla zadośćuczynienia potrzebom przewozu i zmniejszenia kosztów eksploatacji. Przebudowa na istniejących sieciach dróg żelaznych pierwotnych urządzeń w punktach węzłowych stała się w nowszych czasach jedną z najważniejszych spraw komunikacyjnych, zwłaszcza w stolicach, do których, jak to widzimy z przykładów Paryża, Londynu, Berlina i innych stolic europejskich, dostosowuje się rozwój sieci i ruchu kolejowego w całym państwie.

Główne braki węzła kolejowego warszawskiego, które się już dawno, a z biegiem czasu coraz dotkliwiej dawały odczuwać, wynikają z połączenia sieci kolejowych lewego i prawego brzegu Wisły w Warszawie jednym tylko mostem i z nieodpowiedniego do potrzeb współczesnych stanu dworców i stacji ładunkowych oraz technicznych stacji postojowych i rozrządowych. Wyczerpanie zdolności przepustowej linii obwodowej, na której most przez Wisłę jest położony, powoduje przetrzymywanie pociągów i przedłuża postój wagonów. Wynikają stąd duże straty wskutek niedostatecznego wyzyskania taboru towarowego, oraz trudności w rozkładzie pociągów osobowych. Niedostateczne i nieodpowiednie urządzenie stacji zwiększa trudności techniczne i koszt eksploatacji i powoduje straty i niedogodności dla korzystających z przewozu.

Wymienione braki nie dadzą się usunąć przez częściowe ulepszenia i uzupełnienia, lecz wymagają całkowitej zmiany i znacznego rozwinięcia urządzeń węzła czyli jego przebudowy.

## 1894—1914. Sprawa przebudowy przed wojną.

W dniu odnowienia Państwa Polskiego, projekty przebudowy węzła kolejowego Warszawskiego posiadały już swoją ćwierć-wiekową historję. Prace w okresie przedwojennym, od r. 1894, inżynierów Rohna i Zielińskiego, Świętochowskiego i Eberhardta, Wasiutyńskiego i in. świadczą, od jak dawna odczuwano braki urządzeń kolejowych warszawskich i poszukiwano rozwiązań, któreby najlepiej je usuwało. Rząd rosyjski uznawał potrzebę przebudowy węzła warszawskiego, widząc w niej środek ściślejszego zespolenia dróg żelaznych lewego brzegu Wisły z siecią kolejową rosyjską i łącząc ją, po dokonaniu wykupu dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej, z projektem zmiany na tej drodze toru normalnego na rosyjski. Jednakże z projektu przebudowy węzła, zatwierzonego w r. 1903, były wykonane w tym okresie tylko pewne roboty na stacjach prawego brzegu Wisły i na linii Obwodowej z budową nowego mostu przez Wisłę, do wykonania zaś zmienionego projektu, zatwierzonego w r. 1914, nie zdołano przystąpić ze względu na wybuch wojny\*).

## Węzeł warszawski podczas wojny 1914—1918.

Podczas działań wojennych dworce i inne budowle i urządzenia stacyjne węzła warszawskiego uległy przeważnie zniszczeniu. Odbudowa kolei szynowych i ich połączeń według jednostajnego toru normalnego ułatwiła ruch w węźle, lecz przy jej wykonaniu miano wyłącznie na względzie zadośćuczynienie potrzeb wojennych. Zresztą ruch handlowy zamarł lub był bardzo ograniczony.

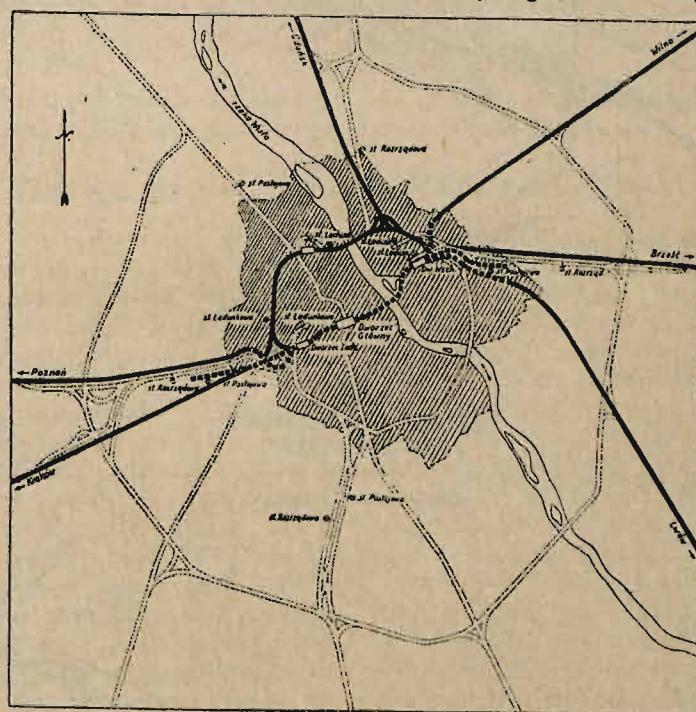
\*) W sprawie bardziej szczegółowej historii projektów przebudowy węzła kolejowego warszawskiego w okresie przedwojennym i projektu, wykonywanego obecnie, por. artykuł A. Wasiutyńskiego w № 39 — 49 z r. 1921 i w № 6 z r. 1922 Przeglądu Technicznego.

## 1918—1919. Prace przedwstępne do Ustawy Sejmowej o przebudowie.

Jeżeli już przed wojną pod rządem rosyjskim stan węzła warszawskiego uznawany był, ze względu na potrzeby eksploatacji kolejowej, z każdym rokiem bardziej trudnym do zniesienia, to z chwilą, gdy Polska odzyskała swoją niepodległość, Warszawa zaś swój charakter stolicy, uzdrowienie tego serca sieci kolejowej polskiej stawało się koniecznością nie tylko kolejową, lecz społeczną i państwową.

Jeszcze podczas okupacji niemieckiej, w przewidywaniu zbliżającej się likwidacji wojny, była utworzona w końcu września 1918 roku przy sekcji kolejowej Ministerjum Przemysłu i Handlu, z inicjatywy szefa sekcji inż. Eberhardta, czasowa Komisja do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego z udziałem przedstawicieli Magistratu i Stowarzyszenia Techników\*\*) mająca za zadanie przerobienie i przystosowanie do nowych warunków, w tej liczbie do ujednostajnionej już normalnej szerokości toru, dawniejszego projektu przebudowy węzła i rozpatrzenie propozycji Magistratu co do wprowadzenia w nim zmiany kierunku linii kolejowej, biegnącej przez miasto. Ogólny projekt przebudowy węzła warszawskiego, opracowany przez tę Komisję i uzgodniony z Magistratem m. st. Warszawy obejmuje następujące urządzenia:

Plan ogólny przebudowy i rozwoju węzła kolejowego warszawskiego.



### A. Dla ruchu osobowego:

Czterotorowa linja średnicowa, przecinająca miasto i rzekę Wisłę w kierunku zachodnio-wschodnim z dworcami krańcowymi

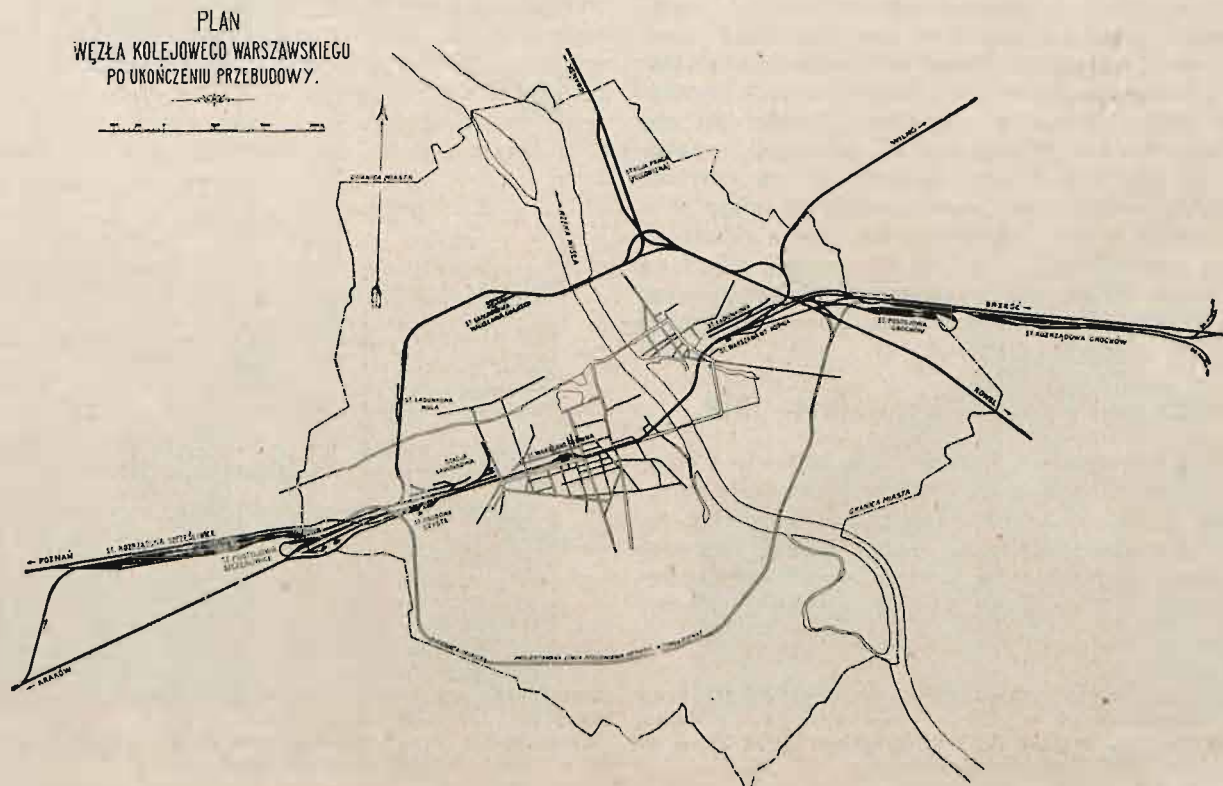
\*\*) Do składu czasowej Komisji weszli: z ramienia Ministerjum Inż. Dr. A. Wasiutyński (przewodniczący), Inż. J. Eberhardt i Inż. Gryżewski, z ramienia Magistratu Inż. J. Prüffer i arch. Michalski, ze Stow. Techników Inż. S. Sztolcman. Prócz nich od stycznia 1919 r. w posiedzeniach Komisji brali udział: przedstawiciel władz wojskowych szef sekcji kolejowej, przewodniczący sekcji budowy i prezes dyrekcji kolejowej Warszawskiej oraz przedstawiciele innych zainteresowanych ministerjów w sprawach do nich się odnoszących.

wemi: zachodnim (Czyste) i wschodnim (Praga) i dworcem głównym na terytorjum obecnej stacji Warszawa Główna.

Na dworcu zachodnim zbiegają się linie: Krakowska i Poznańska. Pociągi osobowe tych linii przebiegają dalej całą linię średnicową do dworca wschodniego, na którym bieg ich kończy się i zaczyna. Na dworcu wschodnim zbiegają się linie: Gdańska, Wileńska, Brzeska i Lwowska. Pociągi osobowe tych linii przebiegają również całą linię średnicową do dworca zachodniego, na którym bieg swój kończą i zaczynają.

W pobliżu dworców zachodniego i wschodniego projektowane są stacje techniczne do postoju, oczyszczania i zestawiania składów pociągów osobowych.

Linia średnicowa przechodzi od dworca zachodniego do dworca głównego w otwartym wykopie na terytorjum kolejowym, zaś od tego dworca do ul. Smolnej — w tunelu pod Aleją Jerozolimską i 3-go Maja, poczem biegnie przez dolne miasto po wiadukcie, przecina rzekę Wisłę mostem położonym o 400 m. niżej mostu Poniatowskiego, dalej zaś po nasypie wchodzi na dworzec wschodni. Na dworcach krańcowych odbywać się ma zmiana parowozów pociągowych na elektrowozy.



Na dworcu głównym, pomieszczenia dla podróżnych i kasy, biletowe i bagażowe mają być położone na poziomie ulic, perony zaś i tory — o piętro niżej.

#### B. Dla ruchu towarowego:

Dwutorowa linia, okalająca miasto od północy (istniejąca linia obwodowa), z dwiema krańcowymi stacjami technicznymi (rozrządowymi), położonymi poza granicami miasta, i stacjami ładunkowymi: Sienna, Cytadela, Jagiellońska i Kawęczyńska w obrębie miasta.

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

Na stacji Cytadela od strony miasta i rzeki Wisły ma być zbudowana Komora Celna.

W ogólnym projekcie przebudowy przewidziano możliwość dalszego rozwoju węzła kolejowego warszawskiego w odleglejszej przyszłości, gdy, wskutek budowy nowych linii i zwiększenia się ruchu, przechodząca przez miasto jedna linia średnicowa osobowa i okalająca je od północy jedna linia towarowa nie będą w stanie ruchowi poddać. Urządzenia, których możliwość plan przewiduje, lecz które nie wchodzi w zakres projektu przebudowy, są następujące:

A. Dla ruchu osobowego: linia średnicowa na lewym brzegu Wisły, przecinająca miasto w kierunku północno-południowym.

B. Dla ruchu towarowego: rozszerzenie stacji rozrządowej północnej i nowa stacja rozrządowa na południe od miasta, oraz druga linia obwodowa, okalająca miasto od południa, z odpowiednimi stacjami ładunkowymi.

Nadto, poza obrębem miasta, linia obwodowa zewnętrzna, w celu ułatwienia w węzle ruchu towarowego przechodniego oraz dojścia nowych linii kolejowych.

Ten projekt Komisji posłużył za podstawę wniosku Ministra Kolei Żelaznych do Rady Ministrów o przedstawienie do uchwały Sejmu Ustawy o przebudowie węzła kolejowego warszawskiego. Ustawa ta została zatwierdzona przez Sejm 19 lipca 1919 r. Upoważnia ona rząd do poczynienia wszelkich potrzebnych czynności celem przebudowy węzła kolejowego warszawskiego. Kosztorys przebudowy zatwierdzi Rada Ministrów na wniosek Ministra Kolei Żelaznych, a potrzebne kredyty wstawi Ministerjum Kolei Żelaznych corocznie w preliminowanej wysokości do budżetu. Nieruchomości, objęte ogólnym projektem przebudowy, ulegają przymusowemu wywłaszczeniu. Minister Kolei Żelaznych mocen jest przystąpić przed zatwierdzeniem kosztorysu do natychmiastowego rozpoczęcia przebudowy według planu przez niego ułożonego, na co przyznaje mu się na rok 1919 kredyt w wysokości 15 milionów marek. Wykonanie Ustawy należy do Ministra Kolei Żelaznych.

W objaśnieniach do wniosku Ministra Kolei Żelaznych kosztą przebudowy podano według cen przedwojennych na 70 milionów marek, termin zaś wykonania lat 10, w czym około 4 lat termin wykonania pierwszej najważniejszej serii robót, której koszt według cen przedwojennych obliczono w przybliżeniu na 28 milionów marek, zaznaczając, że koszt robót wówczas wykonywanych był conajmniej pięciokrotnie wyższy od przedwojennego.

### Rok 1919. Organizacja przebudowy.

Początkowo zamierzono zlecić ogólne kierownictwo przebudowy osobnemu Komitetowi, bezpośrednio zaś zarządzanie robotami inżynierowi głównemu. Jednakże wskutek opozycji Ministerjum Skarbu, Komitet ten, wkrótce po jego utworzeniu, rozwiązano i kierownictwo przebudowy węzła poruczono z d. 15 sierpnia 1919 roku Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, która wykonywała roboty przy pomocy naczelników oddziałów przebudowy. Roboty, związane z eksploatacją, wykonywa Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie.

Jednocześnie utworzono w charakterze organu doradczego i opiniodawczego przy Ministrze Kolei \*) stałą Komisję do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, stanowiącą zmniejszony skład Rady Technicznej, która miała być wkrótce utworzona do rozpatrywania wszelkich zasadniczych spraw technicznych i ważniejszych projektów. Działalność Komisji obejmuje rozpatrywanie warunków technicznych, projektów, kosztorysów ogólnych, planów wykonania robót i projektów i wszelkich spraw technicznych, posiadających w przebudowie węzła znaczenie zasadnicze lub ogólne, lub wymagających uzgodnienia z innymi ministerjami i z Magistratem m. st. Warszawy, oraz kontrolę stanu i postępu robót. Do Komisji przebudowy węzła wchodzi: przewodniczący i członkowie mianowani przez Ministra Komunikacji \*\*), przedstawiciele Sztabu Generalnego i Magistratu m. st. Warszawy, Dyrektorowie Departamentów technicznych M. K. i Prezesi Dyrekcji Budowy K. P. \*\*\*) i Dyrekcji Warszawskiej K. P. oraz na zaproszenie przewodniczącego przedstawiciele innych zainteresowanych ministerjów przy rozpatrywaniu spraw do nich się odnoszących. W r. 1927, wskutek likwidacji Dyrekcji Budowy K. P., ogólne kierownictwo przebudowy węzła Warszawskiego przejął Departament Utrzymania i Budowy, przy którym utworzono Biuro Projektów i Studjów. Departamentowi podlega bezpośrednio w charakterze organu wykonawczego Kierownik przebudowy \*\*\*\*).

### 1919 — 1921. Roboty przygotowawcze.

Dyrekcja Budowy K. P., utworzona w czerwcu 1919 r., prowadziła wówczas budowę dróg żelaznych Kutno-Strzałków, Łowicz-Kutno-Płock i Płock-Sierpc jako najpilniejszych według planu, opracowanego przez Ministerjum. Przekazanie jej w końcu sierpnia tegoż roku przebudowy węzła warszawskiego zwiększyło bardzo znacznie zakres jej działalności i wywołało konieczność utworzenia nowych organów zarządu. Rozpatrzenie się w przekazanych jej projektach, prace organizacyjne i niektóre roboty przygotowawcze zajęły jej pozostałe miesiące roku 1919 i rok następny, w ciągu których wykonała robót przy przebudowie węzła warszawskiego (w przeliczeniu według średniej skali rocznej rozporządzenia z dn. 14. V. 1924) na sumę 847,000 zł. Do nielicznych robót, wykonywanych przez

\*) W niniejszym artykule, wszędzie gdzie mowa o uchwałach Komisji, rozumieć należy uchwały zatwierdzone przez Ministra Komunikacji (Kolei)

\*\*) Do pierwszego składu Komisji weszli członkowie mianowani przez Ministra: inż. Dr. A. Wasutyński (przewodniczący), inż. S. Sztolcman (zastępca przewodniczącego), inż. E. Landsberg, inż. J. Fedorowicz, inż. M. Piechowski, arch. M. Tołwiński. W r. 1925 przy utworzeniu Rady Technicznej, na miejsce inż. Landsberga, który wystąpił ze służby, mianowany był inż. A. Frank, na miejsce zaś zmarłego arch. M. Tołwińskiego, arch. M. Lalewicz. W roku 1927 był powołany do Komisji inż. J. Berkiewicz.

\*\*\*) Pierwszym Prezesem Dyrekcji Budowy był śp. inż. J. Stecewicz, po nim zaś od r. 1922 do r. 1927 inż. J. Berkiewicz. Naczelnikiem Wydziału technicznego Dyrekcji Budowy był inż. A. Miszke, obecny Naczelnik Biura Projektów i Studjów.

\*\*\*\*) Kierownikiem robót przebudowy węzła Warszawskiego (naczelnikiem oddziału) był od r. 1919 do r. 1924 nieodżałowany ś.p. inż. I. Ciszewski. Po jego śmierci objął to stanowisko znany z dużej wiedzy inżynierskiej i doświadczenia inż. St. Olszewski.

Dyrekcję Budowy w tym okresie zawieruchy wojennej, należały roboty ziemne na prawym brzegu Wisły, już dawniej rozpoczęte przez Komitet, oraz budowa dworca czasowego na stacji Warszawa-Główna.

Komisja do spraw przebudowy węzła Warszawskiego rozpoczęła swoją działalność od opracowania szczegółowych warunków technicznych przebudowy, podziału robót na okresy wykonania, i od rozpatrzenia najpilniejszych projektów.

Założenia, przyjęte przez b. Komisję czasową przy opracowaniu projektu ogólnikowego co do oczekiwanego ruchu i przekroju podłużnego linii w węźle, zostały ponownie rozważone i, po rozpatrzeniu szeregu spraw zasadniczych, zredagowane szczegółowe warunki techniczne przebudowy, określające jej granice, ilości przewozów, przelotność, granice pochyleń i krzywizny linii, oraz warunki, którym winny czynić zadość poszczególne urządzenia w węźle pod względem technicznym.

Wielką całość robót przebudowy Komisja podzieliła na dwie serie, z których pierwsza obejmuje budowę linii średnicowej z mostem przez Wisłę, druga zaś budowę stacji rozrządowych i ładunkowych. Budowę linii średnicowej podzielono na dwa okresy, przyczem w pierwszym okresie ma ona być wybudowana na dwa tory z urządzeniami niezbędnymi do otwarcia po nich ruchu pociągów. W drugim okresie, bezpośrednio po pierwszym, bez przerwy robót, budowa linii średnicowej ma być uzupełniona do czterech torów w linii głównej z odpowiednimi urządzeniami. Ten podział robót Komisja przyjęła w głębokim przekonaniu, że dla uporządkowania ruchu w węźle warszawskim jest przedewszystkiem niezbędne uzyskanie dla ruchu osobowego nowego połączenia przez Wisłę, i że w tym podziale każda z trzech części robót winna być tak pomyślana, aby mogła być wyzyskana do eksploatacji bezpośrednio po ukończeniu.

W zastosowaniu do pomienionego podziału robót na serie i okresy wykonania należało opracować ogólny plan wykonania robót z podziałem na poszczególne lata i kosztorysem oraz plan wykonania projektów. Konieczność sporządzenia tych planów Komisja uznała na pierwszym swoim posiedzeniu i zażądała od Dyrekcji Budowy ich przedstawienia do swego rozpatrzenia.

Najpilniejszym z projektów był projekt czasowej stacji Warszawa-Główna i czasowego dworca na tej stacji.

### Czasowy dworzec i stacja Warszawa-Główna.

Potrzeby ruchu kolejowego skłoniły Ministerjum Komunikacji do rozpoczęcia robót przygotowawczych na tej stacji jeszcze przed wydaniem Ustawy o przebudowie węzła warszawskiego. Dla przyjęcia na st. Warszawa-Główna pociągów osobowych linii prawego brzegu Wisły, umożliwionego wskutek ujednostajnienia szerokości toru, stawało się niezbędnym rozszerzenie tej stacji. Projekt przebudowy węzła warszawskiego przewidywał budowę stałego dworca głównego na terytorjum istniejących torów tej stacji i urządzenie w okresie przejściowym czasowej stacji osobowej na sąsiednim terytorjum Komory Celnej. Słaba działalność Komory w okresie powojennym ułatwiła pomieszczenie jej w innym miejscu (a mianowicie w magazynach na stacji Warszawa-Gdańska) i dogodne rozplanowanie czasowej stacji osobowej na terytorjum komorowem, zajętem przez władze wojskowe. Była czasowa Komisja, w następstwie zaś Komitet przebudowy, zajęły się pracami przygotowawczymi do budowy stacji i dworca. Uzgodniono z władzami wojskowymi i celnymi opróżnienie gmachów Komory i Dyrekcja Warszawska K. P. przystąpiła do ich burzenia. Nowoutworzona Komisja do spraw przebudowy węzła warszawskiego rozpatrzyła i zaakceptowała plan stacji czasowej o 12-tu torach peronowych, opracowany przez Dyrekcję Budowy, oraz zasadnicze dane do projektu dworca. Zaproszono kilku architektów do opracowania konkursowo tego projektu. Pomysł architekta T. Zielińskiego pokrycia całego dworca, kształtu prostokątnego o powierzchni w planie 1.480 m<sup>2</sup>, jedną wiatą, wspartą na łukach drewnianych, uznany był za najodpowiedniejszy, gdy okazało się możliwym zastosowanie przy rozpiętości 24 m. łuków kratowych systemu Stephana. Wewnętrzne rozplanowanie dworca było przedmiotem szczególnych rozważań Komisji, które doprowadziły do prostego i, jak



pokazało doświadczenie, nader odpowiedniego rozwiązania. Dn. 2 maja 1920 r. założono fundamenty dworca, zaś dn. 20 kwietnia 1921 oddano do użytku publicznego tę budowlę, która niewielkimi stosunkowo środkami zaspokoila na pewien czas potrzeby ruchu osobowego i stanowiła poważny krok w przejściu do właściwych robót budowy linii średnicowej.

### Plan wykonania robót.

Przy rozpatrzeniu sprawozdań w końcu sezonu budowlanego r. 1920 Komisja ponowiła swoje żądanie z roku poprzedniego jak najszybszego opracowania przez Dyрекcję Budowy planu kolejności wykonania robót i projektów, przyczem zaznaczyła, że długość I-go okresu robót winna być określona w zależności jedynie od możliwości technicznej wykonania robót w warunkach normalnych i że, w razie niemożności asygnowania sum na poszczególne lata odpowiednio do tego planu, niektóre roboty wypadnie przenosić na lata dalsze, ostateczny zaś termin ukończenia robót I-go okresu odpowiednio oddalić.

Linia średnicowa, stanowiąca zasadniczą część przebudowy węzła warszawskiego, jest jednocześnie jej częścią najkosztowniejszą. Z drugiej strony, oczywiście jest, że budowa jej nie da żadnych korzyści w ruchu kolejowym węzła, zanim po niej nie będą puszczane pierwsze pociągi. Stanowi to najgłówniejszą trudność w urzeczywistnieniu tak niezbędnego przedsięwzięcia, trudność, dającą się w pewnej mierze złagodzić przez budowę na tej linii najpierw jednej tylko pary torów głównych i przez odłożenie wszelkich robót, nie prowadzących do głównego celu, którym jest osiągnięcie w jak najkrótszym czasie nowego połączenia kolejowego przez Wisłę, dającego realne korzyści dla eksploatacji. Z tą zasadniczą myślą Komisja dążyła do ustalenia planu wykonania robót w terminach technicznie możliwych i do dostosowania do nich przewidywań budżetowych. W uchwale z dnia 20 grudnia 1920 r. Komisja uznała, że jeżeli linia średnicowa dwutorowa i część stałej stacji osobowej głównej z czterema torami nie będzie ukończona w r. 1925, a pozostałe dwa tory na linii średnicowej i pozostałe tory na stałej stacji głównej w r. 1928, to urządzenia tymczasowe nie będą w stanie czynić zadość potrzebom przewidywanego wzrostu ruchu osobowego.

W wykonaniu zatwierdzonych uchwał Komisji Dyrekcja Budowy przedstawiła w początku r. 1921 plan wykonania robót I-go okresu z rozkładem na lat cztery i kosztorys na 15 milionów rubli, które Komisja zaakceptowała z zastrzeżeniem, że przeliczenie rubli na marki polskie będzie dokonywane w miarę zmian stosunku cen przedwojennych do cen rzeczywistych w czasie wykonania robót i zamówień. Jednocześnie z tem Komisja zaznaczyła, że ze względu na ogólny program robót kredyt na r. 1921, żądany przez Dyrekcję Budowy w sumie dwóch i pół miliona rubli złotych, nie może być zmniejszony. Te wnioski Komisji uzyskały zatwierdzenie Ministra Komunikacji.

Jednakże suma, wyasygnowana rzeczywiście na przebudowę węzła w r. 1921, wyniosła (w przeliczeniu według skali średniej rocznej) 1.800.000 zł. t. j. nieledwie trzy razy mniej, niż było niezbędne do wykonania robót według programu. Te środki wystarczyły zaledwie na ukończenie budowy dworca czasowego i rozpoczęcie pewnych robót na linii średnicowej. Sumy, asygnowane w następnych latach czterech były wprawdzie nieco większe, gdyż wyniosły (w przeliczeniu według średniej rocznej, w złotych):

w r. 1922 . . .	2.576.000 zł.
" " 1923 . . .	3.880.000 "
" " 1924 . . .	2.485.000 "
" " 1925 . . .	2.363.000 "

dawały jednak razem z wydaniami poprzednio w latach 1919 do 1921 niewiele co więcej, niż trzecią część tej sumy, która według kosztorysu była niezbędna do ukończenia robót I-go okresu przebudowy. Dodać należy, że wysokość kredytu na dany rok budżetowy stawała się wiadomą zwykle dopiero w ciągu sezonu budowlanego i nieraz bywała w ciągu roku zmieniana. W tych warunkach o wykonywaniu robót według początkowo zamierzonego planu nie mogło być mowy, ułożenie zaś jakiegokolwiek planu robót na sezon następny było wysoce utrudnione. Przeciw takiemu biegowi przebudowy i słabemu postępowi robót Komisja do spraw przebudowy prote-

stowała niejednokrotnie przy rozpatrzeniu sprawozdań, wskazując na skutki, jakie mieć będzie opóźnienie terminu jej ukończenia, jednakże zaradzić temu nie miała możliwości. Co w tym okresie czasu dało się wykonać, podano niżej.

Jako jedną z przyczyn, utrudniających postęp robót i projektów, Komisja zaznaczyła stały brak w obu dyrekcjach wykwalifikowanych sił technicznych, wywołany niedostatecznym uposażeniem i innymi niezadawalającymi warunkami służbowymi.

### R. 1921. Przeciwnicy linii średnicowej.

Po uchwaleniu Ustawy Sejmowej z dn. 19 lipca 1919 r. wielu planistów i architektów wypowiadało się przeciw przeprowadzeniu linii kolejowej przez miasto według planu, przyjętego w tej Ustawie, twierdząc, że uniemożliwi ona dobre rozplanowanie Powiśla i zszpeci panoramę Warszawy. Również niektórzy technicy, wobec trudności technicznych i kosztowności budowy linii średnicowej, powracali do poszukiwania innych rozwiązań i wskazywali jako na środek, ich zdaniem, prostszy i tańszy niezwłoczną budowę linii południowej obwodowej wzamian linii średnicowej. Wprawdzie różne odmiany nowego połączenia kolejowego przez Wisłę były już niejednokrotnie, ostatnio zaś przed wnioskiem do Sejmu o uchwalenie Ustawy o przebudowie węzła warszawskiego, szczegółowo rozpatrywane, jednakże powyższe okoliczności sprawiły, że na wniosek Prezesa Dyrekcji K. P. w Warszawie, zainteresowanej w jak najszybszym uporządkowaniu ruchu w węzle, sprawa niezwłocznej budowy linii obwodowej południowej była w Komisji przebudowy węzła w końcu r. 1920 ponownie rozpatrzona. Przy tem rozpatrzeniu wyjaśniono: 1) że wybudowanie mostu przez Wisłę na linii południowej obwodowej wymagałoby nie mniej czasu, niż wybudowanie mostu na linii średnicowej; 2) że dla ruchu handlowego budowa linii południowej obwodowej, przewidziana w przyszłości, nie jest w okresie przebudowy węzła konieczna; 3) że linia ta nie czyniłaby wcale zadość udowodnionym potrzebom ruchu osobowego i 4) że natomiast, w razie wyjątkowej potrzeby, po moście na linii średnicowej mogłyby być przepuszczane pociągi towarowe. Wobec tego Komisja uznała za konieczne możliwe przyspieszenie budowy linii średnicowej.

### 1921 r. Kampanja w prasie.

Niezadowolenie pewnych kół fachowych z wykonywanego projektu przebudowy węzła i niedostateczne zrozumienie wśród szerszych warstw społecznych, jak dalece ta przebudowa jest dla usprawnienia przewozów na całej sieci kolejowej i dla dalszego rozwoju stolicy we współczesnym pojęciu europejskim niezbędną, ujawniło się w prasie. Kampanja, prowadzona w pewnych organach prasy stołecznej w początku r. 1921 przeciw rozpoczętym robotom linii średnicowej, skłoniła podpisanego niżej do zamieszczenia w pocytnym „Kurierze Warszawskim” z dn. 20 — 22 września tegoż roku wyjaśnień, w których zakończeniu znajdują się następujące ustępy:

„Pewne artykuły w prasie otwarcie zaznaczają, że projektowana budowa mostu kolejowego jest dzikim nonsensem, bo w barbarzyński sposób szpeci miasto i przerasta zdolność finansową Polski.

„Pięknie jest, gdy finansista posiada wysoko rozwinięte poczucie estetyczne, w danym jednak wypadku wydaje się prawdopodobiejszem, że wypowiada tu pośrednio swoje uczucia esteta, biorąc w sukurs motywy finansowe.

„Czyż bowiem człowiek praktyczny może żądać, aby bulwar Wisły, „przedłużony do Wilanowa z jednej strony, a do Bielan z drugiej”, służył tylko do pięknego widoku i spacerów z wyłączeniem urządzeń, których wymaga życie współczesne? Czyż na wielkiej długości pomiędzy mostem Poniatowskiego a mostem Kierbedzia nie będzie w przyszłości choćby jednego jeszcze mostu miejskiego, którego potrzebę oddawna przewidywano? Czyż w naszym grodzie budowa mostów ma być na przyszłość wogóle zakazana, że względu, że poziom wód wysokich i potrzeby żeglugi wymagają kilkumetrowego wzniesienia mostu, a więc i dojazdów do niego, nad niskimi brzegami?

„Nie, to jest niemożliwe, bo miasto nie rozwijałoby się, lecz zamierało.

„Znani specjaliści zagraniczni, prof. Stübben w zakresie budownictwa miejskiego i prof. Petersen w dziale komunikacji miejskich, którzy we wrześniu 1918 r. rozpatrywali na życzenie magistratu st. m. Warszawy projekty regulacji miasta w związku z przebudową węzła kolejowego, zapytani o opinię co do położenia projektowanego mostu kolejowego i przejścia linii średnicowej przez Powiśle jednomyślnie wypowiedzieli zdanie, że spraw komunikacyjnych pierwszorzędnej doniosłości nie można naginać do pomysłów regulacyjnych i że planista i architekt winni się do nich dostosować i znaleźć odpowiednie rozwiązanie.

„Nawet w wiekach kultury klasycznej ani trzeźwy rzymianin, ani grek wykwinny, nie pozwoliłyby sobie tak drwić ze zdrowego sensu żądaniem niczem nieograniczonego widoku tam, gdzie arcydzieła starożytnej sztuki inżynierskiej, wielopiętrowe akwedukty, doprowadzały do wiecznego miasta i jak dotychczas, od piętnastu wieków, doprowadzają życiodajną wodę do środka Bizancjum.

„A czym jest woda dla obleżonego miasta, tem są w naszym wieku komunikacje szybkie i masowe. Warszawa dusi się z braku odpowiednich komunikacji, Warszawa nie może zawisnąć na włosku jednego mostu kolejowego. Wybudowanie nowego mostu kolejowego w miejscu najodpowiedniejszym pod względem komunikacyjnym jest niezbędne dla życia miasta i jest koniecznością państwową. Na ten cel środki się znajdują, bo się znaleźć muszą.

„Dlatego też niezbędne jest przeciwdziałać podjudzaniu w ostatnich czasach pewnych organów błędnie informowanej prasy i tumanieniu opinii publicznej, które tej sprawie pierwszorzędnej wagi dla naszego miasta i całego kraju zaszkodzić mogą.

„Czas, aby o regulacji miasta, liczącej się z koniecznościami komunikacyjnymi, zamiast właścicieli szat uszkodzonych na drucie kolczastym Powiśla i zawiedzionych autorów pięknych jego obrazków, wypowiedziała się w prasie poważna opinia architektoniczna i artystyczna. Czas, aby zadaniami komunikacyjnymi naszej stolicy zainteresowali się nie tylko „mądrzy“ inżynierowie, lecz choćby ludzie mniej mądrzy, a nie pozbawieni zdrowego rozsądku, którym drogę są interesy miasta i kraju.

„A wtedy może usłyszymy, że najgłówniejszym błędem rozpoczętej przebudowy węzła kolejowego warszawskiego jest zbyt powolne jej wykonywanie i że obowiązkiem każdego obywatela kraju jest domagać się, aby była wszelkimi środkami przyspieszona.

### 1921. Narada Sejmowa.

Wątpliwości co do tego, czy właściwe jest rozwiązanie zadania przebudowy węzła warszawskiego w sposób przyjęty w zatwierdzonym projekcie, odbiły się również w Sejmie i skłoniły referenta budżetu Ministerjum Kolei w Komisji Skarbowo-budżetowej do postawienia wniosku o poddanie rewizji projektu i kosztorysu przebudowy węzła kolejowego warszawskiego i oparcie tej przebudowy na przeprowadzeniu linii południowej obwodowej z zachowaniem czołowego typu dworca głównego. Narada, wyznaczona w tym celu z udziałem przedstawicieli trzech ministerjów i szeregu rzeczoznawców, po szczegółowym rozpatrzeniu projektu i oględzinach na miejscu, przysłała do wniosku, że projekt przebudowy węzła warszawskiego z dworcami czołowymi posiada więcej stron ujemnych, niż projekt wykonywany, i że zalety dworców czołowych, na które wskazują ich zwolennicy, nie mogą być wyzyskane w Warszawie z powodu niemożliwości przeprowadzenia linii kolejowych w poziomie ulic albo w poziomie do niego zbliżonym. Poza tem narada uznała, że plan wykonania robót pierwszego okresu, przyjęty na lat cztery, nie powinien ulec przedłużeniu skutkiem braku kredytów i że wykonanie techniczne powinno przedsięwziąć wszelkie środki, ażeby w tym terminie wykończyć minimum robót, niezbędnych do oddania do ruchu linii średnicowej. Zwolnienie lub wstrzymanie robót pierwszego okresu celem przesunięcia ich na czas późniejszy dla ulżenia Skarbowi byłoby, zdaniem narady, niepożądane, gdyż mogłoby doprowadzić do zatamowania ruchu w węzle warszawskim i, w dalszym ciągu, na całej sieci, co właśnie mogłoby wywołać straty finansowe dla skarbu.

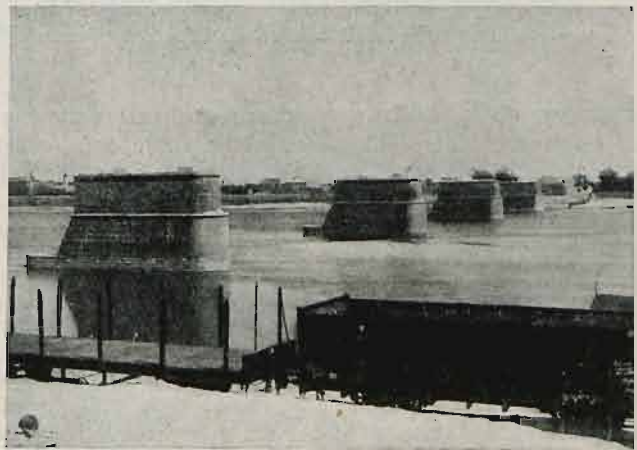
Narada z inicjatywy Sejmu w celu rewizji projektu i kosztorysu przebudowy węzła warszawskiego była raczej repetycją rzeczy dawno przemyślanych i powtarzanych wielu generacjom i urzędom od czasu, gdy w r. 1894 ś. p. Stanisław Rohn podał, w liczbie kilku odmian przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, projekt połączenia dworców prawego i lewego brzegu Wisły tunelem pod Alejami Jerozolimskimi. Była ona jednak pożyteczną, gdyż rozpatrzeniem krążących zarzutów i wątpliwości w szerokim gronie rzeczoznawców i osób, nie mających związku z przebudową węzła warszawskiego, przyczyniła się do uspokojenia sfer poselskich i opinii publicznej i pozwoliła rokować nadzieję, że przebudowa ta będzie mogła posuwać się w szybszym tempie.

### 1922 — 1925. Czterolecie robót pierwszego okresu. Most przez Wisłę.

Z robót na linii średnicowej, wymagających najdłuższego czasu, główną była budowa mostu przez Wisłę. Tę więc budowę oraz budowę długiego wiaduktu na Powiślu w dojeździe do tunelu pod Aleją 3-go Maja, należało rozpocząć najwcześniej.

Odmiany konstrukcji mostu, opracowane szkicowo w Dyrekcji Budowy, były rozpatrzone przez Komisję przy udziale przedstawicieli Ministerjum Robót Publicznych. Ustalono, że most ma być o pięciu przęsłach, o otworze każdego przęsła

w świetle pomiędzy podporami 89 m., z dwiema parami dźwigarów w każdym przęśle, pod dwa tory kolejowe każda, na wspólnych podporach. System dźwigarów łukowy ze ściągiem, pasy dźwigarów paraboliczne. Na szkicowe opracowanie architektoniczne mostu i wiaduktów linii średnicowej od ul. Czerwonego Krzyża do basenu portowego, tworzących z nią pewną całość, uchwalono ogłosić konkurs, na pośrednictwem Koła Architektów. Rezultaty tego konkursu, na którym przyznano nagrody architektowi L. Sokołowskiemu, T. Tołwińskiemu i A. Bojemskiemu, nie dały wprawdzie projektu, który mógłby być ostatecznie przyjęty, posłużyły jednak za materiał przy opracowaniu przez Dyrekcję Budowy projektu podpór mostu i projektów wiaduktów, rozpatrzonych następnie przez Kcmisję i zatwierdzonych do wykonania. Do robót przygotowawczych budowy podpór mostu przez Wisłę, oddanej z przetargu Polskiemu



Widok filarów mostu przez rz. Wisłę na linii średnicowej.

Towarzystwu Budowlanemu, oraz do budowy wielkiego wiaduktu na Powiślu o średniej wysokości ok. 10 m. i długości 340 m., oddanej firmie K. Rudzki, przystąpiono w tymże roku 1921.

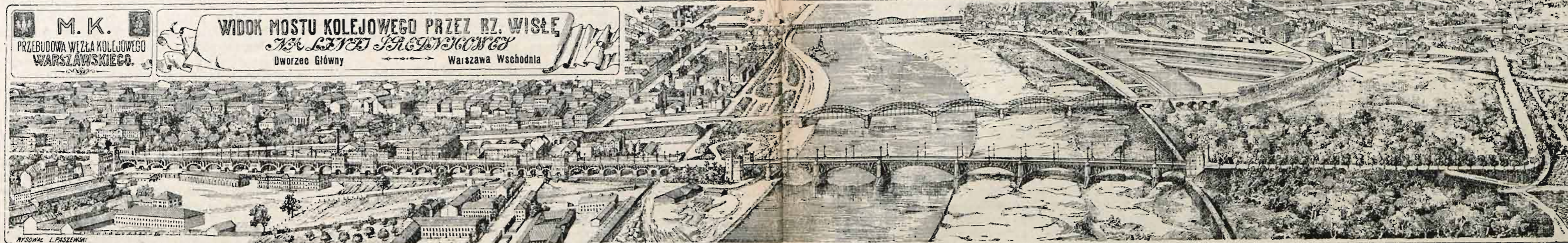


Wiadukt linii średnicowej na Powiślu. Widok ogólny.

Dla ułatwienia dowozu materiałów do mostu przeprowadzono wzdłuż lewego brzegu Wisły bocznice ze st. Warszawa Gdań-



Wiadukt linii średnicowej na Powiślu. Przejście nad ul. Solec.



ska. Podpory mostu, budowane od razu pod cztery tory, zostały ukończone w r. 1923, lecz zamówienie i ułożenie metalowej budowy wierzchniej, która dała most gotowy, musiało być odłożone na czas nieokreślony, o czym będzie mowa niżej. W tymże r. 1923 ukończono budowę wielkiego wiaduktu na Powiślu.

### Stacje linii średnicowej. St. Warszawa Wschodnia.

Pociągi, przebiegające linią średnicową, będą zestawiane na stacjach technicznych i stąd podawane na początkowe stacje ich wyprawiania, a mianowicie pociągi, biegnące na zachód, będą zestawiane na prawym brzegu Wisły, na stacji postojowej Grochów, i z niej podawane na st. Warszawa Wschodnia, pociągi zaś, biegnące na wschód, będą zestawiane na lewym brzegu Wisły, na stacji postojowej Szczęśliwice, i z niej podawane na st. Czyste. Po wyjściu ze stacji początkowej, pociągi obu kierunków będą przebiegać trakcją elektryczną całą linię średnicową, przechodząc przez stację Warszawa Główna, położoną w środkowej części miasta, przy czym na stacji, położonej w drugim końcu średnicy, odbywać się będzie zmiana elektrowozów na parowozy, i odwrotnie, zmiana parowozów na elektrowozy w pociągach powracających do Warszawy.

W programie robót stacja Warszawa Wschodnia była pilna, gdyż zamierzano ją uruchomić przed otwarciem linii średnicowej, tymczasowo jako stację typu czołowego dla linii prawego brzegu, budowa zaś jej była połączona z dużymi nasypami. Aby umożliwić zajęcie st. Warszawa Wschodnia pod te roboty, stacja Warszawa Wileńska była przystosowana do przyjęcia pociągów linii Brzeskiej i na tej stacji, całkowicie zburzonej podczas wojny, został wybudowany w roku 1920/21 dworzec czasowy. Projekt st. Warszawa Wschodnia w okresie największego przewidywanego jej rozwoju i w okresach pośrednich był rozpatrzony w Komisji i zatwierdzony jeszcze w r. 1920 po uzgodnieniu z Magistratem położenia przejazdów pod torami stacji osobowej i dojazdów do dworca w związku z regulacją tej dzielnicy przedmieścia Pragi. Olbrzymie na-

sypy tej stacji i ciągnącego się za nią dojazdu do mostu, wywołane przeważnie z portu pod Zeraniem, prędko się posuwały w wykonaniu. Komisja opracowała zasady projektowania dworca na tej stacji, rozpatrzyła szkicowy projekt tego dworca, opracowany przez ograniczony konkurs architektów, i zaakceptowała go w połowie r. 1921 do wykonania projektu szczegółowego. Jednakże zamiar szybkiego uruchomienia st. Warszawa Wschodnia w ostatecznym wysokim poziomie musiał być w następnych latach zaniesiony, gdyż wzrost ruchu osobowego uniemożliwił ograniczenie się na prawym brzegu Wisły do jednej tylko Warszawy Wileńskiej przy przeciąganiu się ponad program robót przebudowy węzła. Wskutek tego stara stacja Warszawa Wschodnia musiała być zachowana czynną i dworzec jej odnowiony.

### Stacja Czyste.

Konieczność otwarcia st. Czyste do ruchu osobowego przy uruchomieniu linii średnicowej nie była przewidywana ze względu na położenie tej stacji na krańcu miasta, jednakże całkowity projekt jej musiał być opracowany dla wyjaśnienia stopniowego jej wykonania w związku z dojściem na niej dróg żelaznych lewego brzegu Wisły do linii średnicowej oraz z budową stacji pocztowej i postojowej.

Na st. Warszawa Główna, ze względu na szczupłość miejsca, mogą być ułożone wyłącznie tylko tory peronowe. Wobec tego na urządzenia pocztowe, a mianowicie na postój wagonów pocztowych (tak zw. ambulansów), doczepianych do pociągów osobowych, na centralną sortownię pośyłek oraz na magazyny i biuro pocztowe była wybrana druga stacja osobowa lewego brzegu, to jest st. Czyste. Szkicowy projekt tej stacji przy rozpatrzeniu go w Komisji uległ częstym zmianom do r. 1923, w którym projekt urządzeń pocztowych na tej stacji został uzgodniony z Ministerstwem Poczty i Telegrafów, projekt zaś stacji osobowej zatwierdzony. Do robót na tej stacji dotychczas nie przystępowano, gdyż jej urządzenia kolejowe, podlegające wykonaniu przed otwarciem ruchu na linii średnicowej, mogą być ograniczone do minimum.

### Stacja postojowa Szczęśliwice.

Inaczej się ma ze stacją postojową Szczęśliwice, której jak najszybsze urządzenie stało się niezbędne nie tylko ze względu na techniczne potrzeby ruchu linii średnicowej, lecz też na konieczność korzystania z niej w okresie poprzedzającym, aby mieć możliwość usunięcia ze stacji osobowej Warszawa Główna starych torów postojowych, na których mają być układane tory linii średnicowej. Ta ostatnia okoliczność czyni koniecznym połączenie st. post. Szczęśliwice osobnemi łącznicami ze stacjami Warszawa Główna, stała i tymczasowa. Szkicowy projekt st. post. Szczęśliwice był rozpatrzony w Komisji jeszcze w r. 1920, poczem był kilkakrotnie przebrany i uzupełniany w związku z projektem budowy na tej stacji i urządzeń do czyszczenia i zaopatrywania składów. W r. 1924 na tej stacji były już ukończone roboty ziemne, ułożone 20 km. torów i przeszło 100 rozjazdów i wybudowane niektóre budynki, jednakże niegotowość, z powodu braku środków, innych urządzeń nie pozwoliła dotąd z niej korzystać.

### Stacja Warszawa-Główna.

W r. 1921 Komisja ogłosiła za pośrednictwem Koła Architektów w Warszawie konkurs na projekt stałego dworca na st. Warszawa Główna i rozplanowanie terytorium kolejowego od ul. Towarowej do Marszałkowskiej według programu i warunków, które opracowała. Na konkurs nadeszło przeszło 30 prac, z których trzy, a mianowicie projekty architektów J. Nagórskiego, J. Chojnowskiego (w spółce z J. Konem) i T. Tolwińskiego otrzymały nagrody. Jakkolwiek żaden z tych projektów z powodu różnych braków, nie nadawał się w zupełności do wykonania, to jednak dały one szereg interesujących pomysłów i, wyjaśniając trudności zadania, pozwoliły skłerować w następstwie na właściwe trzy dążenia do jego rozwiązania, jak to będzie objaśnione niżej.

### Tunel.

Przekrój podłużny tunelu był zatwierdzony wraz z ogólnym przekrojem linii średnicowej w początku r. 1921. Tunel zaprojektowano o stropie żelazobetonowym płaskim, pod cztery tory, ze ścianą środkową, biegnącą wzdłuż osi Alei 3-go Maja i Alei Jeruzolimskich i dzielącą tunel na dwie połowy o szerokości po 8,84 m. w świetle, pod dwa tory każda. Wzniesienie stropu nad poziomem szyn przyjęto 5,20 m. ze względu na przewody trakcji elektrycznej. W pierwszym okresie przebudowy tunel buduje się pod dwa tory południowe, podobnie jak wiadukty i ściany podpór mostu przez Wisłę. Przy niewielkim zagłębieniu tunelu pod jezdnią uliczną (średnio około 1 m do wierzchu stropu) ściany jego mogą być wykonywane w otwartych wykopach. Na skrzyżowaniu z ul. Nowy Świat i Marszałkowską tunel przecina kanały miejskie, co wymaga przeprowadzenia ich pod tunelem syfonami. Zagłębienie tunelu o tyle więcej, aby przechodził pod kanałami miejskimi, pociągałoby za sobą daleko większe trudności jego wykonania sposobem górniczym, w warstwach gruntu wodonośnych i mniej stałych, nadto zaś zagłębienie peronów dworca głównego względem poziomu ulic znacznie większe, niż tego wymaga konstrukcja taboru kolejowego, a więc utrudnienie dojścia do peronów i wydostania się z nich na ulice milionom pasażerów, co bez względu na pomienione trudności techniczne i zwiększone koszty budowy nie mogło być dopuszczone.

Jednakże Magistrat m. st. Warszawy, z którym sposób przeprowadzenia linii średnicowej pod Alejami 3-go Maja i Jeruzolimskimi był uzgodniony i zgoda jego potwierdzona przez Radę Miejską, zmienił w następstwie swój pogląd i, upatrując wielkie niedogodności dla miasta w przeprowadzeniu kanałów miejskich syfonami pod tunelem, żądał przeprowadzenia tunelu pod kanałami miejskimi i wykonania go sposobem górniczym, nie zaś odkrywkowym, i odmówił przystąpienia do przebudowy kanałów. To żądanie, nie odpowiadające kompetencji władz miejskich w danej sprawie i niesłuszne w zasadzie, wywołało dwuletni zatarg Ministerjum Komunikacji z gminą m. st. Warszawy, zakończony w r. 1924 wyrokiem Sądu Najwyższego, który skargę Magistratu na decyzję Ministerjum Spraw Wewnętrznych, unieważniającą uchwałę Rady miejskiej w tej sprawie, oddalił.

### Przystanek Smolna.

U wylotu tunelu, w miejscu, gdzie linia średnicowa, skręcając nieco ku północy, wynurza się ze stoków górnego miasta na wysokości około 10 metrów nad poziomem Powiśla, projekt linii średnicowej przewiduje urządzenie przystanku „Smolna”. Przystanek ten, przeznaczony dla podróżnych, jadących bez bagażu, ma obsługiwać w przyszłości przyległe dzielnice górnego i dolnego miasta, będąc dostępny zarówno



Tunel linii średnicowej. Wylot od strony Powiśla.

z Alei 3-go Maja jak i z ul. Czerwonego Krzyża. Ponieważ potrzeba przystanku w tym punkcie linii średnicowej, niezbyt oddalonym od dworca głównego, nie jest pilna, Komisja uznała, że w 1-ym okresie przebudowy należy ograniczyć się do urządzenia równi pod tory i perony przystanku. Szkic jednego z architektów warszawskich przekonał, że to miejsce, w którym linia średnicowa odchyła się pod ostrym kątem od wiaduktu mostu Poniatowskiego, nader trudne do architektonicznego ujęcia, mogłoby wcale estetycznie wyglądać w przyszłości.

### Podniesienie do górnego poziomu torów linii Obwodowej.

Do robót I-go okresu przebudowy zaliczono, prócz budowy linii średnicowej, doprowadzenie do końca pewnych robót, rozpoczętych jeszcze przed wojną na istniejącej linii Obwodowej, w tej liczbie podniesienie jej torów głównych pomiędzy st. Warszawa Gdańska a Warszawa Główna towarowa do wyższego poziomu, pozwalającego na przepuszczenie pod temi torami kilku ulic miejskich, jako to Wolskiej, Górczewskiej, Opawskiej i Obozowej, na których istniały dotąd przejazdy w poziomie. W r. 1921—1923 prowadzono te roboty w dalszym ciągu i, po ułożeniu torów w górnym poziomie, otwarto po nich ruch w roku 1924.

### Przeniesienie składów Wydziału Zasobów ze st. Warszawa Wschodnia na st. Praga (Pelcowizna).

Budowa nowej stacji Warszawa Wschodnia linii średnicowej wymaga usunięcia z istniejącej stacji magazynów i in-



Wiadukt linii średnicowej nad ul. Targową.

nych składów Wydziału Zasobów Dyrekcji Warszawskiej. Miejsce, na które te składy miały być przeniesione, obrano na dużym, wolnym terytorjum, przyległym do warsztatów naprawy taboru na st. Praga, mając na względzie rozwój przenoszonych składów i utworzenie z nich składów głównych dla całej sieci kolejowej.

Po opracowaniu projektu nowych składów, zajęciu w r. 1921 i oparkaniu potrzebnego na ten cel dużego terytorjum, oddano budowę magazynów i innych budynków przedsiębiorstwu, które przystąpiło do robót i wyprowadziło fundamenty. W r. 1925, na skutek ograniczenia kredytów przez Ministerjum Skarbu, Ministerjum Komunikacji było zmuszone przystąpić do likwidacji rozpoczętej budowy i rozwiązania umów z przedsiębiorcami. Pociągnęło to za sobą konieczność wypłaty dość wysokich odszkodowań, z drugiej zaś strony przerobienia układów torów projektowanej st. Warszawa Wschodnia, niedogodnego dla eksploatacji.

### R. 1926—1928. Zastój w przebudowie.

Jak wynika z sum, wydatkowanych na przebudowę węzła warszawskiego do końca r. 1925, wykonano do tego terminu około trzeciej części robót, niezbędnych według planu z r. 1921 do otwarcia ruchu na dwóch pierwszych torach linii średnicowej.

Już przy rozpatrzeniu programu na r. 1924 Komisja uważała za wątpliwe, czy nawet przy największym wysiłku technicznym dałoby się ukończyć linię średnicową pod dwa tory w ciągu lat trzech, t. j. do końca r. 1926 i poleciła Dyrekcji Budowy wyjaśnić, jakich wymagałoby to kredytów. Polecenie to nie było wykonane. Wprawdzie w połowie r. 1925 Minister Kolei zakomunikował Komisji o swoim zamiarze włączenia do preliminarza budżetowego w latach następujących, poczynając od r. 1926, co najmniej 6—10 milionów zł., jednakże wkrótce okazało się, że nietylko nie można spodziewać się w bliskiej przyszłości uzyskania na przebudowę węzła większych kredytów, lecz, że przeciwnie, kredyty już przyznane będą cofnięte lub do minimum ograniczone. W roku budżetowym 1926/7 wydatki na przebudowę węzła musiano ograniczyć do 1,790.900 zł., z których 313.000 wydatkowano na wyłączenie. Wartość tak niewielkiego kredytu na prowadzenie robót przebudowy jeszcze się zmniejszała wskutek znacznej dewaluacji w tym czasie złotego. Ukończenie budowy st. post. Szczęśliwice i połączenia jej z główną stacją osobową oraz budowa nowego gmachu Dyrekcji Warszawskiej, niezbędne do wykonania wielkiego wykopu linii średnicowej i przepuszczenia jej pod ul. Towarową i Żelazną, musiały być odłożone; jeżeli zaś budowa tunelu była potrosze dalej prowadzona, to zawdzięczać to należy skorzystaniu z kredytów na zatrudnienie bezrobotnych. Inne roboty były wykonywane w najmniejszym rozmiarze bądź ze względu na umowy z przedsiębiorcami, bądź dla zabezpieczenia od zniszczenia robót już wykonanych. W biurach ministerjalnych zdarzało się słyszeć o wątpliwościach, czy nie należałoby zaniechać dalszych robót przebudowy węzła, i o próbach obliczeń, jakie kosztą pociągnęłaby za sobą likwidacja tych robót. Zrozumiałem jest, że te objawy braku przekonania o zupełnej nieodzowności dla kraju i jego stolicy wielkiego przedsięwzięcia przebudowy węzła warszawskiego i braku wiary, że trudności finansowe skąru są objawem przejściowym, który nie może przeszkodzić doprowadzeniu tego dzieła w krótkim czasie do końca, wywoływały pewne zniechęcenie organów wykonawczych, wpływające na postęp robót i projektów, już z innych przyczyn słaby.

W następnym roku 1927/8 kredyt na przebudowę węzła, przewidziany w budżecie, był również bardzo niewielki i tylko zawdzięczając możliwości zatrudnienia bezrobotnych przy robotach ziemnych st. post. Szczęśliwice i tunelu dało się uzyskać pewne tego kredytu zwiększenie i postęp robót.

Rozpatrzenie wielu spraw i projektów opóźnionych stawało się pilne, z drugiej zaś strony przeciąganie się robót przebudowy zmuszało do ponownego rozpatrzenia w dawniejszych projektach tych zasadniczych danych, przyjętych przy ich opracowaniu, które z biegiem czasu mogły ulec zmianie.

### Wiadukty przy skwerze Kościuszkowskim.

Nad brzegiem Wisły, z dwóch stron Skweru Kościuszkowskiego, pozostawały niewykonane dwa wiadukty nad ulicami Nadbrzeżną i Bulwarową. W r. 1927 przystąpiono do budowy fundamentów tych wiaduktów, które wypadło bardzo głęboko zakładać.

Magistrat m. st. Warszawy pragnął, aby również na długości około 66 m pomiędzy temi wiaduktami linja średnicowa była przeprowadzona na wiadukcie, nie zaś na nasypie, motywując swoje żądanie skasowaniem, przy innym rozwiązaniu, pięknej perspektywy na Skwer Kościuszkowski i zmniejszeniem na nim długości linii spacerowej. Temu żądaniu Magistratu nie okazało się możliwym zadośćuczynić. Dwa wiadukty, budowane w niewielkiej odległości jeden od drugiego, zapewnią dogodny przejazd uliczny i przejście w obrębie skweru, co się zaś tyczy perspektywy, to nie dawałby jej wiadukt ze względu na niewielką swoją wysokość w stosunku do szerokości ścian pod czterema torami kolejowymi oraz ze względu, że nasyp wjazdu (t. zw. ślimaka) z Powiśla na most Ks. Poniatowskiego, położony w odległości kilkudziesięciu metrów, zamyka tę perspektywę. Można więc mówić tylko o piękniejszym wyglądzie wiaduktu w porównaniu ze skarpami ziemnymi w opracowaniu ogrodniczym. Natomiast budowa wiaduktu nad środkową częścią skweru sprawiłaby duże trudności techniczne ze względu na głębokość fundamentów, dochodzącą w sąsiednich wiaduktach do 14 m i spowodowałaby zwiększenie kosztów budowy linii średnicowej przybliżenie o 1.250.000 zł., którego miasto nie zgodziło się ponieść.

### Przeгляд oczekiwanego ruchu.

Ilość przewozów, do której winny być dostosowane urządzenia węzła warszawskiego w projekcie jego przebudowy, była podana w warunkach technicznych z zastrzeżeniem, że ilość ta będzie w czasie trwania przebudowy porównywalna ze statystyką za ubiegłe lata i, w razie potrzeby, odpowiednio poprawiana.

Przeгляд na zasadzie współczesnych danych ilości przewozów, zapełnienia wagonów i składu pociągów był dokonywany przez Komisję kilkakrotnie w ciągu ubiegłego dziesięciolecia i pozwolił zmniejszyć ilości przewozów i pociągów, przewidywane początkowo w warunkach technicznych na podstawie danych przedwojennych. W pracach Komisji z r. 1927 określono ilość podróży przybywających i wyprawianych na poszczególnych stacjach węzła, jako też ilość ładunków w ruchu miejscowych i przechodnim, jakich oczekiwać należy w zmienionych terminach oczekiwanego ukończenia urządzeń do ruchu osobowego i towarowego, i przyjęto je za podstawę do obliczenia w projektach rozmiaru tych urządzeń.

Co się tyczy przewidywań o przewozach w odleglejszej przyszłości, do których należy zastosować możliwość rozwoju projektowanych urządzeń, to mogą być one tylko mniej lub więcej prawdopodobne. Zgodnie z warunkami technicznymi, przyjęto, że w okresie największego rozwoju ruchu ilość przewozów, w zależności od ich rodzaju, może zwiększyć się od dwóch do trzech razy.

### Organizacja ruchu.

Dworzec stały st. Warszawa Główna będzie położony w niewielkiej odległości w stronę Alei Jerolimskich od dworca czasowego, na którym ruch nie może ulec ograniczeniu, zanim nie będzie czynny dworzec stały. Szerokość zaś terytorjum kolejowego pomiędzy torami stacji czasowej a Alejami Jerolimskimi pozwala na ułożenie na stacji stałej, w poziomie o 7 m niższym od poziomu stacji czasowej, początkowo tylko czterech torów peronowych. Stopniowe zwiększenie tej ilości torów peronowych może nastąpić dopiero po otwarciu ruchu na linii średnicowej, kiedy można będzie skasować część torów stacji czasowej i w miarę ich kasowania rozszerzać stację stałą.

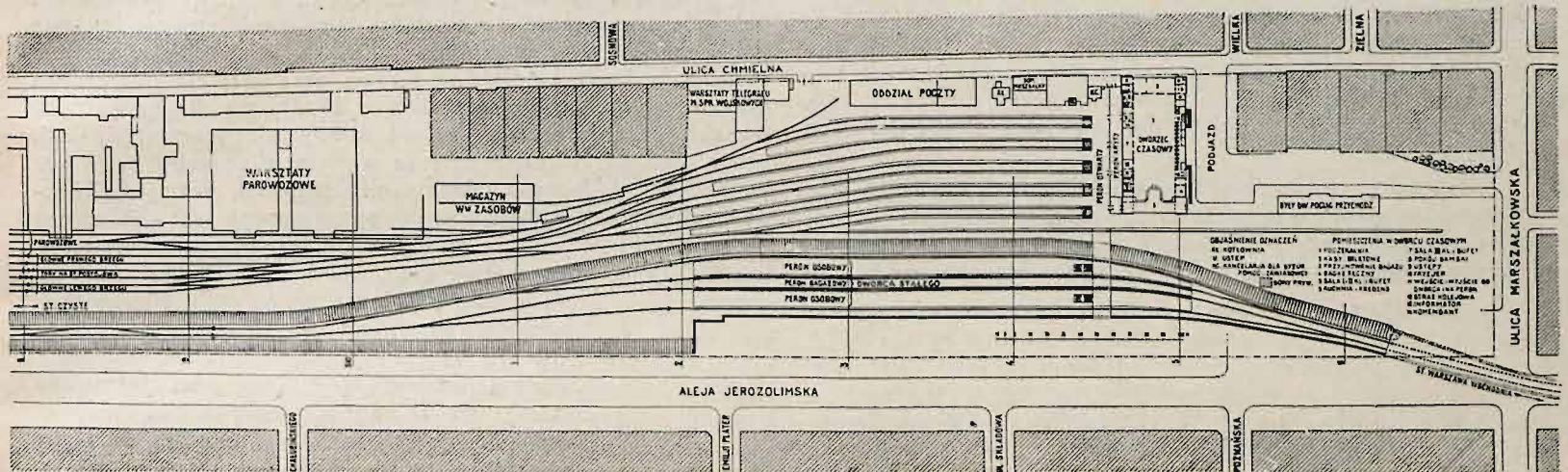
W tym okresie stacja postojowa Szczęśliwice będzie obsługiwać obie stacje, to jest stację osobową główną czasową i stację stałą, będąc połączona z niemi łącznicami, położonymi częściowo w różnych poziomach.

Jak widać z powyższego, na linię średnicową będzie można skierować początkowo tylko część pociągów osobowych węzła. Według rozważań Komisji, projektuje się skierować na linię średnicową wszystkie pociągi linii Brzeskiej i Lwowskiej (Dęblińskiej), oraz pociągi podmiejskie linii Wiedeńskiej, których znaczną część będzie można przepuszczać wprost na linię Brzeską i Lwowską ruchem wahadłowym. Na czasowym dworcu głównym będą przyjmowane nadal wszystkie pociągi linii Poznańskiej oraz pociągi dalekie linii: Wiedeńskiej i Mławskiej, czasowy zaś dworzec Wileński obsługiwać będzie pociągi swojej linii.

**Przedterminowe skasowanie przejazdów w poziomie na ulicach Towarowej i Żelaznej.**

Obecne dojście torów głównych linii: Wiedeńskiej, Poznańskiej i Obwodowej do stacji Warszawa Główna (czasowa) przecina ulice miasta w poziomie. Przejazdy w poziomie ulic Żelaznej i Towarowej, stanowiących arterje dowozu do środka miasta z południowych jego okolic, są dla ruchu ulicznego nader uciążliwe. Usunięcie torów kolejowych z poziomu ulic w zachodniej połaci miasta i utworzenie nowych komunikacji ulicznych, ułatwiającej regulację miasta i zabudowanie nowych

*Stacja Warszawa Główna w okresie otwarcia ruchu na linii średnicowej.*

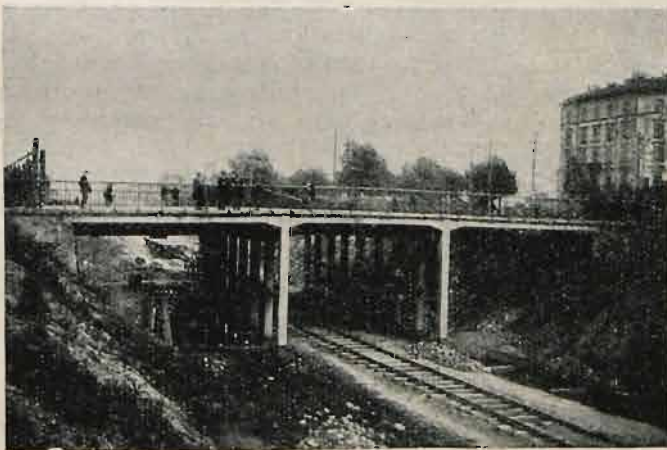


W ten sposób osiągnięto już po I-y okresie przebudowy znaczne odciążenie linii Obwodowej dla ruchu towarowego. Dla możliwości wprowadzenia czasowej stacji głównej niezbędne będzie wprowadzenie na linię średnicową jeszcze conajmniej wszystkich pociągów linii Poznańskiej i pociągów dalekich linii Wiedeńskiej, co prawdopodobnie da się osiągnąć, po zwiększeniu ilości torów peronowych na stałym dworcu głównym, zanim jeszcze będzie zbudowana druga para torów linii średnicowej.

jego dzielnic, stanowi jedną z wielkich korzyści, jakie osiąga miasto z przebudowy węzła kolejowego.

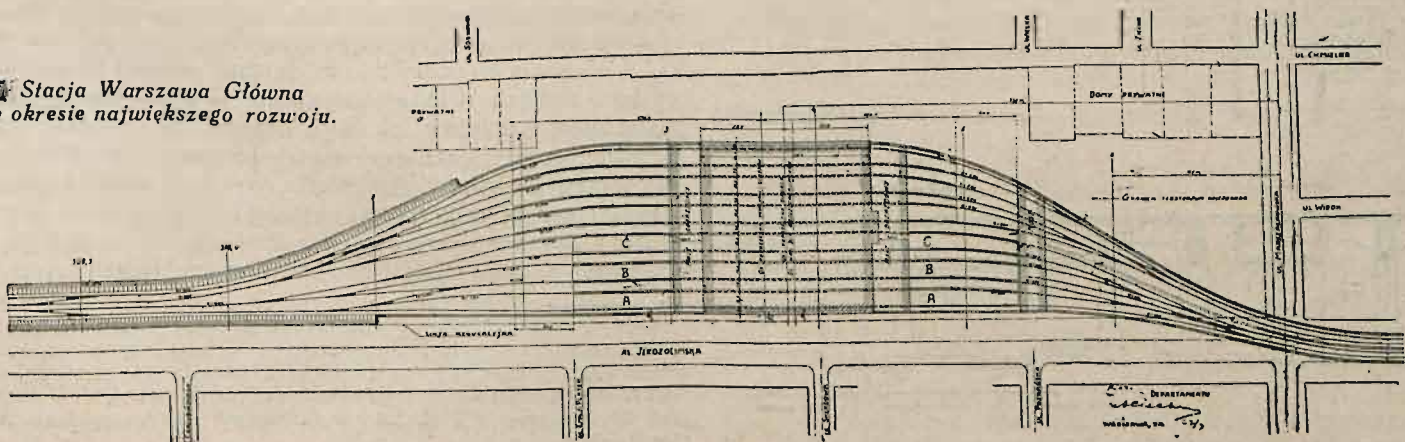
Przeprowadzenie linii średnicowej przenosi w pierwszym okresie przebudowy część ruchu kolejowego pod poziom tych ulic, jednakże nie usuwa go z nich w całość, gdyż pozostawia w poziomie na lat kilka dojście torów głównych do dworca czasowego.

Magistrat st. m. Warszawy, ze względu na trudności komunikacji ulicznej, coraz ciężiej odczuwane przy wzmagającym się ruchu kołowym, zwrócił się w marcu roku 1928 do Komisji przebudowy węzła o rozpatrzenie sprawy wcześniejszego usunięcia torów kolejowych z ul. Żelaznej i Towarowej lub przynajmniej z jednej z tych ulic. Sprawa ta była szczegółowo zbadana przez Komisję, która rozpatrzyła kilka odmian projektu zagłębienia pod ulicę Towarową torów, stanowiących dojście do dworca czasowego, i, po przejściu pod nią, ponownego wynurzenia się tych torów do poziomu dworca czasowego. To zagłębienie, jakkolwiek powodujące wielkie utrudnienia w ruchu kolejowym (miedzy innymi konieczność zastosowania w torach głównych odwrotnych pochyleń, dochodzących do 13<sup>0</sup>/<sub>00</sub>), byłoby technicznie możliwe do wykonania jednocześnie z budową linii średnicowej, jednakże pociągałoby za sobą w kosztorysie przebudowy dodatkowy koszt około 1.300.000 zł. Tego kosztu, nie opłacającego, o ile sądzić można, korzyści dla miasta usunięcia nieco wcześniej z poziomu ul. Towarowej ruchu tych pociągów, które nie będą wprowadzone na linię średnicową niezwłocznie po jej otwarciu, miasto nie zgodziło się ponieść.



*Wiadukt linii średnicowej pod ulicą Towarową.*

*Stacja Warszawa Główna w okresie największego rozwoju.*



### Dworzec stały na stacji Warszawa Główna.

Szkicowe projekty dworca głównego, otrzymane w wyniku konkursu z r. 1921, miały swoją wartość jako pomysły, nie skrupowane zbyt szczegółowymi warunkami i zgóry narzuconym planem, jednakże żaden z nich nie mógł być przyjęty do szczegółowego opracowania. Z drugiej strony, późniejszy przegląd danych o ilości przewozów, zaludnieniu i składzie pociągów doprowadził do wniosku, że powierzchnia pomieszczeń w dworcu głównym może być znacznie zredukowana.

Wobec tego Departament Utrzymania i Budowy M. K. polecił opracowanie nowego projektu dworca, którego kilka odmian Komisja do spraw przebudowy rozpatrywała w r. 1925—1927. W rezultacie szczegółowych rozważań nad tą sprawą Komisja wyjaśniła wątpliwości co do typu dworca i jego rozmiarów i ustaliła szkic planu jego zasadniczych pomieszczeń. Na opracowanie nowego projektu dworca i rozplanowania przyszłego terytorium kolejowego postanowiono ogłosić konkurs.

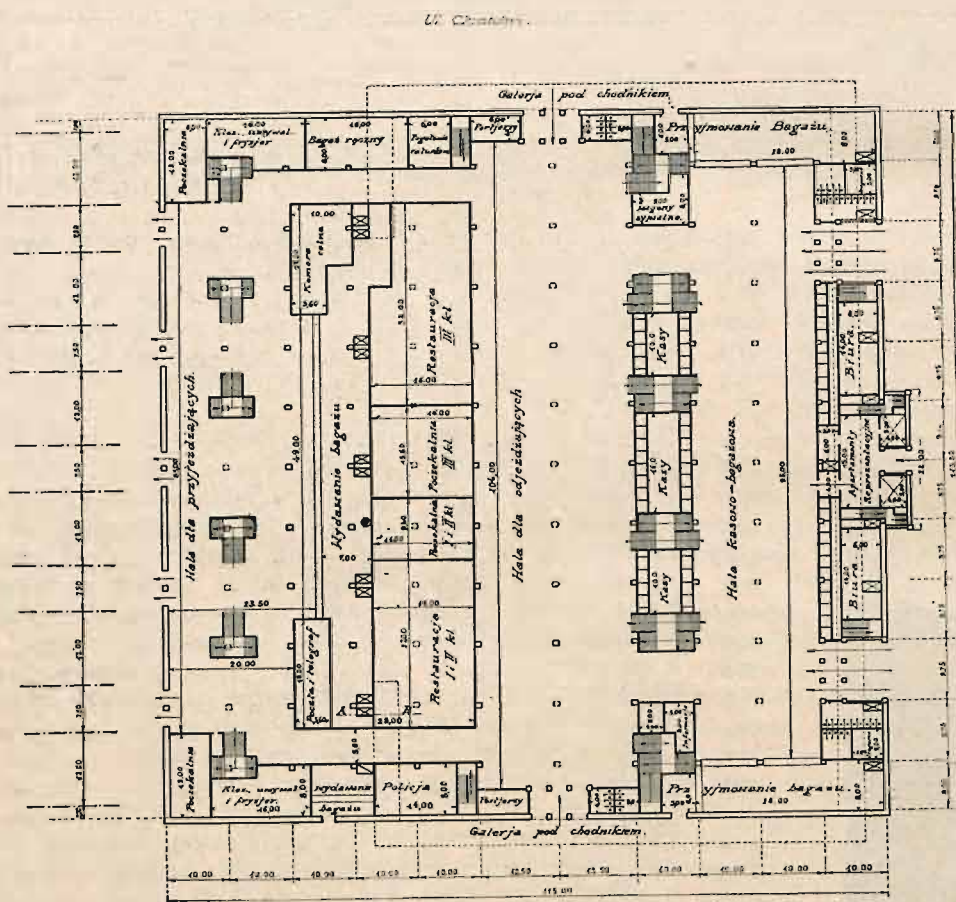
Zasadniczą trudnością przy ustaleniu typu dworca i jego położenia w planie względem torów peronowych było zachowanie warunku, aby w okresie budowy linii średnicowej o dwóch torach głównych i przy zachowaniu ruchu na dworcu

czasowym, mogła być wybudowana część stałego dworca głównego, czynna jako całość. W związku z tym warunkiem Komisja uznała za najodpowiedniejsze umieszczenie zasadniczych części dworca w poprzek nad torami tak, aby z całego projektu dworca, którego wykonanie będzie rozłożone na dłuższy przeciąg czasu, była najpierw wybudowana część bliższa od Alei Jeruzolimskich nad sześcioma torami peronowymi, z ogólnej liczby dwunastu. Całość dworca przedstawia się w planie jako czworobok o wymiarach  $115 \times 113,5$  m., którego oś prostopadła do torów położona jest w odległości 333 m. na zachód od osi ul. Marszałkowskiej, front zaś od Alei Jeruzolimskich znajduje się w odległości 5 m. od linii regulacyjnej tych Alei. Wnętrze dworca obejmuje trzy wielkie hale, położone poprzecznie do peronów, jako to: biletowo-bagazową i halę główną dla podróżnych odjeżdżających, z bezpośrednim zejściem z każdej z nich na perony, oraz halę dla podróżnych przyjeżdżających. Wejścia główne do dworca dla podróżnych odjeżdżających położone są od strony ul. Marszałkowskiej, prócz tego zaś przewidziane są wejścia dla podróżnych bez bagażu od Al. Jeruzolimskich i ul. Chmielnej. Wyjście z dworca podróżnych przyjeżdżających pomieszczone jest od strony przeciwległej do wejścia głównego, to jest od zachodu.

Z 12-tu torów peronowych, które stacja będzie posiadać w okresie największego rozwoju, 6 torów północnych (od strony ul. Chmielnej) przeznacza się dla pociągów, idących na zachód, 6 zaś południowych (od strony Alei Jeruzolimskich) dla pociągów, idących na wschód. Środkowe tory przeznaczone są dla pociągów dalekich, skrajne zaś dla podmiejskich. Pomiedzy każdą parą torów pomieszczony jest peron osobowy, pomiędzy zaś parami torów perony wyłącznie bagażowe. Dworzec wznosi się nad peronami na podporach, umieszczonych po osi peronów osobowych i pośrodku pomiędzy nimi w szeregach odległych o 9,75 m. jeden od drugiego. Każdy peron osobowy połączony jest schodami z halą przyjazdową i osobno z halami odjazdowymi. Perony bagażowe połączone są z salami bagażowymi za pomocą dźwigów i galerij poprzecznych, urządzonych pod podłogą dworca, która wznosi się nad peronami na 7,1 m.

Przy rozplanowaniu terytorium kolejowego od ulicy Marszałkowskiej do dworca przewiduje się bądź pokrycie całkowitej przestrzeni tego terytorium, bądź pozostawienie na tej przestrzeni w pewnych miejscach otworów, których rozmieszczenie i obramowanie czyniłoby zadość wymaganiom ruchu miejskiego i estetyki.

Za trzy projekty, które sąd konkursowy<sup>1)</sup> uzna za najlepsze, będą wypłacone nagrody po 30.000 zł. Termin składania prac wyznaczono na 15 stycznia 1929 r.



Al. Jeruzolimska.

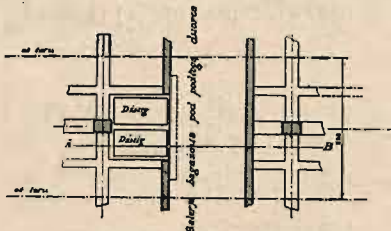
### Trakcja elektryczna.

Według projektu przebudowy węzła warszawskiego, na dwóch krańcowych stacjach linii średnicowej odbywać się będzie zmiana w pociągach parowozów, które je prowadzą z linii poza węzłem, na elektrowozy, i odwrotnie, zmiana elektrowozów na parowozy przy wyjściu pociągów z węzła na te linie.

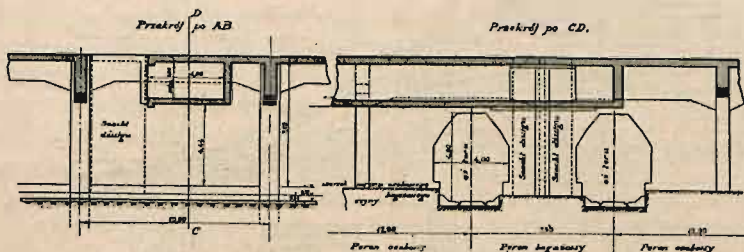
W początku r. 1926, w okresie zastojów w przebudowie węzła i słabych widoków uzyskania w bliskiej przyszłości odpowiednich kredytów na wykończenie jej według projektu, Komisja rozpatrywała sprawę zastosowania na linii średnicowej trakcji parowej i stwierdziła, że możliwość zastosowania czasowo na tej linii trakcji parowej istnieje w razie, gdyby brak środków lub inne przyczyny stanęły na przeszkodzie do otwarcia ruchu na linii średnicowej za pomocą trakcji elektrycznej.

<sup>1)</sup> Do sądu konkursowego wchodzi z ramienia Ministra Komunikacji czterech członków Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, oraz po jednym członku z ramienia Magistratu m. st. Warszawy, Wydziału architektury Politechniki Warszawskiej, Koła Architektów przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie i Stowarzyszenia Architektów Polskich.

Plan schematyczny dworca na st. Warszawa Główna



Szczegóły galerij bagażowych.



Należy mieć nadzieję, że nie zajdzie konieczność wyzyskania tej możliwości, co byłoby niewątpliwie przykre dla mieszkańców stolicy.

Sprawa zastosowania trakcji elektrycznej na linii średnicowej związana jest ze sprawą ogólnej elektryfikacji w węźle kolejowym warszawskim oraz z elektryfikacją przyległych linii kolejowych.

Kapitały, umieszczone w urządzeniach trakcyjnych dróg żelaznych i potrzebne do przejścia do trakcji elektrycznej są zbyt kolosalne, aby można było marzyć o elektryfikacji w krótkim czasie polskiej sieci kolejowej. Można jednak przewidywać, że korzyści ekonomiczne elektryfikacji spowodują stopniowe jej wprowadzenie na drogach żelaznych, zwłaszcza na odcinkach o ruchu podmiejskim, co skłoniło Komisję do rozważenia sprawy zasięgu elektryfikacji, projektowanej w węźle Warszawskim.

W punktach przejścia od trakcji parowej do elektrycznej niezbędne są parowozownie, elektrownie i inne urządzenia trakcyjne. Wobec tego i dla uniknięcia, ile możliwości, wydatków na urządzenia czasowe, wskazanem jest, aby przejście od trakcji parowej do elektrycznej było wybierane w takich punktach, w których już istnieją parowozownie główne lub zwrotne, lub gdzie urządzenia do obsługi trakcji parowej wszystkich lub części pociągów mogą okazać się potrzebne przez dłuższy okres czasu. Stacje krańcowe linii średnicowej nie mogą być zaliczone do takich punktów, natomiast doprowadzenie elektryfikacji do stacji końcowych ruchu podmiejskiego pozwoliłoby uniknąć zupełnie zmiany trakcji w tym ruchu, w ruchu zaś dalekim przenieść tę zmianę na stacje, na których kilkominutowy postój pociągów byłby dla podróżnych mniej uciążliwy, niż na stacjach węzła warszawskiego, a przytem ułatwić budowę tych stacji. Z tych względów Komisja do spraw przebudowy węzła uznała za najbardziej pożądane elektryfikowanie jednocześnie z linią średnicową wszystkich odcinków linii głównych w zakresie ruchu osobowego na całej długości ruchu podmiejskiego z przedłużeniem do stacji, na których znajdują się parowozownie. Ponieważ jednak elektryfikacja w tym zakresie może nie dałaby się osiągnąć w terminie otwarcia ruchu z trakcją elektryczną na linii średnicowej, Komisja postanowiła przewidywać w pierwszej kolejności elektryfikację jednej tylko linii średnicowej z przedłużeniem elektryfikacji ruchu podmiejskiego do stacji Grodzisk, Otwock i Mińsk Mazowiecki.

Przytem Komisja określiła ilość i rodzaj pociągów, dla których winna być projektowana elektryfikacja linii średnicowej w różnych okresach przebudowy, oraz zużycie prądu do napędu i oświetlenia w różnych punktach węzła i uznała, że energia do trakcji elektrycznej i do instalacji elektrycznych na stacjach węzła warszawskiego winna być dostarczana przez elektrownię własną, przewidując możliwość korzystania w razie potrzeby z elektrowni prywatnych.

Szczegółowy projekt elektryfikacji węzła warszawskiego będzie sporządzony w drodze konkursu specjalistów według warunków, będących w opracowaniu.

### Nowy plan przebudowy na czterolecie 1928 — 31 r. i przystąpienie do jego wykonania.

Przed rozpoczęciem sezonu budowlanego r. 1928 Komisja rozpatrywała projekt organizacji ruchu w węźle po otwarciu linii średnicowej i plan dalszego wykonania robót, przy czem uznała, że nieuruchomienie linii średnicowej może wywołać już w końcu r. 1930 poważne trudności w organizacji ruchu osobowego w węźle warszawskim. Wobec tego i licząc się z techniczną możliwością wykonania niezbędnych robót, Komisja uchwaliła wniosek o przerobienie projektu organizacji ruchu osobowego w węźle w zależności od terminu uruchomienia linii średnicowej w końcu r. 1931, o wyjednanie zwiększenia kredytu na przebudowę węzła w r. 1928 i o pomieszczenie na ten cel odpowiednich sum w preliminarzach lat następnych. Zatwierdzenie tego wniosku przez Ministra Komunikacji stało się podstawą do opracowania nowego planu ukończenia robót I-go okresu przebudowy węzła warszawskiego w ciągu czterolecia 1928—1931 r., w którym wskazano bieg wykonania wszystkich najważniejszych robót i terminy ich ukończenia.

W owym czasie, na wiosnę r. 1928, roboty tunelu linii średnicowej przeszły ul. Kruczą i zaczęły zbliżać się ku ul. Marszałkowskiej. Przeprowadzenie tunelu pod tą ulicą, połączone z urządzeniem syfonu kanalizacji miejskiej, wymagało trudnych robót przygotowawczych przed posunięciem się dalej. Na pozostałej długości linii średnicowej w kierunku wschodnim do st. Warszawa-Wschodnia budowa spodnia tej linii była prawie w całości ukończona z wyjątkiem przejścia przez skwer Kościuszkowski, na którym wykonywano fundamenty wiaduktów nad ulicą Bulwarową i Nadbrzeżną. W gorszym stanie znajdowała się zachodnia część linii średnicowej od ul. Marszałkowskiej do st. postojowej Szczęśliwice, na której roboty wielkiego wykopu pod stacją Warszawa Główna i dojsście do niej od strony stacji Czyste (ok. 260.000 m<sup>3</sup>) nie mogły być wykonywane ze względu na znajdujące się na terytorjum tego wykopu budynki Dyrekcji Warszawskiej K. P. i tory postojowe. Dla zwolnienia tego terytorjum, wykonania we właściwym czasie długotrwałych robót ziemnych wykopu i wybudowania części dworca było niezbędnem jak najszybsze przystąpienie do budowy nowego gmachu Dyrekcji na Pradze i ukończenie stacji postojowej Szczęśliwice, dla otrzymania zaś we właściwym czasie komunikacji przez Wisłę—zamówienie metalowej budowy wierzchniej mostu na tej rzece. Oględziny robót przebudowy węzła przez Ministra Komunikacji w dn. 1 czerwca 1928 dały sposobność stwierdzić nagłość tych potrzeb, co spowodowało przeznaczenie na roboty przebudowy, ponad sumy z kredytów budżetowych, 10 milionów zł. z kredytów inwestycyjnych. Zyskane środki dały możliwość ogłosić przetarg na dostawę dźwigarów mostu na Wiśle i rozwinąć wszystkie prowadzone roboty, a w ich liczbie roboty na st. post. Szczęśliwice i łącznicy do niej tak, że uruchomienie ich na 1 października 1929 r. jest zapewnione. Wczesnem latem 1928 r. również zaczęto intensywnie prowadzić budowę olbrzymiego gmachu Dyrekcji na terytorjum stacji Warszawa Wileńska, podlegającej w przyszłości skasowaniu. W ten sposób przystąpiono skutecznie do usunięcia najważniejszych przeszkód, które hamowały normalny bieg robót.

### Kosztorys robót.

Kosztorys robót I-go okresu przebudowy, sporządzony przez Biuro Projektów i Studiów jednocześnie z planem wykonania robót tego okresu w ciągu czterolecia 1928—31 oraz z planem wykonania projektów, opełniona na 48.700.000 zł. ilości robót, wprowadzonych do tego kosztorysu, poprawiono według nowszych projektów, ceny zaś według współczesnych danych. Te zmiany oraz podwyższenie cen wskutek spadku waluty spowodowały znaczne zwiększenie ogólnej sumy kosztorysu. Jakkolwiek projekty wielu budowli nie są jeszcze wykonane i koszt tych budowli może jeszcze ulec znacznym zmianom, to w każdym razie nowy kosztorys w połączeniu z planem wykonania robót daje już możliwość sporządzenia dość dokładnego planu finansowego ukończenia I-go okresu przebudowy węzła, którego brak nadawał cechę dowolności cyfrom preliminarzy budżetowych. Biorąc pod uwagę, że roboty najcięższe przypadną niewątpliwie na lata 1929 i 1930, można już obecnie powiedzieć, że w latach tych będzie niezbędne asygnowanie corocznie conajmniej tyleż, co w roku bieżącym, przyczem do asygnowania w r. 1931 pozostałoby około 48,7—13,5×3=8,2 miliona.

Wyżej podano przybliżone sumy, wydatkowane na przebudowę węzła warszawskiego w latach zeszłych, poczynawszy od r. 1919. Z tych sum:

Wydatki lat 1919—1923, wynoszą (z przeliczenia) złotych w zlocie	9,10 mil.
" " 1924 i 1925	4,85 "
	czyli razem " 13,95 mil.
co odpowiada według waluty obecnej $13,95 \times 1,72 =$	24,00 "
Dodając do tego wydatki za r. 1926 i 1927/8	7,29 "
otrzymuje się suma wydatków dokonanych	31,29 "
a wraz z preliminowanymi według kosztorysu na lata 1928—1931	48,70 "
koszt robót I okresu przebudowy	zł. 79,99 mil.

czyli okragło 80 milionów złotych w walucie obecnej, zamiast przewidywanych według kosztorysu z 1921 r. 15 mil. rubli, czyli około 70 milionów zł.

Jak widać u powyższego, wartość robót wykonanych wynosi około 40% całej wartości robót I okresu przebudowy.

Na pozostałe 60% kosztu robót I-go okresu składają się następujące pozycje:

1. Stacja postojowa Szcześliwice z łącznicą . . . . .	7,50	milj. zł.
2. Stacja Czyste z parowozownią i wiaduktem na ulicy Bema . . . . .	6,35	" "
3. Wykop linii średnicowej i dok. wiaduktu na ul. Żelaznej . . . . .	3,47	" "
4. St. Warszawa Gł. z dolnym piętrzem dworca nad 6-ma torami peronowymi . . . . .	7,60	" "
5. Tunel pod Al. Jerozolimskimi (dok.) . . . . .	2,30	" "
6. Most przez Wisłę i dok. wiaduktu na Powiślu . . . . .	7,30	" "
7. Stacja Warszawa Wschodnia . . . . .	1,50	" "
8. Łącznice osob. linii Poznańskiej i Zielonka-Rembertów . . . . .	3,05	" "
9. Elektryfikacja i elektrowozy . . . . .	6,87	" "
10. Wywłaszczenie . . . . .	1,94	" "
11. Różne . . . . .	0,92	" "
	48,70	milj. zł.

### Co potrzeba, aby puścić pociągi elektryczne przez Wisłę?

Po latach zastoju w robotach i ciężkiej niepewności o dalszy bieg przebudowy węzła warszawskiego, koniec roku 1928 pozwala stawiać na przyszłość pomyślniejsze horoskopy. Kredyty, asygnowane na ten rok, dają możliwość znacznie posunąć roboty w najważniejszych punktach i ujrzeć z oddali trzech sezonów budowlanych prawdopodobny termin otwarcia nowego połączenia dwóch części sieci kolejowej polskiej, rozpolowionej przez Wisłę.

Możnaby więc sądzić, że otwarcie tego połączenia w terminie, ustalonym obecnie na 1 listopada 1931 r. zależy jest wyłącznie od asygnowania w trzech latach następnych dostatecznych kredytów, a mianowicie w dwóch latach najbliższych — kredytów nie mniejszych, w trzecim zaś roku już znacznie mniejszych niż w roku bieżącym, i że gdy ten warunek będzie spełniony, dalszy bieg robót przebudowy potoczy się normalnie ku pomyślnemu zakończeniu najważniejszego i najtrudniejszego jej okresu, jakim będzie otwarcie ruchu na linii średnicowej.

Jednakże doświadczenie ubiegłego dziesięciolecia przebudowy węzła warszawskiego przypomina nam, że w tem, jak i w każdym przedsięwzięciu, prócz środków finansowych niezbędni są przede wszystkim ludzie i organizacja ich pracy.

Z powyższego szkicu, w którym tak częste są wzmianki o szczupłości kredytów, która zatrzymywała bieg robót, błędem byłoby wysnuwać wniosek, że była to jedyna przyczyna, dla której roboty wielkiej wagi, przewidywane na lat cztery, prowadzone były w ciągu lat dziesięciu z małym stosunkowo wynikiem. Z innych możliwych przyczyn zwraca przede wszystkim uwagę stosunek sił technicznych do rozmiaru wykonywanych robót. W robotach inżynierskich stosunek ten nie może być określony, w każdym razie waha się on w dość ścisłych granicach procentowych od kosztu robót. Brak sił technicznych w biurach technicznych i na linii był niejednokrotnie zaznaczany w Komisji w sposób urzędowy jako przyczyna opóźnień w wykonywaniu projektów i robót. Braku tego, jak zaznaczono, nie należy przypisywać brakowi wykwalifikowanych kandydatów, lecz nieodpowiedniemu stanowisku i wynagrodzeniu, jakie posiada technik na polskiej służbie państwowej. Może to być przyczyną niepowodzenia każdego przedsięwzięcia, a więc i przedsięwzięcia państwowego, na którą należy przede wszystkim wskazać.

Wszelkie siły winny być odpowiednio zorganizowane, aby praca ich była wydajną. O organizacji robót przebudowy węzła warszawskiego w ciągu ubiegłego dziesięciolecia nie można powiedzieć, aby była dobra. Kierownictwa robót tak wielkich i skomplikowanych, obliczonych w walucie dzisiejszej, w pierwszym okresie wykonania, na 80 milionów złotych, nie należało traktować jako komórki w ogólnej Dyrekcji Budowy K. P. Tem mniej wydaje się odpowiednią reforma oszczędnościowa z r. 1927, według której, po skasowaniu Dyrekcji Budowy, poddano Kierownictwo Budowy bezpośrednio Departamentowi i zredukowano w istocie to Kierownictwo, nie posiadające biura technicznego, do kompetencji organu wykonawczego.

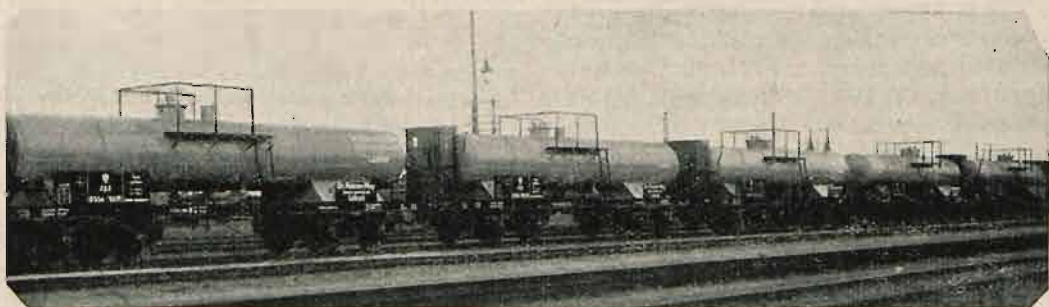
Taki brak samodzielności i jedności zarządu z odpowiednią kompetencją i inicjatywą nie mógł nie odbić się na biegu robót, nawet przy największych wysiłkach ich dzielnych kierowników.

Przewlekłość robót przebudowy węzła warszawskiego nie pozostała bez wpływu na stosunek do niej szerszych warstw społecznych. Mieszkańcy stolicy widzieli w tych robotach raczej utrudnienie komunikacji w życiu codziennym, niż ułatwienie, które im zapowiadano w dalekiej przyszłości. Szersze zadania komunikacyjne, zawarte w przebudowie węzła warszawskiego, były niedostatecznie oceniane nie tylko przez publiczność warszawską, estetów i prasę, lecz także przez ciała radne miasta, otrzymującego z tej przebudowy znakomite korzyści. Nawet w sferach technicznych, nie wyłączając ministerjalnych, znajdowali się wąpiący w powodzenie dzieła, którego doniosłości nie mogli nie doceniać. Tem większa jest zasługa tych kierowników ministerstwa, którzy w wymienionych okolicznościach dążyli do szybkiego urzeczywistnienia wielkiego przedsięwzięcia i wprowadzili je obecnie na właściwe tory.

Obecny stan komunikacji kolejowej w stolicy państwa nie może być dłużej cierpiany. Nasze dworce robią przygnębiające wrażenie na wszystkich, komu nie są obce urządzenia europejskie. Nasze pociągi osobowe są coraz częściej przetrzymywane na małych stacjach, w oczekiwaniu przyjęcia na zapchane stacje warszawskie z dużym opóźnieniem. Nasz tabor towarowy jest źle wyzyskiwany, gdyż wskutek zamieszania w ruchu, spowodowanych fatalnymi warunkami węzła warszawskiego, traci czas na niepotrzebne postoje.

Co dzieć się będzie w miarę wzrastania ruchu kolejowego w ciągu lat kilku zanim nowe urządzenia temu nie zaradzą, łatwo przewidzieć. Oczywiście jest, że obecne zamieszanie w ruchu kolejowym będą się stawać coraz dotkliwszymi i że należy wyczerpać wszystkie siły, aby przez opóźnienie terminu ukończenia przebudowy nie stały się katastrofą.

Do prowadzenia kampanji potrzeba pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy, mówili jedni. Do wygrania bitwy potrzebny jest duch zwycięstwa, ożywiający dowództwo i żołnierzy, twierdzą drudzy. Tu zaś powiedzieć trzeba: *Do przeprowadzenia w dn. 1 listopada 1931 r. pierwszych pociągów elektrycznych przez nowy most na Wiśle potrzebne są dzielne siły techniczne pod osobnym, sprężystym zarządem o dużych pełnomocnictwach, pełnym wiary w powodzenie zleconego mu przedsięwzięcia, na które środki znaleźć się muszą, bo jego urzeczywistnienie jest nieodzownym warunkiem sprawności sieci kolejowej polskiej i dalszego rozwoju naszego stołecznego miasta i stało się przez to dla całego kraju potrzebą życia.*





# Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918—1928 r.

Inż. S. WASILEWSKI.

W rozmaitych warunkach w poszczególnych dzielnicach Rzeczypospolitej przejmowane było kolejnictwo w pamiętnych dniach listopada i grudnia r. 1918 i lat następnych (Pomorze, Górny Śląsk). Lecz jedno nie ulega wątpliwości to, że pierwszą troską polskiej administracji kolejowej było wszędzie wyjaśnienie zagadnienia, ile i jakiego taboru kolejowego przeszło w jej ręce. I nic dziwnego, bowiem od ilości i jakości parowozów i wagonów zależy przede wszystkim możliwość wykonywania potrzebnych przewozów.

W dzielnicach, które pierwsze przeszły w ręce polskiej administracji kolejowej: Małopolska, Kr. Kongresowe, częściowo Kresy Wschodnie, ilość i stan taboru kolejowego w końcu 1918 i na początku 1919 r. przedstawiała się wręcz katastrofalnie. Dostała się tu nam znikoma ilość taboru kolejowego, zniszczonego srodze w ciągu długich lat wojny. Jak wiadomo, roszanie, uchodząc pod naciskiem zwycięskich wówczas armii państw centralnych wywieźli całkowicie w głąb Rosji mienie kolejowe, nie pozostawiając na opuszczonych terenach w stanie zdatnym do ruchu parowozów i wagonów, prócz tych, które trafiły w ręce nieprzyjaciół podczas akcji bojowej. Po zajęciu Królestwa Kongresowego i Kresów Wschodnich, rządy państw centralnych zmuszone były przede wszystkim przekuć na tor normalny rosyjskie linje szerokotorowe i następnie zaopatrzyć je w tabor kolejowy z własnego stanu posiadania. Nie było to zadanie łatwe wobec obszaru zajętych terytoriów, zniszczenia i strat jakim uległ tabor niemiecki i austriacki, przetrzucany od początku wojny z jednego krańca Europy na drugi. Stąd częściowo pochodziły trudności aprowizacyjne i przewozowe, które tak się dały we znaki ludności terenów okupowanych.

Nie lepiej było i w trzech Dyrekcjach Małopolskich. Wprawdzie tabor kolejowy nie był stamtąd wywieziony, lecz uległ on bardzo dużemu zniszczeniu w ciągu 4 lat wojny, gdy na obszarze całej sieci Galicji rozgrywały się ciężkie boje, dokonywano kilkakrotnych ewakuacji i t. d.

W wyniku blokady gospodarczej państw centralnych, wspólną cechą gospodarki kolejowej w Niemczech i na Austro-Węgrzech podczas wojny światowej był daleko idący brak surowców: — metali, wyrobów włókienniczych, gumy i t. d. Braki te oba państwa starały się wyrównać przez stosowanie zamiastek. I tak, w parowozach zastępowano stopy cynowe kompozycją bencynową, rury miedziane — żeliwnymi, paleniska miedziane — żelazniami, w wagonach do krycia siedzeń używano tkanin z pokrzywy i papieru, złącza gumowe zastąpiono żelazniami, dachy kryto papą, do maźnic zamiast poduszek wełnianych lub bawełnianych dawano różne surowaty, panewki zalewano namiastkami stopów; wogóle dbano tylko o to, aby doraźnie utrzymać w ruchu wagony i parowozy, nie troszcząc się o gruntowniejszą ich naprawę.

Z takim to taborom Polskie Kolejnictwo musiało rozpocząć swą gospodarkę przed dziesięciu laty. Według danych statystycznych, które się zachowały z okresu pierwszych miesięcy pracy polskiego kolejnictwa, 5 ówczesnych Dyrekcji Kolejowych, (Warszawska, Radomska, Krakowska, Lwowska i Poznańska) rozporządzały na początku r. 1919 wszystkiego (w liczbach okrągłych) — 2.100 parowozami, 3.900 wagonami osobowymi i 44.000 wagonów towarowych. Liczby te w stosunku do ilości Dyrekcji Kolejowych, długości eksploatowanych linii i ruchu ówczesnego byłyby może nie tak skąpe, gdyby nie to, że odsetek taboru, otrzymanego w stanie nieczynnym i niezdatnym do ruchu, trzykrotnie przewyższał liczby dopuszczalne w normalnej gospodarce kolejowej. Liczono wówczas bowiem na całej sieci przeciętnie do 50% chorych parowozów, 35% nieczynnych wagonów osobowych i 12% wagonów towarowych, których nawet przy bardzo skromnych w owym czasie wymaganiach co do stanu taboru nie podobna było wziąć do ruchu.

Napięcie przewozów zaś potęgowało się z dnia na dzień: nie tylko dlatego, że wygłodzona ludność musiała być należycie zaoprowidowana, lecz niemniej z powodu działań wojennych, rozgrywających się wówczas na rubieżach Rzeczypospolitej. Ponadto życie gospodarcze Polski, tłumione tak długo bezlitośnie stopami najeźdźców zaczynało objawiać niepohamowany pęd ku odbudowie i rozwojowi.

Należało zatem za wszelką cenę zwiększyć ilość czynnego taboru, naprawiając jednostki niezdatne do ruchu w warsztatach kolejowych. Było to zadanie bardzo trudne do osiągnięcia nie tylko z powodu braku odpowiedniej ilości warsztatów kolejowych, lecz również na skutek ich złego i niewystarczającego wyposażenia. Urządzenia warsztatów kolejowych taboru rosyjskiego, były całkowicie wywiezione w głąb Rosji, budynki częściowo spalane, a niektóre nawet, jak warsztaty w Starosielcach i Radomiu, uległy doszczętej zagładzie. W budynkach warsztatowych, które ocalały, władze okupacyjne zainstalowały zebrane naprędce prymitywne obrabiarki; dokonywano na nich przeważnie napraw bieżących i średnich. Uposażenie warsztatów w Małopolsce było również niewystarczające i nosiło na sobie wybitne piętno gospodarki wojennej. Z warsztatów części Poznńskiego, które przeszły w ręce polskie tylko warsztaty główne w Poznaniu były objektem odpowiednim do wykonywania większej ilości napraw ciężkich, lecz i w tych warsztatach brakowało jednego z najważniejszych działów — kotłarni. Poza tem odczuwał się we wszystkich trzech dzielnicach niezmiernie ciężko brak materiałów do naprawy taboru: miedzi, cyny, antymonu, gumy, tkanin i t. d., brakowało zupełnie części zapasowych dla parowozów i wagonów, poczynając od kotłów parowozowych, a kończąc na klockach hamulcowych.

Braku rąk roboczych w warsztatach wprawdzie nie odczuwano, lecz był to w znacznej mierze materiał surowy, mało wykwalifikowany, a przede wszystkim niedyscyplinowany i mało wydajny — naturalna konsekwencja długoletniej wojny i rozprzeżenia powojennego. Trzeba było tedy podjąć wprawdzie mozolną pracę nad organizacją wytwórczości w warsztatach, zaopatrzyć je w odpowiednie urządzenia mechaniczne i obrabiarki, sprowadzić z zagranicy potrzebne materiały i t. d.

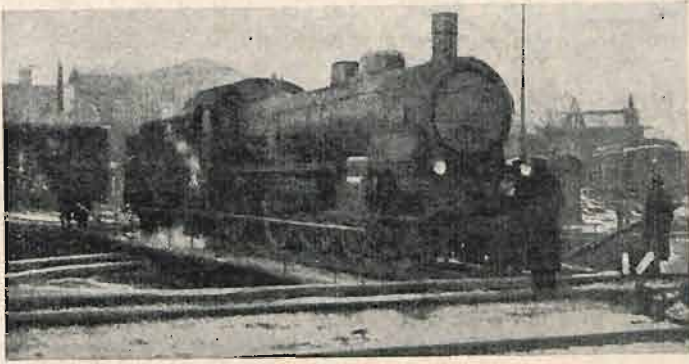
Wszystko to wymagało długiego czasu i nie obiecywało doraźnych wyników w poprawie stanu czynnego taboru.

Wprawdzie Rzeczpospolita spodziewała się jeszcze uzyskać pewną ilość taboru z przydziałów na zasadzie traktatów pokojowych, lecz była to przyszłość dalsza i niezbyt pewna.

Musiano zatem pomyśleć niezwłocznie o pomnożeniu stanu liczebnego jedyną drogą jaką pozostawała — pomocą z zewnątrz i drogą zakupów. Pierwszą taką pomoc w taborze uzyskano z Francji, skąd w połowie roku 1919 po wielu zabiegach otrzymano 19 parowozów osobowych serji niemieckiej P 8, 80 parowozów towarowych serji G 8 i 1 parowóz osobowy typu „Pacific“; ostatni był wzięty jako wzór, według którego miano później budować w kraju parowozy pośpieszne. Otrzymano wówczas również z Francji 2.000 wagonów towarowych rozejmowych tz. „Armistice“. Tabor ten zaliczono później do należnej nam ilości z tytułu repartycji niemieckiej.

Była to jednak kropla w morzu w stosunku do rosnących z dnia na dzień potrzeb przewozowych. Dlatego musiano się chwycić innego środka doraźnego — zakupu parowozów i wagonów. Zakup taboru wewnątrz kraju nie był możliwy: Polska nie posiadała na swym terytorjum ani jednej wytwórni parowozów, wytwórni wagonów, wprawdzie było dwie: w Sanoku Z. P. „L. Zieleniewski“ i w Warszawie T-wo „Lilpop, Rau i Loewenstein“, lecz tylko pierwsza z nich mogła dostarczać, i to niewielkie partje wagonów,

druga była całkowicie zniszczona i wymagała zupełnej odbudowy i ponownego uruchomienia.



Pierwszy parowóz serii P<sub>3</sub> przybyły z Francji na obrotnicy st. Warszawa Główna.

Jedynymi rynkami zakupu były zatem rynki zagraniczne, z nich rynki europejskie prawie całkowicie wyjątkowo, dokonywały w każdym razie transakcji tylko gotówkowych. Zwrócono się przeto do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Tu Ministerstwo Kolei zakupiło w roku 1919 w zakładach Baldwina w Filadelfii — 150 parowozów towarowych typu 1-4-0 „Consolidation”. Poza tym zakupiono od Rządu Stanów Zjednoczonych — Departamentu Wojny — ze stoków demobilizacyjnych 4.600 wagonów towarowych, mianowicie: 2500 węglarek 30-tonnowych, 2100 platform, również o nośności 30 tn. Zakupu dokonano na warunkach długoterminowego kredytu z niskim oprocentowaniem, w ówczesnej sytuacji finansowej Państwa Polskiego było to niezmiernie ważne. Budowy parowozów i załadowywania wagonów na statki dopilnowywała na miejscu Komisja, złożona z inżynierów polskich, pp. Z. Kacprowski i S. Kruszewskiego, montaż taboru wykonano w zakładach Stoczni w Gdańsku.



Odbiór parowozu Consolidation w Zakładach Baldwin Works w Filadelfii.

Zakup amerykański, który początkowo spotkał się z pewnymi zastrzeżeniami ze sfer przemysłowych polskich, okazał się niebawem zbawiennym w skutkach, bowiem podczas wojny polsko-bolszewickiej, silne parowozy «Consolidation» popularnie zwane «Baldwinami» oddały nam nieocenione usługi przy przewozach wojskowych, węglarki zaś amerykańskie zwiększyły znakomicie naszą zdolność przewozową i po przewyciężeniu pewnej niechęci ze strony przemysłowców polskich, nienawykłych do używania wagonów o tak dużej pojemności, i nie mających do tego odpowiednich urzędzeń, przyjęły się ogólnie na sieci. To doświadczenie z taboru amerykańskim było podstawą do późniejszego, bo w r. 1923 dokonanego, zakupu nowej partii 25 parowozów «Consolidation» z zakładów Baldwina i 7517 wagonów towarowych, pochodzących również ze Stoków wojennych, wszystkie o nośności 30 ton. (15063 węglarek, 2379 platform, 75 wagonów krytych).

Na tych kredytowych zakupach zagranicznych Rząd Polski nie mógł jednak poprzestać, zwiększenia ilości taboru, po ukończeniu działań wojennych w r. 1921, wymagała nieodzownie sytuacja gospodarcza Kraju. Granice Państwa rozszerzyły się, w posiadanie Polski przeszły: Małopolska Wschodnia, Pomorze i Województwa Kresowe, zaczęła się odbudowa Kraju po zniszczeniach wojennych, przemysł i han-

del szybkimi krokami dźwigały się z ruiny, powstawały nowe gałęzie przemysłu, od Kolei żądano szybkich przewozów paliwa, surowców i wyprodukowanych fabrykatów. Koleje czyniły nadzwyczajne wysiłki celem przyspieszenia obrotu taboru, jednakowoż stawianym zadaniom mogły sprostać tylko z największą trudnością. Ciężkie to były czasy dla kolejnictwa polskiego! Dla charakterystyki ich dość przypomnieć, że przez dłuższy okres czasu koleje polskie pracowały z parodniowemi, a nieraz kilkogodziennymi zapasami węgla w najbardziej ważnych punktach węzłowych, brakowało taboru do przewozu aprowizacji, nie było dostatecznej ilości wagonów do przewozu reemigrantów z Rosji, a i zwykli pasażerowie musieli jeździć w warunkach okropnych z powodu braku i niemożliwości naprawienia dostatecznej ilości wagonów osobowych.

Ministerstwo Kolei musiało zatem z konieczności uzupełniać jeszcze przez czas jakiś swój tabor zakupami zagranicznymi, co i czyniło do r. 1923, kiedy było wydane ostatnie zamówienie zagraniczne. Oprócz wyżej wspomnianych 175 parowozów amerykańskich, zakupiono w ciągu lat 4: z Niemiec 165 parowozów, z Austrii 186, z Belgii 100 i z innych krajów 41, razem 667 jednostek, z czego 83 osobowych i 584 towarowych, tych ostatnich bowiem największy brak się odczuwał.

Tak samo zakupywano przede wszystkim wagony towarowe. Oprócz wyżej wymienionych wagonów sprowadzonych ze Stanów Zjednoczonych, M. K. zakupiło: we Francji 150, w Niemczech 133, w Austrii 450, we Włoszech 2000, na Węgrzech 500 jednostek, wszystkiego razem z amerykańskimi 15.550 wagonów towarowych, według typów dzieliły się one następująco:

wagonów towarowych krytych	870
„ „ węglarek	9858
„ „ platform	4579
„ „ specjalnych	243

Dostawcami wagonów osobowych były Włochy, Czechosłowacja, Austrija, Niemcy i Gdańsk. Sprowadzono stamtąd do Kraju: 110 wagonów osobowych I/II i II klasy i 25 bagażowych z Włoch (wagoni firmy Breda w Medjolanie), 35 wagonów pocztowych z Austrii i Gdańska, 67 wagonów ogrzewczych z Czechosłowacji i Niemiec. Razem do r. 1924 zakupiono 237 wagonów osobowych. Zakup znacznej ilości wagonów miękkich przyczynił się do ulżenia sytuacji Polskich Kolei Państwowych względem obsługi kursów międzynarodowych, a poza tem poprawił przewozy wewnętrzne, dając pasażerom możliwość jazdy w wygodnych, komfortowych wagonach.

Dostawy zamówionych parowozów trwały do r. 1925, a wagonów towarowych do r. 1927, były to jednak tylko resztki dostaw z r. 1923. Od tego czasu Ministerstwo Komunikacji pokrywa całe swoje zapotrzebowanie wewnątrz Państwa w wytwórniach krajowych.

Omówienie historii powstania i rozwoju wytwórni krajowych budowy taboru nie należy do zadań niniejszej notatki, tu wszakże musimy podnieść, że sprawa uruchomienia i rozwoju istniejących w Kraju nielicznych wytwórni wagonowych i budowy nowych wytwórni parowozów i wagonów stała się przedmiotem troski Rządu już w pierwszych dniach powstania kolejnictwa polskiego; w tym celu w końcu 1918 roku utworzona była w Ministerstwie Kolei Komisja złożona z fachowców kolejowych, delegatów Ministerstwa Przemysłu i Handlu i przedstawicieli ciężkiego przemysłu kolejowego. Komisja zajęła się opracowaniem typów taboru kolejowego, odpowiadającego potrzebom eksploatacji polskiej sieci kolejowej.

Jako typy przyszłych polskich parowozów Komisja wskazała: dla ruchu osobowego: 1) pośpieszny, 2) osobowy zwykły i 3) tendrzak, za najpilniejszą potrzebę uznano budowę parowozów typu 2), dla którego wzorem miał być parowóz typu 2-3-0 z obciążeniem osi napędnych 16 tonn.

Dla ruchu towarowego wybrano również 3 typy: 1) ciężki dla przewozów masowych, 2) lżejszy dla pociągów towarowych przyśpieszonych i 3) przetokowy. W pierwszej kolejności miały być budowane typy 1) i 2). Komisja zaleciła tu dla typu pierwszego parowóz o układzie 1-5-0, dla typu drugiego wzór 1-4-0. Obciążenia na osi obu typów powinny być wynosić 17-18 tn.

Co się tyczy wagonów, to M. K. zatrzymało się wówczas na wagonie krytym 15 tonnowym, węglarce 20 tonnowej i platformie o nośności 15—18 tonn, jako jednostkach normalnych dla P. K. P.

W następstwie doświadczenia własne, tudzież oparte na wynikach praktyki kolejnictwa innych państw, zmusiły do pewnych zmian w ułożonym programie, naogół jednak był on trafny i dotychczas jeszcze może być uważany za podstawę rozwoju typów taboru przy projektowaniu ich w kraju.

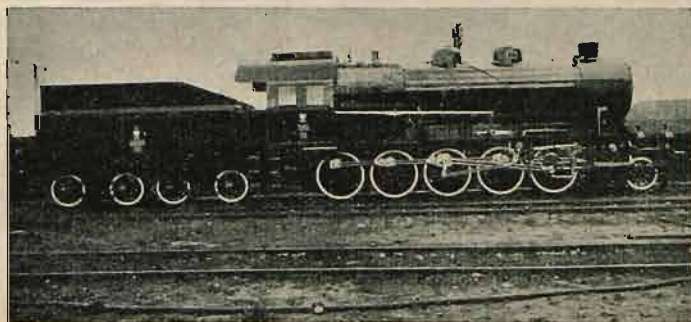
Na podstawie tych rozważań, tudzież obliczonego wówczas zapotrzebowaniu taboru, Rząd zamówił w 3 wytwórniach parowozowych i 5 wagonowych z dostawami długoterminowymi (przeważnie w ciągu lat 8—10)—1126 parowozów, 5325 wagonów osobowych i 45275 wagonów towarowych.

Taboru, przypadającego na pierwsze lata wykonywania umów, wytwórnice nie dostarczyły; złożył się na to szereg poważnych okoliczności: jak niemożliwość uzyskania potrzebnych materiałów, trudności najszerszej natury napotkane przy stwarzaniu nowej gałęzi produkcji, kryzys gospodarczy i walutowy kraju i t. d.

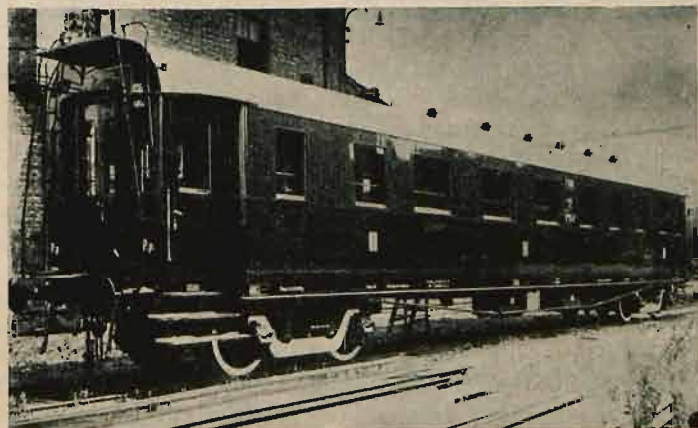
Z drugiej strony Ministerstwo Kolei, poczynając od roku 1923, na skutek ogólnopństwowej akcji oszczędnościowej, zmuszone było zredukować znacznie swe zamówienia.

W każdym razie do 1 września r. b. dostarczyły wytwórnice krajowe:

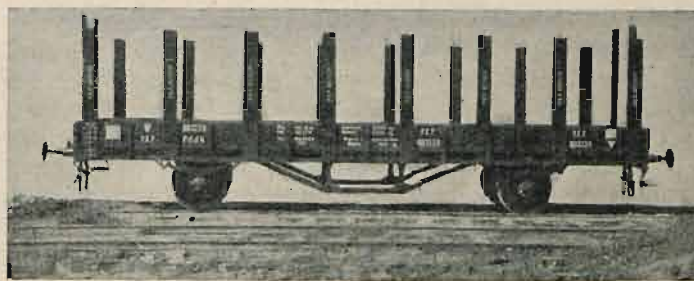
parowozów osobowych typu 2—4—0	60
towarowych „ 1—4—0	168
„ „ „ 1—5—0	200
wagonów osobowych I/II klasy	15
„ „ I/II/III klasy 4-osiowych	10
„ „ III klasy 4-osiowych	140
„ „ III „ 2 „	191
„ pocztowych 4-osiowych	50
„ „ 3 „	15
„ bagażowych 2 „	40
„ ogrzewczych 3 „	40
„ „ 2 „	85
„ towarowych krytych 2-osiowych 15 ton.	5701
„ „ niekryt. 2 „ 20 „	12116
„ „ platform 4 „ 18 „	150
„ „ „ 2 „ 18 „	6250
„ specjalnych	401



Parowóz towarowy 1—5—0 serji Ty 23.



Wagon osobowy P. K. P. I. II. III. klasy.



Platforma P. K. P. 20 tonnowa.

z czego:

cystern do gazu	60
lodowni	179
innych (do przewozu nierogacizny, drobiu i t. d.)	162

Oprócz tego zbudowano dla sieci wąskotorowej o różnych prześwitach toru:

parowozów	4
wagonów osobowych	17
„ towarowych	180

Dostawy te jednak, jak wskazuje niżej podana tablica, poczęły zwiększać w sposób bardziej odczuwalny stan posiadania Polskich Kolei Państwowych dopiero od r. 1923; do tego czasu pomoc wytwórni krajowych była stosunkowo niska i nie mogła zaważyć poważnie na wzmożeniu przewozów kolejowych.

Tablica 1.

	R o k									
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Parowozy. . . . .	—	—	—	10	13	34	75	76	122	101
Wagony osobowe .	30	45	51	180	25	50	33	82	50	40
Wagony towarowe	141	75	109	1937	5288	3913	2990	3130	4559	2475

Pomogło temu radykalnie dopiero wykonanie repartycji taboru kolejowego, przypadającego Polsce na mocy traktatów pokojowych.

Zwróćmy się do nich.

Art. 371 traktatu pokoju, podpisanego w Wersalu 28 czerwca 1919 r. głosił:

„p. 1. Urządzenia i instalacje wszystkich kolei będą oddane w całości i w dobrym stanie.

p. 2. Jeżeli sieć kolejowa, mająca swój własny tabor, będzie oddana w całości przez Niemcy któremu z Mocarstw sprzymierzonych i Stowarzyszonych, to tabor ten będzie przekazany w całości podług inwentarza ostatniego z przed 11 listopada 1919 r. i to w stanie normalnego jego utrzymania.

p. 3. Na liniach nie mających specjalnego taboru ta część taboru, istniejącego na sieci, do której te linie należą, jaka ma być oddana, zostanie określona przez Komisję ekspertów, wyznaczonych przez Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone, w Komisjach tych Niemcy będą reprezentowani. Komisje te uwzględnią: ilość taboru znajdującego się na tych liniach podług ostatniego inwentarza z przed 11 listopada 1918 r., długość linii wraz z torami manewrowymi i charakter oraz rozmiar ruchu. Komisje te również wskażą parowozy, wagony osobowe i towarowe, które mają być oddane w każdym poszczególnym wypadku, ustalą warunki ich naprawy w warsztatach Niemieckich.

p. 4. Zapasy, ruchomości i narzędzia zostaną oddane w tych samych warunkach, co i tabor ruchomy. Przepisy powyższych punktów 3 i 4 zostaną zastosowane do linii kolejowych w dawnej Polsce rosyjskiej, przebudowanych przez Niemcy na tor szerokości niemieckiej, linie te mają być traktowane podobno jak części oddzielone od sieci kolejowych państwa pruskiego“.

W roku 1920 na mocy decyzji Rady Ambasadorów powstała w Berlinie Komisja dla podziału taboru kolejowego Rzeszy Niemieckiej, przewodniczącym Komisji wyznaczony został Japończyk inż. Fuita Tanaka, delegatami strony polskiej w Komisji szczegółowej dla taboru polskiego byli inżynierowie: A. Falter i ś. p. W. Zborowski. Od początku prac Komisji zarysowała się poważna różnica pomiędzy poglądami delegatów strony polskiej i niemieckiej co do zasad, którymi należało się kierować przy określaniu ilości taboru, jaki miał przypaść Polsce. Ze względu na większą intensywność ruchu w Niemczech delegaci niemieccy pragnęli oprzeć całe obliczenie na stopniu napięcia ruchu, przedstawiciele zaś nasi żądali uwzględnienia niemniej i długości kilometrycznej linii odstąpionych Polsce. Teza ta znalazła uznanie u przewodniczącego Komisji, na zasadzie decyzji jego w grudniu r. 1920 przyznano dla linii odstąpionych przez

Niemcy: 1540 parowozów, 2400 wagonów osobowych, 19 motorowych i 30.000 wagonów towarowych. Liczby te stosunkowo nie wiele różniły się od początkowych żądań Polski.

Pozostawała do rozstrzygnięcia druga część zadania: przydział taboru dla linii przekutych podczas okupacji. Tu kamieniem obrazy było określenie pojęcia „Ancien Pologne Russe” — dawnej Polski rosyjskiej, w której delegaci Niemcy chcieli widzieć jedyne b. Kr. Kongresowe, nasi zaś przedstawiciele, nie uznając granic porozbiorowych, żądali przydziału taboru dla znacznie większego terytorium, znajdującego się faktycznie we władaniu Rzeczypospolitej. Różnicę poglądów rozstrzygnęła Rada Ambasadorów przez orzeczenie wydane w styczniu r. 1921, na mocy tego orzeczenia granicą „Polski rosyjskiej” miała być linja Curzona. Dla określonego w ten sposób terytorium Polska otrzymała jeszcze: 820 parowozów, 1460 wagonów osobowych i 20.000 wagonów towarowych.

Ogółem z repartycji uzyskały Polskie Koleje Państwowe 2888 parowozów, 5075 wagonów osobowych i bagażowych oraz 69.678 wagonów towarowych. Oprócz tego dla terenu W. Miasta Gdańska, które ma wspólny zarząd kolejowy z siecią polskich kolei państwowych, przydzielono 116 parowozów, 207 wagonów osobowych i 1967 wagonów towarowych.

Górny Śląsk otrzymał swój tabor na zasadzie Konwencji Genewskiej z r. 1922, przyczem wydzielono dla Polskiego Górnego Śląska: 430 parowozów, 959 wagonów osobowych i 20.000 wagonów towarowych. Dla pozostałego obszaru G. Śląska, który przypadł Rzeszy Niemieckiej wydzielono taką samą ilość wagonów towarowych; zgodnie z postanowieniem Konwencji są one użytkowane wspólnie z Dyрекcją Polską w ciągu lat 15.



Węglarka 20 tonnowa wspólnego użytku dla obu części Górnego Śląska.

Naogół biorąc przydział taboru z repartycji Niemieckiej był dla P. K. P. dość korzystny. Wprawdzie otrzymano pewną ilość słabych typów parowozów, jak również serje o małej ilości jednostek, wprawdzie dostaliśmy zbyt wiele wagonów osobowych z bocznymi wejściami, jednakowoż większa część taboru niemieckiego była dość dużej wartości, przekazanie jego, choć się odbywało etapami, wzmocniło stan posiadania Polskich Kolei Państwowych i pozwoliło opanować ruch. Największe trudności przedstawiało opanowanie ruchu taborem przydzielonym dla Górnego Śląska ze względu na intensywność ruchu w tym niezmiernie uprzemysłowionym okręgu oraz zupełny brak warsztatów do naprawy taboru, wszystkie one pozostały, niestety, w części Górnego Śląska, przyznanej Niemcom. Musiano zatem przez jakiś czas zasilać Dyрекcję Katowicką taborem, delegowanym z innych Dyрекcyj, wspólnym wysiłkiem administracji i kolejowców sytuacja na Górnym Śląsku została opanowana pomyślnie i ruch w tej części Kraju jak i w innych nie ustał na godzinę.

Innemi zgół torami potoczyła się repartycja taboru b. monarchji austro-węgierskiej. Na mocy traktatów pokoju w St. Germain i Trianon na linje kolejowe, które odeszły od Austro-Węgier i posiadały swój własny tabor, miał on być przekazany według inwentarza z 3 listopada 1918 r., w stanie normalnego utrzymania, linje które nie posiadały specjalnego taboru miały otrzymywać tabor w ilości określonej przez Komisję Ekspertów, wyznaczoną przez Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone. Taż Komisja miała określić

również przydział taboru dla linii, przekutych przez władze austro-węgierskie na tor normalny. Komisja ekspertów przystąpiła do pracy w październiku r. 1919, na czele jej stał przedstawiciel Wielkiej Brytanii Sir F. Dent, delegatami strony Polskiej byli kolejno p. L. Karliński, inż. L. Löwenkron, od r. zaś 1924 kiedy sprawa repartycji była już właściwie rozstrzygnięta inż. S. Trepkowski. Zadania przedstawiciele Polski w Komisji Ekspertów, która pracowała w Wiedniu, były o wiele trudniejsze, niż delegatów naszych w Komisji berlińskiej. Masa repartycyjna niemiecka była określona zupełnie ściśle, przeciwieństw pomiędzy przedstawicielami poszczególnych państw biorących udział w repartycji, (Polska, Belgja, Danja, Czechosłowacja, Kłajpeda, W. Miasto Gdańsk) prawie nie było, popierano się wzajemnie w stosunku do strony niemieckiej w bardzo wielu wypadkach. Odwrotnie, każde z państw reprezentowanych w Komisji Wiedeńskiej, nie mówiąc naturalnie już o Austrii i Węgrzech, patrzyło nieufnie na pozostałych sukcesorów, i miało odmienne punkty widzenia na sposoby wykonywania podziału, naginane oczywiście do interesów własnych, w tych warunkach większość w Komisji trudno było uzyskać, tymczasem regulamin Komisji wymagał dla prawomocnej uchwały większości aż  $\frac{3}{4}$  głosów.

Samo ustalenie masy repartycyjnej zajęło niezmiernie dużo czasu, gdyż dla wyjaśnienia stanu posiadania Austro-Węgier wypadło urządzić ogólno-europejski spis taboru. Jeszcze więcej czasu zajęło ustalenie klucza repartycyjnego, co do zasad którego panowała zupełna rozbieżność poglądów wśród delegatów państw sukcesyjnych.

Dotkliwy brak taboru, jaki w owym okresie odczuwała nie tylko Polska, lecz i inne państwa sukcesyjne, zmuszał je w niektórych wypadkach do nieliczenia się z postanowieniami Komisji, godzącymi wprost w podstawy utrzymania ruchu kolejowego. Wychodząc ciągle z założenia, że tabor znajdujący się w poszczególnych państwach jest własnością wspólną i nietykalną, Komisja zabroniła, na przykład, nawet prowizorycznego cechowania wszelkich jednostek taboru, a więc i wagonów towarowych, obiegających w komunikacji międzynarodowej, cechami tych kolei państwowych, które z nich dotąd korzystały. Jakie byłyby konsekwencje tego postanowienia przy ówczesnym chaosie ruchowym i całej bezceremonialności w traktowaniu obcego taboru, łatwo wyobrazić, żaden wagon towarowy porządnie naprawiony, w ówczesnych warunkach, nie wróciłby prędko na kolej, która go naprawiła. Na szczęście tabor, znajdujący się na polskiej sieci kolejowej opatrzony został przewidująco znakami P. K. P. Cechy te, nie przesądzając bynajmniej tytułu własności, w danych warunkach choć w pewnej mierze były rękomią powrotu tych samych jednostek na sieć kolejową, w użytkowaniu której tabor się znajdował. Dopiero w r. 1922 pod naciskiem niektórych delegatów Komisja ekspertów zdecydowała się wreszcie na przydzielenie pewnej części taboru na własność poszczególnym państwom. Z przydziału tego Polskie Koleje Państwowe otrzymały: 393 parowozy, 1.002 wagony osobowe i 6.446 wagonów towarowych. Przydział Wiedeński był dla Polski niezmiernie niekorzystny pod względem jakości taboru, jeżeli się można było jeszcze pogodzić z wagonami osobowymi, które na sieci austro-węgierskiej nigdy nie należały do pierwszorzędnych, to przydział wagonów towarowych, a zwłaszcza parowozów nie odpowiadał temu, co Polska powinna była dostać. Dominowały w nim słabe, stare i lekkie parowozy; wagony towarowe miały dużo jednostek nadających się wprost do skreślenia z inwentarza. Wprawdzie obiecywano, że następne przydziały będą korzystniejsze dla P. K. P., lecz wszystko przemawiało zatem, że one wogóle nie nastąpią. Tak się i stało. W r. 1923 Rada Ambasadorów rozwiązała dotychczasową Komisję i powołała na jej miejsce nową. Prace tej Komisji były tak samo mało owocne. Wobec tego stała się rzecz nieunikniona, zwyciężyła zasada „*beati possidentes*”, w imię której, dnia 31 maja 1924 r., a więc po pięciu latach bezpłodnych debat powzięto tym razem jednomyślną uchwałę, wedle niej każde z państw otrzymało na własność tabor znajdujący się w tym dniu w jego posiadaniu. Niestety, nasz stan posiadania należał do najgorszych wśród licznych, a niezgodnych sukcesorów; nie

mogło być inaczej, skoro na sieci b. Galicji na skutek działań wojennych, którym nie uległy inne terytoria, np. Czechy, pozostał tabor i jakościowo i ilościowo znacznie gorszy.

Tak zakończona repartycja austriacka dała P. K. P. ogółem 1.474 parowozów, 4.443 wagony osobowe i 23.392 wagony towarowe.

Jak dalece niekorzystnie wyróżnia się ten tabor od używanego z repartycji Niemieckiej dowodzi ilość skreślonych jednostek każdej grupy. Wówczas gdy w ciągu lat 10 skreślono z inwentarza liczniejszego znacznie taboru b. niemieckiego 204 parowozów, 531 wagonów osobowych, 4439 wagonów towarowych, z inwentarza austriackiego zmuszony był Zarząd Kolejowy wycofać 367 parowozów, 749 wagonów osobowych, 7043 towarowych.

Pewną ilość taboru miały otrzymać Koleje Polskie po ukończonej zwycięzko wojnie od Rosji Sowieckiej na mocy traktatu Ryskiego. Jednakowoż w tej części, jak i w innych, Traktat Ryski nie został wykonany w całości. Uzyskano zamiast 300 parowozów, 260 wagonów osobowych i 8100 wagonów towarowych, jakie przyznawał Polsce art. XIV Traktatu Pokoju, zaledwie 124 parowozy i 27 wagonów towarowych i to w stanie tak dużego zniszczenia, że większość z nich skreślono w następstwie z inwentarza. Resztę należności miała Rosja uiścić w ekwiwalencie pieniężnym. Znacznie więcej parowozów i wagonów rosyjskich przyniosło nam zwycięstwo polskiego oręża, przerobione na tor normalny zwiększyły one nasz tabor, zwłaszcza stan liczebny parku wagonowego. Dodać tu jeszcze należy tę ilość taboru, jaką na podstawie tegoż traktatu uzyskały koleje Fabryczno-Łódzka i Herbsko-Kielecka, znajdujące się obecnie w zarządzie państwowym. Wynosi to razem dla obu kolei 23 parowozy, 6 wagonów osobowych i 517 wagonów towarowych. Oprócz tego P. K. P. otrzymały 303 wagony towarowe jako ekwiwalent wzamian za zwróconą w naturze część mienia przedsiębiorstw przemysłowych.

Razem otrzymano dla P. K. P. z różnych tytułów:

Tablica 2.

	od Niemiec	od Austrii	z Rosji (razem z przestawionemi na tor szeroki).
parowozów . . .	3.012	1.474	276
wagonów osob. .	5.301	4.378	700
" towar. . . . .	72.483	23.781	14.828

Sposób powstania taboru Polskich Kolei Państwowych, stanowiących konglomerat sieci 3 różnych zaborów, nie mógł rzecz prosta, sprzyjać jednolitości parku taborowego. Ani repartycja niemiecka, ani tem więcej austriacka nie brały pod uwagę względów trudności przyszłej gospodarki jednostkami taboru, które prz, dzielano poszczególnym sieciom państwowym. Zwłaszcza starsze, gorsze serie parowozów i wagonów w imię sprawiedliwości rozdrabniano troskliwie pomiędzy szeregiem państw. Na skutek tego park taborowy Polskich Kolei Państwowych po ukończeniu repartycji wyglądał niezwykle różnorodnie. Dość powiedzieć, że P. K. P. liczyły w owym czasie aż 151 różnych serji parowozów; nie mniejsza różnorodność panowała w parku wagonowym, zwłaszcza dotyczyło to wagonów osobowych. Ta różnorodność taboru P. K. P. wywołała i wywołuje dotychczas jeszcze nietylko duże trudności eksploatacyjne, lecz nadto kładzie się ciężkim brzemieniem na sprawność gospodarki warsztatowej i zasobowej.

W ramach możliwości M. K. dokłada starań, aby zmniejszyć jaknajbardziej ilość serji w taborze. Droga wymiany z poszczególnymi państwami, sprzedaży obcym kolejom i zakładom przemysłowym, wreszcie skreślenia starych nieekonomicznych jednostek z inwentarza, udało się M. K. w ciągu ubiegłego dziesięciolecia poprawić znacznie jednolitość parku taborowego. Tak, naprzykład, ilość serji parowozów doprowadzono obecnie do 103; w najbliższych 5 latach będzie można usunąć jeszcze conajmniej 25 serji, co wpłynie znacznie na ułatwienie i potaniecie eksploatacji kolejowej. Dopomoże do tego i obecna działalność taborowa M. K. opierająca się na zasadzie zamawiania nowych parowozów i wagonów tylko dużemi serjami jednostek.

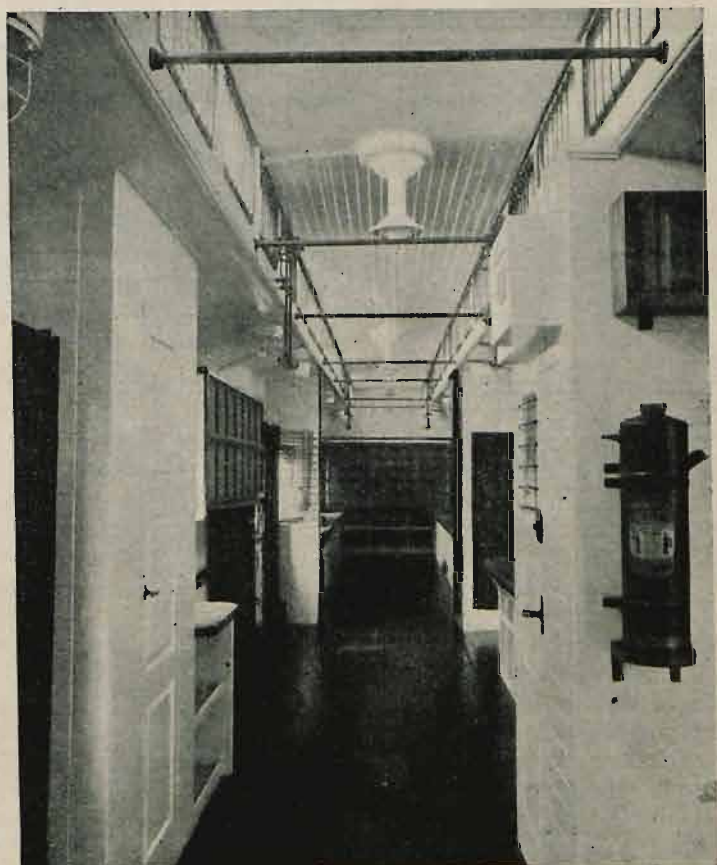
Usuwanie z inwentarza różnorodne i nierentowne jednostki dokonano tą drogą jednocześnie odmłodzenia parku taborowego. Spotykane w pierwszych latach eksploatacji jednostki o wieku: parowozy lat 55 i więcej, wagony osobowe i towarowe lat 50—60 należą dziś już do przeszłości lub bardzo nielicznych wyjątków, i to tylko w taborze wagonowym; parowozów natomiast starszych nad lat 40, P. K. P. obecnie nie eksploatują.

Po tem oczyszczeniu taboru ze starych typów przeciętny wiek parowozu na P. K. P. wynosi lat 18, tyleż wagonu towarowego, osobowego nieco więcej, bo lat 20. W stosunku do przeciętnego wieku taboru na sieci kolejowej państw Europejskich nie wygląda to tak źle. Jeżeli jednak zrobimy porównanie z doskonale gospodarowanymi kolejami niemieckimi, to znajdziemy różnicę b. dużą, zwłaszcza w wieku przeciętnym parowozów, który wynosi tam obecnie zaledwie lat 12, także średni wiek wagonów towarowych nie przekracza lat 14. Pochodzi to stąd, że Towarzystwo Niemieckich Kolei Państwowych, po objęciu sieci w swe posiadanie pokasowało wszystkie parowozy w wieku ponad lat 20, jako pracujące nieekonomicznie, jak również usunęło wagony towarowe nie odpowiedniej nośności. Na ten zbytek P. K. P. nie prędko będą mogły sobie pozwolić, chociaż dla sprawności eksploatacji stosują możliwie szeroko zasadę używania przedewszystkiem parowozów najbardziej ekonomicznych nowych typów, odstawiając do zapasu parowozy przestarzałe, o małej sile pociągowej, bez przegrzewaczy pary, podgrzewaczy wody i t. d. Wyzbyć się ich jednak P. K. P. nie prędko będą mogły, na przeszkodzie staje słaby stan nawierzchni na większości linii Małopolski, gdzie nowobudowanych parowozów, zwłaszcza towarowych, o dużym nacisku na oś—17 i więcej tonn, nie będzie można użyć w prędkim czasie.

Jak wskazuje niżej podane zestawienie, waga ogólna,

Tablica 3.

Przeciętna waga 1 parowozu inwentarzowego	r. 1922	1923	1924	1925	1926	1927
Ogólna . . . . .	62,3	64,9	66,1	67,01	68,79	70,29
Napędna w ton. . . . .	48	49,2	49,64	51,46	51,77	52,05



Wnętrze nowego wagonu pocztowego zbudowanego w wytwórni krajowej.

a zwłaszcza waga napędna polskich parowozów, tak miarodajna dla określenia wartości współczesnego taboru, acz pozwoli, lecz systematycznie rośnie.

Gdy się mówi o stanie ilościowym taboru Kolei Państwowych pamiętać należy, że w liczbach tych uwzględniane są również parowozy i wagony W. M. Gdańska, natomiast nie wchodzi w rachubę wagony pocztowe, które na mocy umowy z Ministerstwem Poczty i Telegrafów z 9. XI 1925 r. stanowią własność Zarządu Poczтового. Nie są również brane w rachubę wagony Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, których kursuje obecnie 79 sztuk (56 sypialnych, 23 restauracyjne), jak również wagony prywatnych właścicieli, przypisane do P. K. P. w ilości około 6.135; są to



Wagon prywatny przypisany do sieci P. K. P.

przeważnie wagony przeznaczone do przewożenia artykułów specjalnych, spożywczych, budowlanych etc.

Zmiany w stanie ilościowym taboru P. K. P. za lata

Tablica 4.

Stan taboru inwentarzowego na 31 grudnia	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928 lipca
Razem parowozów . . . . .	2100	2741	3701	4144	4840	4930	5011	5120	5168	5176	5160
Razem wagonów osobowych .	—	7078	8309	8861	10027	11480	10249	10107	10035	9992	10004
Razem wagonów towarowych	—	58499	75116	79668	104992	121212	131494	131959	134265	137620	139463

Wartość taboru normalnotorowego P. K. P. przedstawia się w przybliżeniu następująco (we frankach złotych).

Wartość parowozów . . . . .	537.966.672,17 zł. w zł.
Wartość wagonów . . . . .	781.386.153,31 " "
Razem . . . . .	1.319.352.825,48 zł. w zł.

ubiegłe, na zasadzie odpowiednich danych statystycznych mogą być ujęte w wyżej podanej tablicy.

Obok taboru obsługującego tor normalny na sieci P. K. P. wynoszącej w dniu 1.VIII 1928 r. 17.304 kłm. torów, posiadają P. K. P. parowozy i wagony przeznaczone dla obsługi 2.231 kłm. toru wąskiego trojakiemu typu: szerokości 60 cm. 1163 kłm., 70/75/76=cm — 955, 78 cm. — 113.

Z wyjątkiem kolei typu ostatniego, dla których tabor otrzymano w drodze repartycji niemieckiej, pochodzenie reszty taboru jest przypadkowe, zwłaszcza na terenach wschodnich i południowych, gdzie tabor ten pozostał z czasów działań wojennych oraz leśnej i aprowizacyjnej gospodarki okupantów. Stan wagonów i parowozów był jeszcze gorszy w czasach przyjęcia tych kolei, niż na torze normalnym. Parowozy niezmiernie słabe, o sile przeważnie 30 — 50 HP, zniszczone niemożliwie, wagonów osobowych brak zupełny, a towarowe w stanie największego zniszczenia, wszystkie o małej pojemności. Trakcja — parowa lub konna. Różnorodność typów jeszcze większa, co zresztą tłumaczy się tem, że linje wąskotorowe nie łączą się we wspólną sieć, każda z nich stanowi

jakby własne gospodarstwo i ma odrębny charakter, zależny od rodzaju przewozów w tej połaci kraju, którą obsługuje. Sporo linii toru wąskiego zmieniło całkowicie swój charakter pracy w związku ze zmianą konjunktury politycznej i gospodarczej, sporo taboru z tytułu tego uległo likwidacji. Nowych jednostek pobudowano w ubiegłym 10-leciu niewiele stosunkowo, gdyż z konieczności uwaga Zarządu Kolejowego musiała być zwrócona przede wszystkim na poprawę warunków ruchu na liniach normalnotorowych jako liniach pierwszorzędowego znaczenia dla Kraju. Przy budowie jednostek taboru wąskotorowego wychodzono z tych samych zasad, co i przy zamówieniach taboru normalnotorowego: dawać tabor nowoczesny, o dużej sile pociągowej i dużej ładowności.

Zmiany w inwentarzu taboru wąskotorowego przedstawia poniższe zestawienie:

Tablica 5.

Na 1 stycznia każ. roku	Ilość parowozów						Ilość tendrów do parowozów	Ilość wagonów				
	z podziałem według ilości osi sprężo- nych				Ogół- tem			towarowych trakcji		Ogółem w		
	2	3	4	5	w eksploatacji	w dzierżawie i w likwidacji		osobowych	parowej	konnej	eksploatacji	dzierżawie i likwidacji
1922	33	126	190	3	352	94	73	288	8.100	3.998	8.286	4.100
1923	33	126	205	3	367	89	"	307	8.097	4.001	8.400	4.005
1924	17	118	204	18	357	111	"	328	8.131	4.131	8.492	4.098
1925	19	120	204	18	361	109	"	329	8.115	4.551	8.588	4.407
1926	16	119	197	17	349	101	76	320	8.030	5.420	8.683	5.087
1927	16	114	196	17	343	69	79	324	8.229	5.635	8.553	5.635
1928	10	102	195	17	324	51	79	332	8.237	4.221	8.408	4.382

A teraz wynika pytanie, czy ilość taboru, jaką rozporządzają P. K. P., i którą mogą uzyskać w najbliższych la-

tach w drodze normalnych zakupów krajowych jest wystarczająca dla potrzeb państwa, czy też nie? Pytanie powyższe od lat 10 było i jest przedmiotem zainteresowania Rządu, Izby ustawodawczych, sfer gospodarczych, prasy a nawet szerokiej publiczności. Przy rozstrzygnięciu jego od samego początku wyczuwała się daleko idąca różnica zdań, sama dyskusja nie była i nie jest wolna od pewnego traktowania jej „cum ire et studio” i nawet pewnych zarzutów.

Odpowiedź na to pytanie znajdą czytelnicy w artykule dr. inż. A. Langroda. Tu zaznaczamy tylko, że czasowe nadwyżki i braki taboru nie mogą zaważyć poważnie na ocenie akcji, zakrojonej na szeroką skalę i dalszą metę, jaką było utworzenie w Kraju nowego przemysłu i ułożenie programu budowy taboru.

Przypomnijmy, że przewidywania pesymistów, którzy widzieli w strejku górników w Anglii jedyny powód wzrostu ruchu i zapotrzebowania na tabor w r. 1926, obrócone zostały w niwecz nasileniem ruchu w r. 1927 i bieżącym, kiedy przewozy dosięgły napięcia dotychczas nienotowanego. Wprawdzie i obecnie (październik r. 1928) stoi w zapasie

ponad 300 parowozów, te jednostki jednak wyraźnie stanowią martwą masę taboru mało użytecznego; masa ta prawie w całości nie daje się wciągać w orbitę wzrostu intensywności ruchu. Natomiast zupełnie wyraźnie daje się już odczuwać pewien brak parowozów i wagonów, (zwłaszcza tych ostatnich) dla ruchu osobowego, oraz niedobór wagonów niekrytych (platformy, węglarki) i specjalnych.

W roku przyszłym, z racji Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, należy oczekiwać znacznego wzrostu ruchu osobowego, na skutek tego brak taboru osobowego jeszcze się więcej powiększy. Nie znamionuje też nic na szczęście, aby nasza ekspansja gospodarcza zewnątrz kraju i uprzemysłowienie jego wewnętrzne miały ulec poważnemu pogorszeniu w przeszłości.

Z tego wynika w każdym razie, że o nadmiarze taboru na P. K. P. poważnie mówić nie można. Jeżeli dzisiaj większego niedoboru jeszcze P. K. P. nie odczuwają, to wszystko zdaje się wskazywać na to, że w najbliższej przyszłości koleje polskie będą musiały wydatniej zwiększać swój stan posiadania w parowozach i wagonach.

Nie mniej ważna od sprawy ilości taboru jest zawsze kwestja jakości parowozów i wagonów. Rozstrząsanie tej kwestji przekracza ramy niniejszej notatki, ale z pobieżnego już przejrzania danych wynika, że jakość taboru P. K. P., przyjętego od państw zaborczych jest raczej niska, niż wysoka. Dowodzą tego następujące liczby: z 4.762 parowozów otrzymanych z różnych przydziałów, przerobionych z toru szerokiego i t. p. było parowozów osobowych mających 2 osie napędne — 511, towarowych z 2 i 3 osiami napędnymi — 1.765, razem 2.276 jednostek, co stanowi 48%, inwentarza, to znaczy, że prawie połowa ogólnego stanu liczebnego przypada na parowozy mało odpowiednie dla współczesnej eksploatacji, która uwzględnia tylko 3 osie sprzężone dla ruchu osobowego i co najmniej 4 dla towarowego. Większość tych parowozów nie posiada przegrzewaczy pary, pracuje zatem nieekonomicznie, zwiększając w dużym stopniu wydatki na zakup paliwa, ponadto mała waga napędna parowozów nie pozwala na należyte obciążenie i racjonalne wyzyskanie ich. W parku wagonów osobowych i bagażowych przeważają wagony 2 i 3 osiowe. Pierwsze stanowią okragło 50% ogólnej liczby wagonów, drugie 35%, na wagony 4 osiowe przypada zaledwie 15% naszego inwentarza. Najbardziej cenionych wyściełanych wagonów I i II klasy mamy tylko 9% i to razem z nieliczną zresztą grupą wagonów służbowych.

Największą jednak wadą taboru osobowego jest nadmiar wagonów z bocznymi wejściami, stanowią one aż 36% naszego stanu posiadania, przeznaczone przeważnie dla ruchu podmiejskiego, a jeżeli dalekobieżnego, to nie w warunkach klimatycznych większości ziem polskich, muszą być one używane z konieczności w szerokim zakresie, wywołując słusne utyskiwania publiczności.

Park wagonów towarowych przedstawia się względnie najlepiej, mimo dużej różnorodności typów stosunek wzajemny 2 najważniejszych grup — wagonów krytych (36,3%) i niekrytych (58,7%) nie tak wiele odbiega od zapotrzebowania na nie, jak to ujawniła praktyka 10 letnia.

Nośność jednak wagonów towarowych przedstawia jeszcze dużo do życzenia. Sporo jeszcze jest wagonów o nośności 10 i 12 tonn, które jednak stopniowo znikają z ogólnej inwentarza.

Jakość taboru P. K. P. poprawiła się wydatnie od czasu wzmocnienia taboru przez zakupy zagraniczne i zamówienia krajowe.

Ujęte procentowo, nowe zakupione przez Rząd Polski jednostki taboru stanowią:

parowozy . . . . .	19,6%
wagony osobowe . . . . .	7,8%
„ towarowe . . . . .	27,4%

Zmiany stosunku % nowonabytego taboru do ogólnej masy charakteryzuje następujące zestawienie. (Tabl. 6).

Opierać poprawę stanu taboru P. K. P. jedynie na włączaniu do niego nowych jednostek, zbudowanych należycie odpowiednio do współczesnych potrzeb eksploatacji, byłoby

Tablica 6.

Stosunek nowonabytego taboru do ogólnego inwentarza

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Parowozy . . . . .	0,7	5,9	7,6	8,8	11,5	13,6	15,6	17,0	19,6
Wagony osobowe . . . . .	0,4	0,9	2,2	3,5	3,7	4,6	5,7	7,3	7,8
Wagony towarowe . . . . .	0,2	6,6	7,6	7,8	15,2	19,7	22,4	24,5	27,4

rzecz prosta złą polityką gospodarczą. Konieczne są ulepszenia taboru stosowane w szerszym zakresie. Przyglądając się taborowi naszemu, widzimy, że P. K. P. w ostatnich latach wchodzi istotnie stopniowo na drogę melioracji stanu parowozów i wagonów. A więc: w parowozach żelazne ściany sitowe zamieniają się na miedziane, na bardziej wartościowych parowozach wbudowują się przegrzewacze pary, wprowadza się podgrzewanie wody zasilającej kocioł parowozu, ustawiają się smoczki działające parą odlotową, dużą uwagę zwrócono też na zmniejszenie zużycia paliwa i smarów: a więc, w paleniskach znalazły szerokie zastosowanie sklepienia różnych typów, ustawiane są przyrządy dymochłonne i odiskierne, wiele parowozów otrzymało przyrządy do automatycznego rozpylania smarów, szereg jednostek zaopatrzone w przyrządy do automatycznego rozpylania smarów, sporo jednostek zaopatrzone w przyrządy najnowszych systemów rejestrujące prędkość, na niektórych parowozach ustawiono latarnie elektryczne i t. d.

W dziedzinie wagonów osobowych melioracje idą w kierunku udoskonalenia ogrzewania wagonów i zamiany oświetlenia gazowego na elektryczne, tak pamiętne z lat pierwszych oświetlenie świecami i kagankami parafinowymi należy na szczęście do przeszłości. Poza tem zwrócono poważną uwagę na większy komfort wewnętrzny wagonów, zwłaszcza w kursach międzynarodowych. Poza lepszą jakością materiałów używanych do wewnętrznego odrobienia wagonów należy jeszcze podnieść poczynione niedawno pierwsze kroki ku zaopatrzeniu wagonów w lustra, chodniki, laufry pod głowę, mydło płynne, ręczniki i t. d.

Również i park towarowy ulega stopniowemu przeobrażeniu. Przy naprawach wzmacniane są przyrządy sprzęgowe i zderzakowe, konstrukcje drewniane gdzie to możliwe zamieniane na żelazne, wagony zaopatruje się w rurki przelotowe hamulców powietrznych, dzięki czemu ilość wagonów zdalnych do zamierzonego prowadzenia ruchu towarowego na hamulcach ciągłych stale wzrasta.

Nie wyczerpuje to bynajmniej wszystkich trosk Zarządu Kolejowego o wprowadzenie jak najdalej idących ulepszeń. Dano szerokie pole inicjatywie indywidualnej: ogłaszane corocznie konkursy na najlepsze wynalazki z dziedziny kolejnictwa przynoszą plon i w konstrukcji taboru, poza drobniejszymi wynalazkami niektóre z nich mogą stanowić o dużym postępie P. K. P. w budowie i eksploatacji taboru.

Gdy rzucimy okiem wstecz na ubiegły historyczny 10-letni okres powstania i rozwoju taboru Polskich Kolei Państwowych, spostrzeżemy, że czas ten nie był zmarnowany. Mimo olbrzymich trudności, większych może w tej gałęzi gospodarki kolejowej, niż w wielu innych, bo niedających się pokonać rozporządzeniem papierowym, Polskie Koleje Państwowe dokonały z powodzeniem trudnego zadania wchłonięcia, uporządkowania i przystosowania do potrzeb gospodarki państwowej różnorodnego taboru kolejowego, powołały do życia nową gałąź przemysłu ciężkiego, zwiększyły znacznie stan swego posiadania i przystosowały go w dużej mierze do współczesnych wymagań ruchowych. Pozwala to z otuchą patrzeć na przyszłość i każe przypuszczać, że Polskie Kolejnictwo Państwowe i w dziedzinie taboru będzie mogło w nie długim czasie współzawodniczyć z najlepszymi wzorami kolejnictwa światowego.

# Zakup, budowa i ustrój taboru Polskich Kolei Państwowych.

Dr. Inż. A. LANGROD.

## I.

W październiku r. 1823 minister skarbu kongresowego Królestwa Polskiego Książę Drucki Lubecki skierował do Cesa-rza Aleksandra I memoriał o położeniu Kraju pod względem ekonomicznym i o zadaniach administracji skarbowej, z tego położenia wynikających. W memoriale tym stwierdził Lu-becki z zadowoleniem, że zadanie Ministra Skarbu jest już niemal spełnione i że otwiera się przed nim szerokie pole trudniejszej działalności «ministra Finansów».

W sto lat później, gdyż w październiku 1923 r., ówczesny minister Skarbu odrodzonej Polski skończył finansową dzia-łalność ministerstwa Skarbu, nadając mu kierunek wyłącznie skarbowy.

Różnica polityki w tym ważnym dziale administracji państwowej w dwóch okresach przedzielonych całym wie-kiem, pełnym wiekopomnych wydarzeń historycznych, które tak wielokrotnie i zasadniczo zmieniały sytuację polityczną i gospodarczą naszego kraju, nie polega tylko na porządku, w jakim działalność w obu powyższych gałęziach służby państwowej była podjęta lub pogłębiona, lecz także w spo-sobie przejścia z jednego kierunku polityki finansowo-skarbo-wej w drugi.

Lubecki, objąwszy w roku 1821 tekę Ministra Skarbu, zastał Skarb Państwa w opłakanym stanie, zagrażającym na-wet narodowemu istnieniu Kraju, gdyż według reskryptu pol-skiego Ministra Sekretarza Stanu, Ignacego Sobolewskiego, skierowanego w dniu 25 maja 1821 r. do Rady Administra-cyjnej Królestwa, z poprawą stanu Skarbu Państwa wiązało się «stwierdzenie, czy Królestwo Polskie może w terażniej-szej swej organizacji wydołać z własnych funduszy politycznemu i cywilnemu bytowi, którym zostało obdarzone, lub też czyli ma, niemożność swą oświadczwszy, ulec za-prowadzeniu porządku rzeczy, więcej zastosowanemu do sił swoich szczupłości». Pod tą groźbą podjął się Lubecki sa-nacji Skarbu, przyczem świadom był swego braku rutyny i fachowych wiadomości i dał temu dobitny i w swej otwar-tości znamionujący wyraz w oświadczeniu: «ja nie przyjąłem obowiązku na mnie włożonego jako praktyczną mający zna-jomość, cała moja nauka jest gorliwość, pracowitość i wiele szczęścia, dużo oporu i niemało zuchwałości».

W niewiele lat po objęciu teki Ministra Skarbu, Lubecki zdołał posunąć sanację Skarbu tak daleko, że mógł przystą-pić do pogłębienia działalności na polu finansowym, zapowie-dzianego w memoriale wspomnianym na początku, t. j. do uruchomienia i popierania przemysłu, w którym widział jedno z najważniejszych źródeł dobrobytu kraju i, co za tem idzie, skarbu publicznego. Lubecki namiętnie kochał Skarb, ale jeszcze namiętniej rozmiłowany był w kiełkującym przemyśle krajowym, a w skutecznej jego obronie widział jedno z na-czelnych zadań Ministra Finansów».\*)

W wręcz przeciwnym porządku niż przed 100 laty następował po sobie w okresie powojennym naszego istnienia rozwój działalności Rządu na polu finansowym i skarbowym. Polityka przemysłowa, prowadzona z wprost mocarstwowym rozmachem w okresie najbardziej chaotycznej sytuacji Skarbu Państwa, znalazła w jesieni 1923 r. nagły kres i zgnębiona ustąpiła dążeniom z całą bezwzględnością skierowanym ku sanacji Skarbu Państwa.

Ratując Skarb Państwa Lubecki nie zawsze liczył się z prawem, o czym świadczy jego własne wyznanie: «Mój Boże! jak łatwo zgubić finanse i kraj po formie.... ja przy-znać się muszę, że zawsze łamałem formy, gdzie tylko mo-głem i zawsze dobrze na tem wychodziłem». I za naszych

czasów Sanacja Skarbu nie mogła się obejść bez «łamana formy», co zwłaszcza znalazło wyraz w nieuznawaniu umow-nych zobowiązań, zaciągniętych w dobie forsownej polityki finansowej wobec nowouruchomionego przemysłu. Lubecki działał jak dobry gospodarz, który najprzód inwentaryzuje stan posiadania i szuka środków umożliwiających istnienie, a osiągnąwszy równowagę rozchodu i przychodu w granicach konieczności normalnego bytowania, obmyśla i wprowadza w czyn sposoby do podniesienia dobrobytu i znaczenia. Myśmy szli drogą odwrotną.

A jednak droga ta, którą szliśmy w zaraniu naszego ponownego samodzielnego istnienia, miała swe uzasadnienie. Potrzeby państwowe w okresie stuletnim znacznie się zmieniły. Nowoczesne państwo o mocarstwowym znaczeniu potrzebuje silnej armii oraz rozwiniętej i sprawnej sieci kolejowej. Te dwa wielkie działy administracji państwowej, a także i inne instytucje państwowe i samorządowe spotrzebowują znaczną ilość produktów przemysłowych i są w stanie trwale zatrud-nić wielki przemysł. Dziedzictwo po okupantach, w znacz-nej mierze przypadkowej natury, nie odpowiadało nawet po-czątkowym potrzebom, z których nieustannym wzrostem trzeba się było liczyć, zważywszy, że widoki znacznego go-spodarczego rozwoju były uzasadnione tak naturalnem bo-gactwem kraju, jak i jego położeniem, które dawało słuszny powód do przewidywania znacznego ruchu tran-zytowego.

Jeżeli idzie o tabor kolejowy, to brak jego w latach 1919, 1920 i 1921, t. j. w okresie, w którym z inicjatywy Rzą-du powstawały przedsiębiorstwa do uruchomienia przemysłu taborowego, nie może być nazwany inaczej jak katastrofalny. Brakowało taboru dla przewozu aprowizacji, węgla, drzewa i wojska. Zapas węgla na kolejach w punktach najbardzie-odpowiedzialnych spadał do jednego lub dwudniowego, a niej kiedy kilkogodzinnego. Przewozy wojskowe i ewakuacja kraju doznawały największych trudności. Eksport drzewny po ukończonej wojnie nie mógł się rozwinąć z powodu braku taboru, mimo doskonałych konjunktur inflacyjnych. Opinia publiczna krytykowała Rząd za nienabywanie dostatecznej ilości taboru i niedostateczne tempo w uruchomieniu krajo-wego przemysłu kolejowego. Sejmowe Komisje zaś doma-gały się kupowania taboru bez oglądania się na ceny, a or-ganizacje społeczne i gospodarcze napadały na Rząd za nie-zaradność.

Wobec konieczności wielkich inwestycji i początko-wych trudności ich pokrycia zagranicą, tak wskutek wyjątko-wych konjunktur powojennych na rynkach zagranicznych, jak też wskutek bojkotu gospodarczego ze strony Niemiec, dalej, ma-jąc na uwadze posiadanie bogatego zagłębia węglowego i wi-doki na jego jeszcze znaczne powiększenie z przewidywanem przyłączeniem Górnego Śląska, z którym jednocześnie kraj miał się wzbogacić o wielki przemysł hutniczy, Rząd przy-stąpił do uniezależnienia kraju od dostaw zagranicznych z całą świadomością konieczności ponoszenia ofiar dla stworzenia nowego przemysłu. Przemysłowcy, zwłaszcza początkowo, odnosili się z wielką rezerwą do sprawy uruchomienia w Pol-sce ciężkiego przemysłu kolejowego, a to z uwagi na nie-pewną sytuację gospodarczą i polityczną w kraju, hasła socjalizacji przedsiębiorstw, brak konstytucji, brak ustawo-dawstwa socjalnego, strejki i zaburzenia oraz działania wo-jenne do końca roku 1920. Stroną przynaglającą do zawarcia długoterminowych umów na dostawę taboru kolejowego było raczej Ministerstwo Kolei.

W ciężkim okresie sanacji skarbu, wobec czasowego zastoju ruchu kolejowego i czasowego kryzysu gospodar-czego, opinia publiczna zmieniła swe zdanie i zarzucano, że conajmniej rozmach w uruchomieniu przemysłu kolejowego był za wielki. Dzisiaj jednak po dziesięciu latach naszej

\* St. Smolka. Polityka Lubeckiego. Tom I str. 117.



państwowej samodzielności, osiągnąwszy już równowagę finansową, stwierdzić możemy, że poczynania z pierwszych lat tego okresu, mimo ciężkich trosk, tarć i zgrzytów, dały w rezultacie przemysł kolejowy, zdolny w pełni zaspokoić potrzeby naszego kolejnictwa, liczący się z możliwościami finansowymi kraju i zatrudniający trwale wielkie rzesze robotników.

## II.

W wyżej opisanej sytuacji Ministerstwo Kolei zawarło w imieniu Skarbu Państwa w latach 1920 i 1921 długoterminowe umowy z pięcioma wytwórniami krajowymi na dostawę wagonów i z trzema wytwórniami krajowymi na dostawę parowozów. Ogółem zawarło umów na dostawę parowozów 2.590, wagonów osobowych 7.800, towarowych 70.400. Z ośmiu umów — 5 zawarte były w roku 1920, zaś trzy w roku 1921, jednakowoż pertraktacje w sprawie tych umów rozpoczęły się wszystkie na początku r. 1919.

Przy zawieraniu powyższych długoterminowych umów prawdopodobne zapotrzebowanie taboru określono na podstawie danych i przewidywań, o których będzie jeszcze mowa, korzystano przytem i z porad doradców amerykańskich. Przy ustalaniu sposobu kalkulacji cen i wplacania należności oparto się na wynikach licznych konferencji, w których brali udział przedstawiciele wszystkich zainteresowanych władz rządowych. Następnie treść każdej umowy z osobna była ustalana na konferencjach, w których brali udział przedstawiciele Ministerstwa Kolei, Ministerstwa Skarbu, Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Generalnej Prokuraturji i Najwyższej Izby Kontroli Państwowej. Do uprawnień tej ostatniej należała wówczas kontrola wstępna. Sporadycznie brali udział w powyższych naradach przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych i Ministerstwa Spraw Wojskowych. Uzgadnianie treści umów z Ministerstwem Skarbu, Ministerstwem Przemysłu i Handlu, Najwyższą Izbą Kontroli i Generalną Prokuraturją wykonywano również drogą korespondencji. Każda umowa przed podpisaniem przedstawiana była Komitetowi Ekonomicznemu Ministrów do zatwierdzenia, w wypadkach zaś, gdy mimo zatwierdzającej uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów pewna umowa przez dłuższy czas z różnych powodów nie mogła być podpisana, umowę tę wnoszono ponownie do Komitetu Ekonomicznego Ministrów, a to celem zdecydowania, czy Skarb Państwa może jeszcze przejąć dalsze ciężary budowy taboru.

Przed zawarciem długoterminowych umów konieczne było przede wszystkim określić roczne zapotrzebowanie taboru w ciągu dłuższego okresu czasu. Już w normalnych warunkach, t. j. dla kolei o dłuższej przeszłości i ustalonych warunkach gospodarczych, gdy przeto ściśle znany jest stan posiadania kolei, a przyszły rozwój ruchu, nie uwzględniając kryzysów politycznych i gospodarczych, daje się na podstawie wyników statystyki w mniej więcej ścisłych granicach przewidzieć, ustalenie programu nabywania taboru w ciągu dłuższego okresu czasu jest zadaniem trudnym, którego rozwiązanie wymaga szczególnej ostrożności, jeżeli na podstawie jego wyników mają być przyjęte zobowiązania wobec osób drugich. Zadanie to było niepomiernie trudniejsze w sytuacji, w jakiej się znajdowały Polskie Koleje Państwowe w pierwszych latach swego istnienia. Statystyki, z którejby można było określić potrzebę taboru w latach przyszłych, nie mieliśmy, stanu posiadania nie znaleźliśmy, a ocenę przyszłego rozwoju ruchu kolejowego można było oprzeć tylko na mniej więcej śmiałych przypuszczeniach. Wszak Polskie Koleje Państwowe powstały z sieci trzech krajów o zupełnie odmiennych ustrojach i warunkach gospodarczych. Kryzys polityczny, który doprowadził do zjednoczenia ziem polskich w jedno samodzielne państwo i zmienił kartę Europy, stworzył nowe konjunktury gospodarcze. Pertraktacje nad przydziałem taboru od państw zaborczych zaledwie się rozpoczęły. Nie były ustalone nawet granice Państwa, a z powojennej chaotycznej sytuacji gospodarczej nie można było wnioskować, jak się ukształtują przyszłe konjunktury.

Na początku 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych opracowało plan zakupu taboru kolejowego na dziesięciolecie od 1920 r. do 1930 r. Na podstawie tego planu zawarto długoterminowe umowy z jedną wytwórnią parowozową i z czterema wytwórniami wagonowymi.

W połowie 1920 roku t. j. przed zawarciem długoterminowych umów z pozostałymi dwiema wytwórniami parowozowymi i piątą wytwórnią wagonową poddano rewizji przesłanki, na których powyższy plan był oparty, uwzględniając przytem zmianę warunków zewnętrznych, tudzież zmienione horoskopy na możliwy przydział taboru po państwach zaborczych.

Następujące zestawienie podaje podstawy, na których oparto nowe obliczenie potrzeby taboru na okres czasu od 1920 do 1930 r.:

LINJE KOLEJOWE	Długość km	Potrzebna ilość taboru na km			Przeciętny wiek taboru skreślonego z inwet. (lat)		
		parowozów	wagonów osob.	wagonów towar.	parowozów	wagonów osob.	wagonów towar.
1) Dla egzystujących kolei bez kresów wschodnich.	12.470	4	8	85	30	25	35
2) Dla kresów wschodnich . . . . .	3.330	3,5	7	70	"	"	"
3) Dla nowych linii . . . . .	3.000	3	7	60	"	"	"
Razem	18.800						

Na podstawie tych przesłanek oraz ilości taboru, którego przydział od byłych państw zaborczych przewidywano, ustalono, że w okresie od roku 1920 do r. 1930 będzie konieczne zakupywać rocznie 400 parowozów, 785 wagonów osobowych i 8800 wagonów towarowych.

Zdaniem jednak Kierownika Biura amerykańskich doradców Polskich Kolei Państwowych, pułkownika A. B. Barbera, który w latach 1921 i 1922 skierowywał do Ministerstwa Kolei liczne memorjały w tej sprawie, powyższa ilość wagonów towarowych zaledwie mogła pokrywać roczne zapotrzebowanie tych wagonów i nie usuwała braku w ilości 38.000 wagonów towarowych, które należało najrychlej nabyć.

W powyższym obliczeniu Ministerstwo nie uwzględniło kolei Górnego Śląska, który wówczas nie był jeszcze przyłączony.

Ilość taboru otrzymanego przez przydział od byłych Państw zaborczych odpowiadała oczekiwaniom co do ilości, mniej co do jakości. Natomiast rozszerzenie sieci kolejowej nie postępowało w przewidywanym tempie, a obecna długość sieci jest o koło 2.000 km krótsza od przewidywanej. Również skreślono z inwentarza znacznie mniej taboru niż projektowano przy ustalaniu programu budowy taboru. Ze zaś przesłanki co do ilości taboru na 10 km długości eksploatacyjnej nie były wygórowane, poucza następujące zestawienie:

KOLEJE	W roku	Parowozów i innych lokomotyw	Wagonów osobowych, motorowych i bagażowych	Wagonów towarowych i specjalnych
Austrjackie Koleje Związkowe . . . . .	1924	5,0	13,1	59,3
T-wo Niemieckich Kolei Państwowych . . . . .	1925	5,3	16,6	132
Włoskie Koleje Państwowe . . . . .	1924	4,3	9,6	100,9
Czechosłowackie Koleje, linje państwowe . . . . .	1924	4,3	11,2	123
Polskie Koleje Państwowe . . . . .	1924	3,0	6,8	77,1
	1927	3,0	6,6	85,1

Z zestawienia tego widzimy, że przesłanki co do ilości taboru na jednostkę długości eksploatacyjnej są skromne, a przede wszystkim ilość wagonów towarowych przypadająca na 10 km linii naznaczono zbyt skromnie i to się odbiło na

trudnościach eksploatacyjnych roku 1923 i drugiej połowy roku 1926. W kraju o znacznej produkcji rolniczej i kopalnianej trzeba się liczyć z masowymi transportami tych produktów, a do tego konieczny jest odpowiedni park taboru towarowego.

W drugiej np. połowie roku 1923, w związku z przewidywanym poważnym spadkiem wywozu naszego węgla do Niemiec, a tem samem z koniecznością umieszczenia naszego węgla na innych rynkach zbytu, liczone się z potrzebą włączenia do Dyrekcji Katowickiej około 25.000 nowych 20-tonowych wagonów, aby w ten sposób zastąpić ubytek wagonów niemieckich. Do zakupu jednak tych wagonów nie przyszło, a to ze względu na brak środków i na zastój gospodarczy związany z sanacją Skarbu Państwa.

Po dłuższym okresie zastoju ruchu kolejowego, nagła potrzeba zwiększenia parku taboru towarowego ujawniła się dopiero w drugiej połowie roku 1926 w związku z raptownym wzrostem eksportu węgla. Okoliczność ta zmusiła Ministerstwo wobec braku węglarek do przystosowania pewnej ilości wagonów krytych do transportu buraków, podczas gdy w latach 1919 i 1920 węglarki były, naodwrot, często przerabiane na wagony kryte.

W jakiej mierze posiadany park wagonów towarowych pokrywał zapotrzebowanie tych wagonów w roku 1926 pociąga niżej podane zestawienie, przyczem zaznaczyć należy, że w drugiej połowie r. 1926 Ministerstwo wypożyczyło zagranicą 6.609 węglarek, prywatne zaś przedsiębiorstwa w Polsce wypożyczyły 2.133 węglarek, razem przeto wypożyczono celem pokrycia braku węglarek na P. K. P. — 8.741 jednostek.

#### Procent pokrycia zapotrzebowania wagonów towarowych w 1926 r.

Miesiąc	w 8 Dyrekcjach P. K. P.				G. Śl.	Miesiąc	w 8 Dyrekcjach P. K. P.				G. Śl.
	W a g o n y						W a g o n y				
	kryte	węglarki	plat- formy	węglarki			kryte	węglarki	plat- formy	węglarki	
I	100	100	85	85	VII	100	77	43	43		
II	100	100	82	82	VIII	100	88	69	69		
III	100	100	82	82	IX	100	86	72	72		
IV	100	100	80	80	X	78	76	72	72		
V	100	100	77	77	XI	85	84	58	58		
VI	100	81	54	54	XII	100	94	65	65		

Z zestawienia powyższego widzimy, że nawet w pierwszej połowie roku 1926, t. j. w okresie znacznie zmniejszonego ruchu kolejowego, brak był platform i węglarek, w drugiej połowie tego roku ujawnił się brak nawet wagonów krytych, mianowicie w miesiącach październiku i listopadzie. Brak zaś węglarek i platform w drugiej połowie roku 1926 był wprost katastrofalny i to mimo znacznej liczby wagonów wypożyczonych i znacznych dostaw wagonów nowych.

### III.

Z wytwórni wagonów, z którymi zawarto długoterminowe umowy, dwie firmy, a mianowicie Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie i L. Zieleniewski w Sanoku produkowały wagony już za czasów zaborczych, trzy zaś wytwórnie, a mianowicie «Wagon» w Ostrowie Wlkp., fabryka wagonów firmy «H. Cegielski» w Poznaniu i fabryka wagonów Zakładów Ostrowieckich w Ostrowcu zostały utworzone na podstawie długoterminowych umów. Po przyłączeniu Górnego Śląska ilość wytwórni wagonów powiększyła się o fabrykę wagonów Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laura, natomiast w roku 1927 Rząd zakupił fabrykę «Wagon» w Ostrowie z przeznaczeniem na naprawcze warsztaty kolejowe z rozszerzoną autonomją. Obecnie pięć wytwórni produkuje wagony towarowe, a z nich trzy, a mianowicie: Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie, L. Zieleniewski w Sanoku i H. Cegielski w Poznaniu, również i wagony osobowe. Z pięciu długoterminowych umów na dostawę wagonów zlikwidowano lub wyekspirowały zupełnie umowy z firmami «Wagon» w Ostrowie i H. Cegielski w Poznaniu, a prawie zupełnie umowa z firmą L. Zieleniewski.

Ogółem wytwórnie krajowe dostarczyły do końca ostatniego roku budżetowego, t. j. do 1 kwietnia 1928 roku

wagonów towarowych 23.368, a wagonów osobowych 571. Pierwsze wagony towarowe i dwuosobowe wagony osobowe dostarczyła Fabryka Sanocka firmy L. Zieleniewski w r. 1919, a pierwsze czterosobowe wagony osobowe firma Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie, twarde w r. 1923, a wysciane w roku 1926.

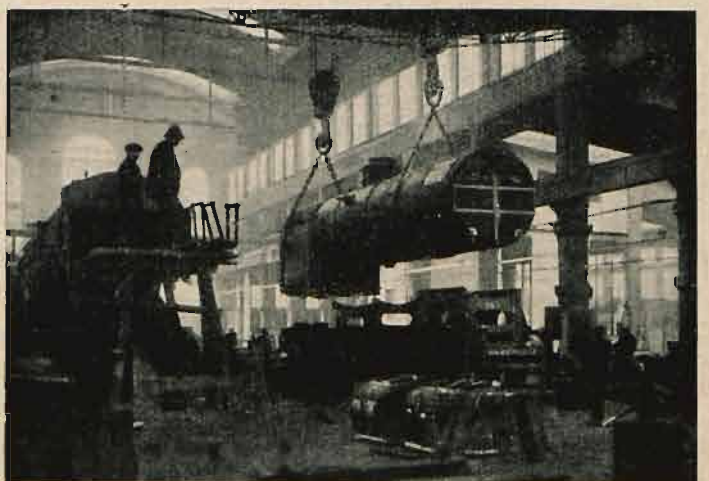
Dostawę wagonów towarowych w większych ilościach rozpoczęły wytwórnie krajowe w r. 1922, tylko Zakłady Ostrowieckie dostarczyły pierwsze wagony w r. 1923. Największą produkcję wagonów towarowych wykazały wytwórnie bezpośrednio przed rozpoczęciem sanacji Skarbu Państwa, t. j. w roku 1923, w latach następnych najmniejszą w r. 1925: mianowicie 5 wytwórni, z którymi zawarto długoterminowe umowy, dostarczyło w 1923 r. — 5.288 wagonów, a w 1925 r. — 2.990 wagonów. Budowa wagonów osobowych zaczęła się rozwijać dopiero w okresie sanacyjnym i rozwój ten jest obecnie w pełnym toku.

Zapotrzebowanie wagonów przez prywatnych właścicieli i instytucje samorządowe zrazu nieznaczne, wzrasta niustannie, idzie tu głównie o cysterny, chłodnie i wagony tramwajowe.

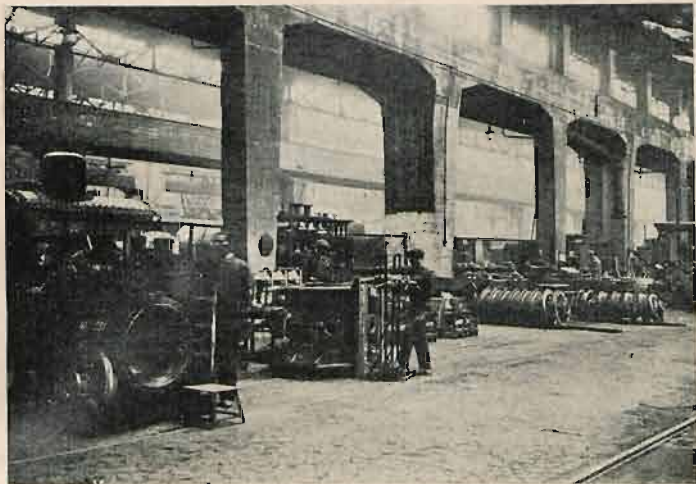
Za czasów zaborczych fabryk parowozowych w kraju nie było, a wszystkie z obecnie istniejące fabryki parowozów powstały na podstawie umów długoterminowych zawartych ze Skarbem Państwa, a mianowicie: Warszawska Spółka Budowy Parowozów, Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie i fabryka parowozów firmy H. Cegielski w Poznaniu. Ogółem dostarczyły wytwórnie te do 1 kwietnia 1928 r. 368 parowozów. Pierwsze parowozy budowane w wytwórni Warszawskiej i Chrzanowskiej były wykonane częściowo zagranicą, a w części z zagranicznych półfabrykatów i części składowych. Pierwsze parowozy wykonane całkowicie w kraju, dostarczyły wytwórnie Chrzanowska i Warszawska w r. 1925, a wytwórnia Poznańska w r. 1926. Parowozów wykonanych całkowicie w kraju dostarczono do 1 lipca 1928 r. sztuk 408.



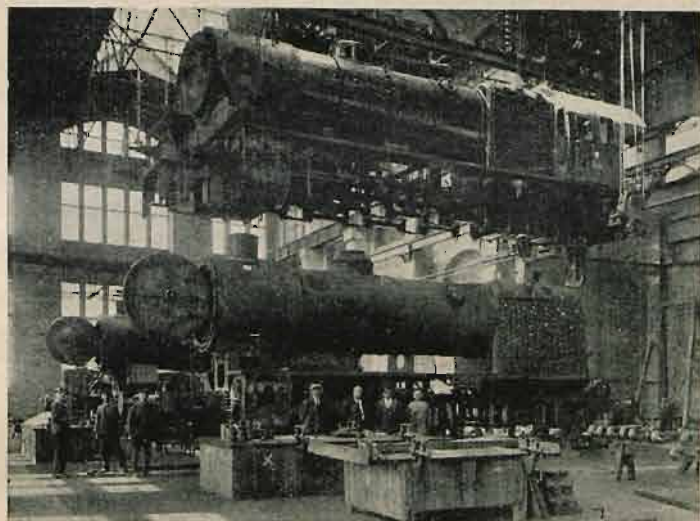
Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce. Wnętrze Warsztatu Mechanicznego.



Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce. Wnętrze hali montażowej.



Warszawska Spółka Budowy Parowozów.



Spółka Akc. H. Cegielski w Poznaniu. Hala montażowa parowozów (przenoszenie parowozu za pomocą 120 tonnowej suwnicy).

Budowa parowozów przedstawia tak pod względem technicznym, jak i finansowym znacznie cięższe zadanie niż budowa wagonów, zwłaszcza towarowych. Zadanie to było tem trudniejsze, że nie mieliśmy na danym polu żadnej tradycji przemysłowej, a okres inflacyjny nie sprzyjał tworzeniu tak poważnego przemysłu. To też uruchomienie fabryk parowozowych doznało dość znacznego spóźnienia i fabryki te dopiero w okresie sanacyjnym mogły przystąpić do całkowitej budowy parowozów w kraju. Ciężkie warunki gospodarcze w okresie sanacyjnym i ujawnione mniejsze zapotrzebowanie parowozów, niż pierwotnie przewidywano, zniechęciły fabryki parowozów do szukania także innej produkcji, obecnie fabryki parowozów wyrabiają obok parowozów także silniki Diesla, kotły parowe, walce drogowe i inne przedmioty, na które zapotrzebowanie kraju nieustannie wzrasta.

Wytwórnice «Wagon» w Ostrowie i T-wa «Lilpop, Rau i Loewenstein» w Warszawie oraz Warszawską Spółkę Budowy Parowozów zatrudniało Ministerstwo Kolei w znacznej mierze także przy naprawach taboru. Zatrudnienie Warszawskiej Spółki Budowy Parowozów przy naprawach parowozów przekraczało przez dłuższy okres czasu bardzo znacznie zatrudnienie tej firmy przy budowie nowych parowozów.

Trudno określić obecną możliwość produkcyjną naszych fabryk taboru, gdyż możliwość ta jest bardzo elastyczna. Posiadając już dobrze urządzone warsztaty i wyrobiony sztab urzędników i robotników fabryki krajowe mogłyby w razie potrzeby swą produkcję znacznie forsować, do tego celu potrzebne było tylko udzielenie odpowiednich środków obrotowych i zapewnienie pewnej ciągłości produkcji. W przybliżeniu można przyjąć, że jeżeli idzie o tabor normalnych już budowanych typów, to fabryki nasze mogą łatwo dostarczyć rocznie około 8 000 wagonów towarowych, 200 czteroosobowych wagonów osobowych, bagażowych, poczo-

wych i 200 parowozów. Zapotrzebowanie czteroosobowych wagonów osobowych twardych i wyściełanych w ostatnich latach znacznie wzrosło, wskutek czego jest tendencja do zwiększenia możliwości produkcyjnej tych wagonów.

W okresie, w którym wytwórnice krajowe nie mogły jeszcze pokryć zapotrzebowania taboru P. K. P., Ministerstwo zakupywało tabor zagranicą. Od drugiej połowy r. 1923 zamawiano tabor wyłącznie w kraju. Ogółem zakupiono zagranicą:

- 15.550 wagonów towarowych,
- 237 wagonów osobowych, bagażowych, pocztowych i ogrzewczych,
- 667 parowozów.

Powyższa ilość wagonów towarowych obejmuje 12.117 wagonów 30 tonowych, zakupionych od Departamentu Wojny w Waszyngtonie. Wagony te, zbudowane w Ameryce dla ruchu wojennego we Francji, były przystosowane do ruchu kolejowego w Europie, a po skończeniu wojny zostały sprzedane, nie mogąc znaleźć zastosowania, dla którego były przeznaczone. Wagony te przybyły w stanie rozłożonym, w skrzyniach, do portów w Szczecinie i w Gdańsku, gdzie zostały zmontowane w tamtejszych stocznicach i w Gdańskiej Fabryce Wagonów.

Wskutek działań wojennych tabor kolejowy państw, które wzięły udział w wielkiej wojnie, uległ znacznemu zużyciu, co wywołało wielkie zapotrzebowanie taboru po wojnie. Ta okoliczność, zarówno jak i zmieniona konjunktura na rynkach zbytu produktów przemysłowych była powodem przystosowania się licznych fabryk zagranicznych do wyrobu taboru kolejowego, a kraje, w których przemysł taborowy nie istniał, uruchomiły własne fabryki. Wkrótce jednak nastąpił zastój na danym polu, który trwa do dnia dzisiejszego. Powstała walka o byt fabryk taboru, prowadząca do obniżania cen taboru eksportowego poniżej kosztów własnych, byle tylko utrzymać ruch na fabrykach i kredyt bankowy.—

W tych to warunkach utworzył się w Niemczech w roku 1927 za inicjatywą Towarzystwa Niemieckich Kolei Państwowych syndykat fabryk wagonów, obejmujący 30 większych niemieckich fabryk. Syndykat ten pracuje w stałym kontakcie z Towarzystwem Niemieckich Kolei Państwowych, które zobowiązało się 90% swego zapotrzebowania wagonów kryć w syndykacie. Przy wydawaniu zamówień na pozostałe 10% zapotrzebowania zdają się koleje niemieckie kierować względami politycznymi. Istnieją również dążenia do utworzenia syndykatu światowego, celem zaniechania walki konkurencyjnej w dostawach eksportowych.

Wyniki tej akcji sanacyjnej jeszcze się nie ujawniły. Obecnie dążą także niemieckie wytwórnice parowozów do sanacji. Podczas gdy roczne zapotrzebowanie Niemieckich Kolei Państwowych wynosiło przed wojną około 1600 do 1800 parowozów, to od r. 1924 zlecenia zjednoczonych Niemieckich Kolei Państwowych spadły katastrofalnie i wynosiły w okresie od 1924 do 1928 r. przeciętnie zaledwie 120 lokomotyw rocznie. Zapotrzebowanie parowozów Niemieckich Kolei byłoby i dzisiaj jeszcze dość znaczne, gdyby koleje te nie posiadały obecnie około 2000 parowozów więcej niż istotnie potrzebują.

Przemysł niemiecki oparty przed wojną na wielkim i niezawodnym zbycie w kraju, mógł skutecznie występować w konkurencjach międzynarodowych. W r. 1912 niemiecki eksport lokomotyw wynosił 1355 sztuk, a w 1913 roku 1457 sztuk. Z 22 wytwórni parowozowych, istniejących w Niemczech po wojnie, tylko jedna zarzuciła tę gałąź w danych warunkach nierentownej produkcji. Z tych 22 wytwórni 19 produkowało parowozy już przed wojną, a 3 przystosowały się do produkcji parowozów dopiero w latach 1918, 1919 i 1920.

Następujące zestawienie podaje ilość fabryk parowozowych w różnych krajach Europy:

Anglia posiada 21 wytwórni i 15 kolejowych warsztatów naprawczych, produkujących także nowe parowozy:

Niemcy 21, Belgia 19, Francja 12 wytwórni i 4 kolejowe warsztaty naprawcze produkujące także nowe parowozy, Szwecja 6, Polska 3, Włochy 5, Czechosłowacja 2, Austria 4, Hiszpania 2, Norwegia 3, Węgry 1, Szwajcaria 3, Danja 1.

Uwzględniając powyższe dane, nie możemy twierdzić, aby rozmiar naszego przemysłu taborowego był wybujały. Gdybyśmy go nie mieli, musielibyśmy go teraz stworzyć. Konjunktura gospodarcza zmienia się i bez katastrof politycznych okresowo: po latach gospodarczego zastoju następują lata rozkwitu, a ocena polityki gospodarczej tylko podług sytuacji w okresie zastoju jest błędna.

#### IV.

Objekt umów długoterminowych, zawartych początkowo z krajowymi wytwórniami taboru przedstawia, skromnie, licząc wydatek 2 miliardów złotych w okresie dziesięcioletnim. W przybliżeniu jedna piąta tej kwoty mogłaby być zaliczona do kosztów eksploatacyjnych, jako równoważnik zużycia taboru, nie podwyższając zbytnio spóścownika eksploatacji. Reszta tej kwoty, t. j. około 1,600,000,000 złotych przedstawia wydatek na powiększenie rzeczowego majątku zakładowego kolei. Zachodzi pytanie, czy rozważono rentowność tego wydatku inwestycyjnego, t. j. czy liczone się z tem, że w przedsiębiorstwie, opartem na handlowych podstawach, zwiększone wpływy wskutek nowych inwestycji winny co najmniej umożliwić normalne oprocentowanie i amortyzację odnośnego kapitału inwestycyjnego, a następnie, podejmując się znacznego zwiększenia kapitału zakładowego kolei i przyjmując wielkie zobowiązania na poczet tego kapitału, czy pomyślano o środkach osiągnięcia jego?

Ministerstwo Kolei, przemianowane obecnie na Ministerstwo Komunikacji, miało i ma dotychczas dwa zakresy działania. Z jednej strony jest ono naczelną władzą państwową, do której należy opieka nad komunikacją kolejową, z drugiej zaś strony jest ono Głównym Zarządem przedsiębiorstwa transportowego „Polskie Koleje Państwowe”. Te dwa odrębne, a nawet w pewnym przeciwieństwie stojące zakresy działania były i są jeszcze w Ministerstwie zupełnie pomieszane, przyczem działalność Ministerstwa jako władzy cierpi wskutek ogromu zadań w zarządzie przedsiębiorstwa. Mimo to w pierwszych latach swego istnienia Ministerstwo Kolei nie czuło się zarządem przedsiębiorstwa, które przy całej solidności swego działania musi myśleć o osiągnięciu zysków i unikaniu strat, lecz raczej Ministerstwo Kolei identyfikowało zadania władzy z zadaniami przedsiębiorstwa, uważając je jako instytucję służącą wyłącznie dla dobra społeczeństwa. Ten sposób pojmowania swego zadania ze strony Ministerstwa Kolei był jednym z powodów, dla czego polskie koleje rozwinęły się wcześniej i lepiej od innych gałęzi administracji państwowej, co niejednokrotnie znajdowało uznanie ze strony rzeczoznawców zagranicznych, z drugiej zaś strony było powodem, że przez początkowy okres czasu P. K. P. były ciężarem dla Skarbu Państwa.

Ministerstwo Kolei, początkowo troszcząc się wyłącznie o jak najlepsze zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych, które tak znakomicie zdało egzamin podczas wojny r. 1920, nie troszczyło się o swą samowystarczalność i pozostawiło troskę o swój byt finansowy Skarbowi Państwa i najwyższej instancji gospodarczej, t. j. Komitetowi Ekonomicznemu Ministrów. Dobitnie jednak podnieść należy, że liczne ograniczenia samodzielności Ministerstwa Kolei na polu finansowym, istniejące w dużej części jeszcze dotychczas, przeciwdziałały wyrobieniu przekonania, że koleje nie należą wyłącznie do kategorii dobrodziejstw państwowych, lecz są przedmiotem przedsiębiorstwa, które w czasach pokoju powinno być samowystarczalne, a nawet musi przynosić zysk. Wszak niejednokrotnie w sprawie drobnego wydatku, n. p. związanego z koniecznym wyjazdem pracownika kolejowego zagranicę czy to na międzynarodowe konferencje, czy też w innych celach, konieczną była wielokrotna wymiana pism między Ministerstwem Kolei i Ministerstwem Skarbu, a nawet między Ministrami tych resortów.

Obecnie zmieniły się już zapatrywania, co do sposobu gospodarczego prowadzenia kolei państwowych, czy jednak przy zawieraniu długoterminowych umów najwyższe władze skarbowe i gospodarcze powyższe pytania rozważały, nie jest mi wiadome.

W każdym jednak razie nie byliśmy przygotowani do tak wielkich wydatków inwestycyjnych na zakup taboru,

tem bardziej, że aby móc w pełni z inwestycyją tych korzyść konieczne byłyby jeszcze znacznie większe wydatki na rozszerzenie sieci kolejowej. Przyznać jednak trzeba, że w okresie, w którym prasę drukarską nie zastąpiła jeszcze śruba podatkowa, gwałtowny spadek wartości pieniądza utrudniał wszelką orientację, tak u nas, jak i zagranicą.

Ze swej strony Ministerstwo Kolei nie było zrazu przygotowane pod względem organizacyjnym na wydawanie tak wielkich zamówień obiektów tak poważnej natury. Nawet w wypadku, gdyby szło o oddanie tak znacznych zamówień taboru wytwórniom o długoletniej przemysłowej tradycji na danym polu, posiadającym wielkie biura techniczne i obznajmionym z najnowszymi wymaganiami techniki kolejowej oraz przy równowadze walutowej, zarząd kolejowy musiałby w każdym razie mieć dość znaczną organizację techniczną i handlową do wydawania tych zamówień i nadzoru nad ich wykonywaniem.

Nasze wytwórnie miały dopiero powstać i to w najcięższych warunkach gospodarczych i przemysłowych, a nie miały dość kapitałów i sił technicznych. Dwie wytwórnie, które już przed wojną produkowały wagony, ucierpiały wskutek działań wojennych, a typy, przez nie budowane nie wchodziły w rachubę w zmienionych warunkach powojennych. Nawet dostawa materiałów do budowy taboru napotkała przed przyłączeniem Górnego Śląska na bardzo wielkie trudności. Produkcja hut krajowych, będących w odbudowie po dewastacji, dokonanej częścią przez Rosjan, częścią zaś przez okupantów, nie pokrywała wzmagającego się zapotrzebowania. Ponad to brak węgla koksującego się hamował produkcję hut krajowych i spowodował przez pewien okres czasu tę anomalję, że stal produkowana ze złomu była tańszą od żeliwa.

Ale i po przyłączeniu Górnego Śląska stosunki handlowe z nim były zrazu nadzwyczaj utrudnione. Przemysł górnośląski grawitował w pierwszych latach po przyłączeniu ku Niemcom, tam bowiem miały siedzibę zarządy centralne zakładów górnośląskich. W Niemczech znajdował przemysł górnośląski zawsze troskliwą opiekę i nie stracił jej początkowo po oddzieleniu Śląska Polskiego. Z Niemiec otrzymywał przemysł górnośląski zamówienia, utrzymujące jego produkcję, stamtąd otrzymywał środki obrotowe, materiały do utrzymania ruchu, a przede wszystkim tak wówczas ważny złom żelazny. Do rynku polskiego przemysł górnośląski zrazu nie miał zaufania. Brak środków transportowych, nieuregulowane stosunki płatnicze, brak organizacji odbiorczej, brak zamówień rządowych i t. p. utrudniały szybką asymilację.

To też zrazu traktowane były krajowe wytwórnie taboru kolejowego przez przemysł górnośląski w sposób niewłaściwy: odmawiano dostawy, ustalano specjalne ceny dla rynku polskiego, wyższe niż dla niemieckiego, dyktowano dowolnie warunki płatnicze, niedotrzymywano terminów dostawy i t. p. Trudność w osiągnięciu materiałów konstrukcyjnych skłoniła niektóre wytwórnie taboru kolejowego do szukania ściślejszego związku z przemysłem górnośląskim. Był czas, że zamierzaliśmy budować wagony drewniane, a nawet żelbetowe.

Dzisiaj należy już to wszystko mniej więcej do historii, okoliczność jednak, że przemysł hutniczy zrazu nie rozwijał się w tem tempie co nowopowstający przemysł taboru kolejowego i nie we wszystkim odpowiadał wymaganiom tego przemysłu, była jednym z powodów decentralizacji niektórych wyrobów masowej produkcji, potrzebnych do budowy taboru, co nie odpowiada zasadom racjonalizacji pracy.

Już ta sytuacja stawiała organa Ministerstwa przed poważnymi zadaniami administracyjnymi. Do tego nieustanny spadek wartości pieniądza krajowego i z tem związany ciągły liczbowy wzrost kosztów zniweczył przewidywania, które znalazły wyraz w warunkach długoterminowych umów odnośnie ustalania cen i płatności. Szło o to, aby odbiorca nie tracił na dewaluacji, a dostawca na substancji. Problem ten, dzisiaj niezajmujący, był jednym z najważniejszych w owych czasach, a rozpatrywanie jego nie schodziło z łam czasopism fachowych wszystkich krajów, które dotknęła ta ciężka choroba gospodarcza.

Ministerstwo wreszcie nie posiadało i nie mogło posiadać tych wszystkich środków regulujących budowę taboru,

jakie każdy zarząd kolejowy ze starą tradycją posiada. Nie mieliśmy warunków technicznych na dostawę materiałów i taboru, przepisów normujących budowę i konstrukcję taboru, biura konstrukcyjnego i organizacji odbiorczych. Wydział Ministerstwa, któremu poruczono kierowanie budową taboru pod względem administracyjnym i technicznym składał się w roku 1920, kiedy zawarto pierwsze długoterminowe umowy, tylko z kierownika Wydziału i jednego rysownika, a według tych umów Ministerstwo miało jeszcze w tym samym roku udzielić firmom rysunki ogólne i warunki techniczne. Jeżeli przytem zważymy, że do Wydziału tego należały także sprawy konstrukcyjne i ogólnotechniczne dotyczące posiadanego już taboru i że ten tabor, wówczas posiadany, przedstawiał pełną mieszaninę różnorodnych typów, że nie posiadaliśmy wcale rysunków tego taboru, niezbędnych w warsztatach naprawczych i że wreszcie trzeba było przystąpić do ujednostajnienia konstrukcji i normalizacji części składowych taboru, podlegających masowej produkcji i zapasowaniu, oraz do adaptacji i zmian konstrukcji stosownie do potrzeb ruchu, to pojmiemy, jak wielkie było zadanie wydziału, którego nawet szkielet nie istniał.

Przytem jak na polu finansowym, tak i na polu organizacyjnym Ministerstwo nie miało tej samodzielności, jaka niezbędna jest do sprawnego prowadzenia przedsiębiorstwa i to tak wielkich rozmiarów, jak «Polskie Koleje Państwowe». W roku 1921 nadeszła pierwsza z licznych w następstwie fal oszczędnościowych, związanych z dążeniami do poprawy administracji państwowej, które znalazły wyraz przedewszystkiem w zmianie ram schematycznych administracji i redukcji personelu. Niwelowano poszczególne resorty administracji państwowej przeważnie nie wglębiając się bardzo w ich odrębne i istotne potrzeby, na skutek czego w roku 1921 zniesiono nawet powyższy Wydział jako rzekomo zbędny. Wydział ten jednak rozwijał się nieoficjalnie nadal i został w 1923 r. zpowrotem uruchomiony z przydziałem do czynności technicznych także czynności handlowych, związanych z dostawą taboru.

## V.

Przy zawieraniu długoterminowych umów najtrudniejszym zadaniem jest ustalenie sposobu określenia cen. Ceny nie dają się zgóry ustalić na wieloletni okres czasu, gdyż nie można ani przewidzieć jakie typy przedmiotów, w umowie tylko ogólnikowo określonych, będą w przyszłości zamawiane, ani też liczyć się ze stałymi kosztami produkcji. Cena wyrobów przemysłowych składa się z kosztów własnych i zysku przedsiębiorstwa. Idzie przeto o analizę kosztów własnych i określenie wysokości zysku przedsiębiorstwa.

Koszty własne przedsiębiorstwa dzielą się na dwie grupy, z tych pierwsza obejmuje koszty, które dają się ściśle określić dla każdego zamówienia lub jego części, druga zaś koszty, które mogą być ustalone tylko dla całej produkcji przedsiębiorstwa, wykonywanej podczas dłuższego lub krótszego okresu czasu. Pierwsza grupa kosztów dzieli się na tak zwane koszty wytwórcze i wydatki kasowe, t. j. wydatki bezpośrednio z dostawą związane, np. koszty transportu, opakowania i t. p., druga zaś grupa nosi miano kosztów ogólnych. Wreszcie koszty wytwórcze dzielą się na koszt materiałów wytwórczych i robocizny wytwórczej, a koszty ogólne na koszty warsztatowe i koszty administracyjne i handlowe. Kwota amortyzacyjna odpowiadająca zużyciu i starzeniu się budynków fabrycznych i administracyjnych oraz urządzeń fabrycznych może być albo zawarta w kosztach ogólnych, t. j. w części w kosztach warsztatowych, a w części w kosztach administracyjnych, albo też osobno uwzględniana i według klucza rozdzielana na poszczególne wyroby.

Według umów długoterminowych na dostawę taboru koszty warsztatowe składają się z następujących pozycji:

- a) siła napędowa (opał, smary, robocizna maszynistów i palaczy, dozoru);
- b) konserwacja maszyn i urządzeń fabrycznych (remont i dozór);
- c) narzędzia (narzędziarnia ze wszystkimi robotnikami i majstrami, materiały do roboty w narzędziarni) przyrządy i materiały pomocnicze w warsztacie,

d) oświetlenie, ogrzewanie, wentylacja, zaopatrzenie wodą i kanalizacja;

e) konserwacja budynków i urządzeń z niemi związanych;

f) personel techniczny (biura techniczne, majstrzy, kierownicy i urzędnicy warsztatów i pomocniczy stróże, podwórzowi robotnicy, maszyniści wind i urządzeń transportowych), zajęty przy budowie taboru;

g) urządzenia zdrowotne, opieka społeczna dla robotników i urzędników zajętych przy budowie taboru (asekuracja robotników, personelu technicznego i pomocniczego, dopłaty do kasy chorych) i wszelkie wynikające z ustaw świadczenia poza naturaljami dla robotników, które mają być uważane za część wynagrodzenia, to jest wchodzić mają w robociznę.

Wszystkie pozostałe koszty, nie rozliczalne ściśle na poszczególne dostawy, t. j. koszty administracyjne i handlowe, są w długoterminowych umowach nazwane krótko, kosztami ogólnymi. Tylko w umowach z dwiema wytwórczymi kosztami warsztatowymi są złączone z kosztami administracyjnymi i handlowymi. Według wszystkich umów z wyjątkiem tych dwóch, kwota amortyzacyjna ma być osobno ustalona i rozdzielana na poszczególne dostawy.

Zachodzi pytanie, jak koszty ogólne, dające się wyznaczyć tylko dla całej produkcji przedsiębiorstwa, należy podzielić na poszczególne dostawy, t. j. uwzględnić w cenach poszczególnych wyrobów? Naogół stosowane są dwa sposoby tego rozdziału i oba znalazły zastosowanie w długoterminowych umowach. Tylko pierwotna, dziś już zlikwidowana, umowa z firmą L. Zieleniewski miała ustrój odmienny. Według tej umowy wytwórnia Sanocka powyższej firmy miała produkować wyłącznie dla Ministerstwa Komunikacji, które ze swej strony miało pokrywać wszystkie koszty produkcji z tem jednak zastrzeżeniem, że koszt dostarczanych wagonów nie będzie wyższy od wyprodukowanych w innych fabrykach, pracujących w tych samych warunkach. Dzisiaj żadna z fabryk taboru nie pracuje wyłącznie dla Ministerstwa Komunikacji.

Oznaczmy przez:

$M$  — koszt materiałów wytwórczych,  $R$  — robociznę wytwórczą,  $O_1$  koszty warsztatowe,  $O_2$  koszty administracyjne i handlowe, przyczem koszty ogólne  $O = O_1 + O_2$  następnie przez

$A$  — kwotę amortyzacyjną,

$W$  — koszt własny,

to albo rozdziela się koszty ogólne  $O$  proporcjonalnie do robocizny wytwórczej, a zatem

$$O = aR$$

albo koszty warsztatowe rozdziela się proporcjonalnie do robocizny wytwórczej, a koszty administracyjne i handlowe proporcjonalnie do wszystkich pozostałych kosztów, a zatem

$$O_1 = bR$$

$$O_2 = c(M + R + O_1) = c(M + R + bR) = c[M + (1 + b)R]$$

Pierwszy sposób jest zastosowany w jednej tylko umowie, drugi zaś we wszystkich pozostałych umowach z wyjątkiem umowy z firmą L. Zieleniewski, o której była powyżej mowa. Według pierwszego sposobu koszt własny oblicza się z wzoru

$$W = M + R + aR = [M + (1 + a)R],$$

według zaś innych umów

$$\begin{aligned} W &= M + R + bR + c[M + (1 + b)R] + A \\ &= (1 + c)M + (1 + c)(1 + b)R + A \\ &= (1 + c)[M + (1 + b)R] + A \end{aligned}$$

Obie powyższe metody rozdziału kosztów ogólnych prowadzą do tych samych wyników, jeżeli stosunek kosztu materiałów do robocizny ma przy wszystkich wyrobach danego przedsiębiorstwa tę samą wartość, a przy tych samych wyrobach nie ulega zmianie. Jeżeli natomiast współczynniki  $a$ ,  $b$  i  $c$  są tak wypośrodkowane, że koszt własny obliczony pierwszą metodą, równa się kosztowi własnemu, określonego metodą drugą, a następnie zmienia się sposoby fabrykacyjne i np. stosuje więcej półfabrykatów mniej lub więcej przygotowanych lub gotowych części składowych i temsamem zmniejsza się robociznę, to przy tych współczynnikach  $a$ ,  $b$  i  $c$

metoda pierwsza daje niższe wartości niż metoda druga i naodwrot.

Założenie, że wysokość kosztów warsztatowych jest proporcjonalna robociznie, nie odpowiada ściśle rzeczywistości. Ze wzrostem bowiem jednostkowej ceny robocizny wzrasta wprawdzie poziom wszystkich cen, jednak nie w temsamem tempie. Ponadto jednostkowa cena robocizny zależna jest także od okoliczności, które nie wpływają na niektóre pozycje kosztów warsztatowych, np. okoliczności, które powodują różnicę cen jednostkowych w różnych miejscowościach. Różnica zaś przeciętnych jednostkowych cen robocizny w różnych wytwórniach taboru dochodziła niekiedy do 100%. Wreszcie zaznaczyć należy, że stosunek kosztów warsztatowych do robocizny wytwórczej wykazuje w różnych oddziałach fabrykacyjnych znaczne różnice, np. stosunek ten jest w kuźni maszynowej, tłoczni hydraulicznej, spawalni samorodnej i gazowej i t. p., znacznie, a nawet wielokrotnie wyższy niż w ślusarni, montowni i t. p. Różnice te jednak nie mają znaczenia i można kalkulować z przeciętną wartością tego stosunku, jeżeli wytwórnia stale produkuje wyroby przechodzące te same procesy fabrykacyjne, a przede wszystkim przy produkcji masowej.

Nadto wysokość kosztów ogólnych przypadających na poszczególne wyroby, jest zależna od intensywności produkcji. Koszty ogólne bowiem, sumarycznie wzięte, są w części niezależne od produkcji, np. płace urzędników, którzy pozostać muszą, bez względu na zmienny obrót, amortyzacja, utrzymanie budynków, podatki poza podatkiem od obrotu i t. p. Jeżeli  $O$  i  $P$  oznaczają koszty ogólne i wartość produkcji podczas pewnego okresu czasu, to w przybliżeniu

$$O = m + n P$$

Z wzoru tego wynika

$$\frac{O}{P} = \frac{m}{P} + n$$

a zatem koszty ogólne, przypadające na jednostkę produkcji  $\left[\frac{O}{P}\right]$  w danym roku administracyjnym są tem mniejsze im większą jest produkcja ( $P$ ) w tym roku. Tę okoliczność uwzględnia tylko jedna umowa.

Powyższe uwagi wskazują jak trudne jest określenie współczynników kosztów warsztatowych oraz administracyjnych i handlowych zgóry na dłuższy okres czasu, zwłaszcza w nieustalonych warunkach gospodarczych. W rzeczywistości współczynniki  $a$ ,  $b$  i  $c$ , przyjęte w długoterminowych umowach, prawie nigdy nie były stosowane, a ustalano ceny na podstawie kalkulacji w każdym poszczególnym wypadku, t. j. dla każdej poszczególnej dostawy, przyczem mimo znacznie zmniejszonej produkcji uwzględniano zawsze niższe wartości powyższych współczynników, niż umowami wskazane.

Przy zawieraniu umów długoterminowych, sądzono, że bez ścisłego klucza, określającego jednoznacznie cenę, obejść się nie można. Nie było jednak doświadczeń, na podstawie których ustalenie współczynników kosztów ogólnych możnaby oprzeć, gdyż przeważnie fabryk taboru jeszcze u nas nie było, a te co już istniały, pracowały w zupełnie odmiennych warunkach. Przytem wysokość jednostkowej ceny robocizny w różnych miejscowościach była niepewna i zmienna i nie doznała dotychczas jeszcze znacznej niwelacji. Wprawdzie umowy przewidują rewizję współczynników, lecz przeważnie na dłuższe okresy czasu. Życie jednak pouczyło, jak postępować należy i obie strony doszły szybko do porozumienia z wyjątkiem niewielu wypadków, w których była konieczna przewidziana w umowach komisja arbitrażowa.

Rychło doszliśmy mniej więcej do tej metody, jaka znalazła zastosowanie w długoterminowej umowie, zawartej w roku 1927 przez zarząd Towarzystwa Niemieckich Kolei Państwowych ze związkiem niemieckich wytwórni wagonowych. Umowa ta nie zawiera żadnego klucza, ustala natomiast, że ceny wagonów mają być określone dla każdej dostawy na podstawie przedkalkulacji opartej na pokalkulacji dostawy poprzedniej, przyczem kalkulacje te mają się składać z następujących pozycji: a) koszt materiałów wytwórczych, b) koszt robocizny wytwórczej, c) koszty ogólne, d) zysk, e) podatek obrotowy. Umowa ta nie określa nawet wyso-

kości zysku, ustala tylko, że zysk powinien być godziwy. W osobnem jednak piśmie Zarząd Niemieckich Kolei Państwowych podaje, że jako zysk godziwy uznaje 10% od kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Zrazu, t. j. w okresie największych wahań poszczególnych kosztów ustalano u nas ceny na podstawie pokalkulacji, a tylko ceny orientacyjne służące za podstawę do określania wysokości zaliczek opierano na przedkalkulacji. W następstwie — po osiągnięciu pewnej równowagi kosztów i warunków produkcji — ceny taboru ustalano zgóry, z wyjątkiem niewielu wypadków budowy wagonów osobowych i parowozów zupełnie nowych typów.

Porównując ceny taboru płacone przez Ministerstwo Komunikacji wytwórniom krajowym z cenami zagranicznymi, nie można brać pod uwagę zagranicznych cen eksportowych, gdyż ceny te ustalane są zależnie od konjunktury często poniżej kosztów własnych. Porównując zaś nasze ceny wewnętrzne z wewnętrznymi cenami zagranicznymi, t. j. cenami, jakie zarządy kolejowe płać wytwórniom własnego kraju, możemy stwierdzić, że nasze ceny były często niższe od cen Niemiec, Czechosłowacji i Austrii.

## VI.

Jak już wyżej wspomnieliśmy tabor «Polskich Kolei Państwowych» w pierwszych latach istnienia tych kolei składał się z bardzo różnorodnych typów i był bardzo różnorodnego pochodzenia. Przeważał jednak tabor pochodzenia niemieckiego, a w drugim rzędzie austriackiego, przyczem stosunek taboru pochodzenia niemieckiego do taboru pochodzenia austriackiego miał się jeszcze po ukończeniu repartycji powiększyć. Najwcześniej wyłoniło się zadanie ustalenia typów wagonów towarowych, które miano oddać do budowy wytwórniom krajowym.

Przed wojną było tyle samodzielnych zarządów Niemieckich Kolei Państwowych, ile większych państw wchodziło w skład Rzeszy Niemieckiej. Koleje te posiadały własne typy parowozów, a w części także wagonów osobowych. Natomiast istniał od lat wielu Niemiecki Związek Wagonowy, który ustalił jednolite typy wagonów towarowych. Obok niemieckich wagonów związkowych istniały w znacznie mniejszej ilości wagony niezwiązkowe. Ogółem istniało 10 różnych typów wagonów związkowych, stosownie do różnych rodzajów transportów. Wszystkie te wagony były skonstruowane na tych samych zasadach i posiadały znaczną liczbę tych samych części składowych, podlegających masowej produkcji i zapasowaniu.

Państwowe Koleje Austriackie powstały z bardzo wielu kolei prywatnych i posiadały wskutek tego bardzo różnorodny tabor towarowy. Wprawdzie i na tych kolejach były dążenia do normalizacji wagonów towarowych, jednak tych wagonów znormalizowanych było niewiele w stosunku do ilości niemieckich wagonów związkowych.

Do opracowania własnych typów wagonów towarowych dla P. K. P. nie było czasu, prócz tego ówczesna organizacja Ministerstwa i wytwórni też nie umożliwiała tego. Zresztą nie byłoby racjonalne mnożyć ilość posiadanych już typów, a przede wszystkim części składowych, podlegających masowej produkcji i zapasowaniu. Oddano przeto do budowy wytwórniom krajowym typy niemieckich wagonów związkowych, ostatniej konstrukcji, wprowadzając tylko małe zmiany, przede wszystkim w celu powiększenia ładowności niektórych typów, ładowność 20 tonn przyjęto jako zasadniczą i wprowadzono ją wszędzie tam, gdzie się to dało uskutecznić.

Oczekiwania co do celowości wyboru typów wagonów towarowych naogół nie zawiodły. Najważniejszym i najczęściej budowanym wagonem jest węglarka. Wagon ten przedstawia typ uniwersalny ze względu na różnorodność transportów, do których on może być zastosowany. Przede wszystkim ważne jest ustalenie pojemności węglarki dla danej ładowności. Pojemność tę należy ustalić ze względu na najczęściej stosowane transporty przedmiotów sypkich. Z tego powodu węglarki o tej samej ładowności różnych krajów posiadają różną pojemność. Pojemność węglarki powinna być możliwie mała, aby wagon mógł być możliwie

krótki, lekki, a zatem i tani i aby więcej wagonów można było pomieścić w pociągu o tej samej długości. Przedmiotami sypkimi, których transporty w naszych warunkach najczęściej wchodzi w rachubę, są węgiel i okopowizny. Ponieważ transporty węgla są znacznie częstsze niż transporty okopowizny, a objętość 20 tonnowego ładunku węgla jest znacznie mniejsza od objętości takiego samego ładunku okopowizny, przeto może być pożądanym w przyszłości budować krótsze węglarki 20 tonowe, zwłaszcza, że obecnie dopuszczalna jest większa wartość stosunku wagi wagonu wraz z ładunkiem na długości wagonu wraz ze zderzakami niż w czasach przedwojennych.

Stosunek wagi wagonu wraz z ładunkiem do długości wagonu wraz ze zderzakami ma w kolejnictwie bardzo ważne znaczenie. Z jednej strony stosunek ten nie może przekraczać pewnej wartości ze względu na wytrzymałość mostów, z drugiej zaś strony im większa jest ta wartość, tem krótsze są pociągi o tem samym obciążeniu, tem lepiej dają się wykorzystywać tory stacyjne i tem większe może być obciążenie pociągów. Ze wzrostem powyższego stosunku zmniejsza się również waga własna wagonu w stosunku do jego ładowności. Te okoliczności są powodem obecnych dążeń do budowy wagonów o wielkiej ładowności. W tym kierunku najdalej poszły koleje amerykańskie, gdzie ładowność wagonów przekracza nawet 100 t. a najmniej koleje angielskie, gdzie są jeszcze budowane obecnie wagony o ładowności 10 do 12 t. W ślad za kolejami amerykańskimi poszły po wojnie koleje niemieckie, budujące węglarki o ładowności najpierw 50 t. a następnie 60 t. Wagony te posiadają sprawne urządzenia do samoczynnego wyładowania. Węglarki jednak o wielkiej ładowności nie posiadają tej uniwersalności co wagony 20 tonowe, nadają się przede wszystkim do transportów masowych przedmiotów sypkich i mają przeto charakter wagonów specjalnych.

Ponieważ jednak wagony o wielkiej ładowności ze względu na wytrzymałość mostów nie mogą kursować z pełnym ładunkiem po wszystkich liniach w zwartych pociągach, wprowadzenie takich wagonów wymaga zmiany urządzeń w miejscach naładunku i budowy kosztownych urządzeń przeładunkowych w portach rzecznych i morskich, ponieważ brak jeszcze dostatecznych organizacji handlowych, jednoczących transporty wielu zakładów celem umożliwienia transportów wielkich mas, przeto mimo znacznej propagandy ze strony Centralnego Urzędu Kolejowego Towarzystwa Niemieckich Kolei Państwowych tempo wprowadzania tego rodzaju wagonów nie jest szybkie. Obecnie zorganizowano kursowanie zwartych pociągów, wagonów o wielkiej ładowności między Berlinem, a zagłębiami Rury, Górnego i Dolnego Śląska.

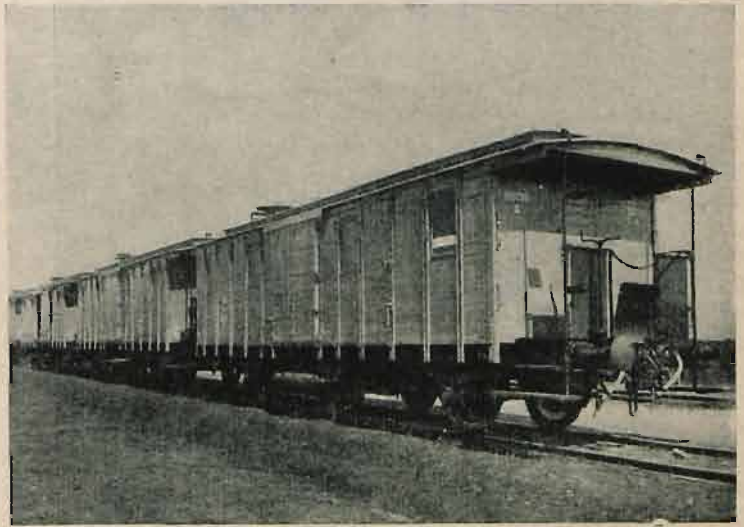
Trwała jednak i świadoma celu działalność Kolei Niemieckich na danym polu może czasem wpłynąć na zmianę potrzeb transportowych w kierunku rozwoju ruchu masowego, a obniżając temsamem koszty transportów, przyczynić się do poprawy stanu gospodarczego kraju.

I u nas sprowadzone z Ameryki wagony 30 tonowe, zrazu niechętnie stosowane ze względu na wielką ładowność, znalazły z czasem szerokie zastosowanie mimo braku urządzeń ułatwiających wyładowanie. Sprawa wprowadzenia wagonów o jeszcze większej ładowności, celem pełnego osiągnięcia wszystkich z tem związanych korzyści, jest u nas stale badana pod względem technicznym i handlowym, napotyka jednak na trudności przedewszystkiem ze względu na konieczność znacznego wzmocnienia torów i mostów.

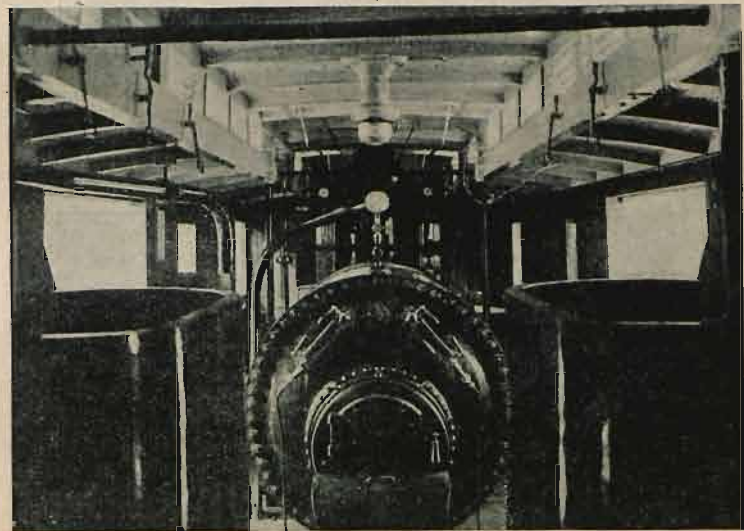
Dalej niż w budowie wagonów towarowych Mk. poszło w kierunku samodzielnej konstrukcji w budowie wagonów specjalnych, jak cystern, wagonów do transportów piactwa i nierogacizny, wagonów chłodniczych i wagonów ogrzewczych oraz w budowie wagonów osobowych, zwłaszcza w budowie ostatnich czteroosiowych wagonów osobowych konstrukcji stalowej.—

Najwcześniej i najgruntowniej M. K. odstąpiło od typów zagranicznych, w budowie parowozów, wprowadzając typy własne. Budowa parowozów nadaje się w mniejszym stopniu niż budowa innych jednostek taboru do tworzenia stałych typów standardowych. Z rozwojem techniki i ruchu kolejowego

powstają wciąż nowe zadania konstrukcyjne, a doskonałe nawet typy, które przez pewien czas opanowywały ruch parowozowy, stają się z biegiem krótszego lub dłuższego czasu albo za słabe albo przestarzałe w swym ustroju. Z drugiej strony mnożenie typów parowozów nie odpowiada racjonalnej gospodarce, która wymaga budowy parowozów w serjach wielkich.



Wagony ogrzewcze P. K. P.



Wnętrze wagonu ogrzewczego.

Polska odziedziczyła około 150 różnych typów parowozów, z których już znaczna ilość została wycofana przez skreślenie z inwentarza. Stworzyliśmy natomiast 5 nowych typów. Przy projektowaniu nowych parowozów uwzględniliśmy potrzeby naszego ruchu kolejowego i własności naszego węgla. W roku 1921 zaprojektowaliśmy pierwszy nowy typ naszych parowozów towarowych serji Tr 21 o układzie osi „consolidation”, t. j. z 4-ma osiami napędzonymi i przednią osią toczną, a w roku 1923 drugi typ parowozów towarowych, a mianowicie serji Ty 23 o składzie osi „dekapod”, t. j. z 5-oma osiami napędzonymi i przednią osią toczną. Oś toczna była zrazu systemu Adamsa, w następstwie zastąpiono ją wózkiem dyszlowym. Obie te serje mają nacisk osi na szyny 17 t, są bliźniacze i pracują z parą przegrzaną. Te dwie serje pokrywają wszystkie dotychczasowe potrzeby nowych silnych typów parowozów towarowych.

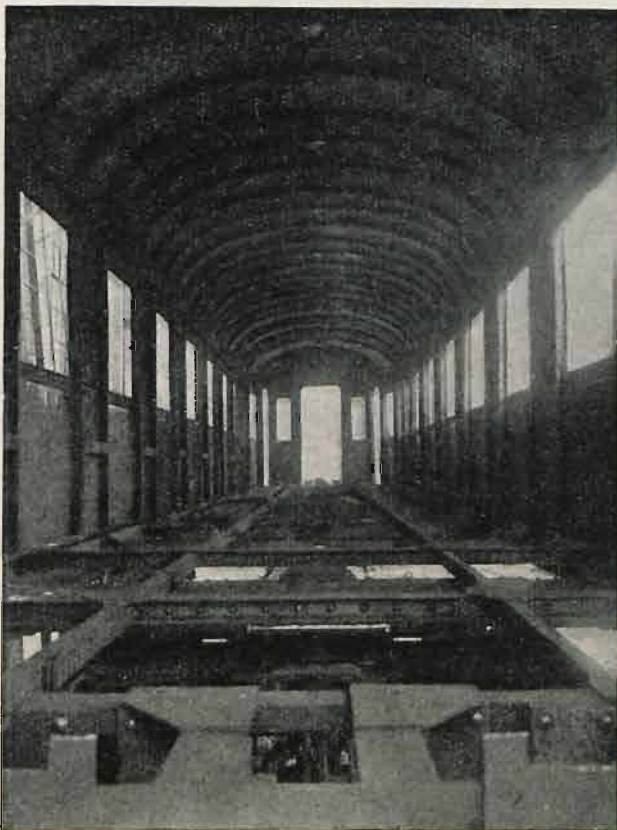
W roku 1922 zaprojektowano nowy typ naszych parowozów osobowych, a mianowicie parowozów serji Ok 22 o 3 osiach napędzonymi i przednim dwuosiowym wózku zwrotnym, z naciskiem osi napędzanych na szyny 17 t, bliźniaczych i pracujących parą przegrzaną. Typ ten powstał z typu parowozów prusko-heskich niemieckiej dawnej serji P 8, a naszej serji Ok 1. Ponieważ parowozów tej serji P. K. P. posiadały znaczną ilość i parowozy te wykazywały wiele zalet,

przeto pozostawiono ich zestawy kołowe i silnik zmieniając zasadniczo kocioł, celem lepszego przystosowania go do naszego paliwa.—

napędne o nacisku na szyny około  $15\frac{1}{2}$  t i przedni wózek zwrotny, są bliźniacze i pracują parą przegrzaną.—

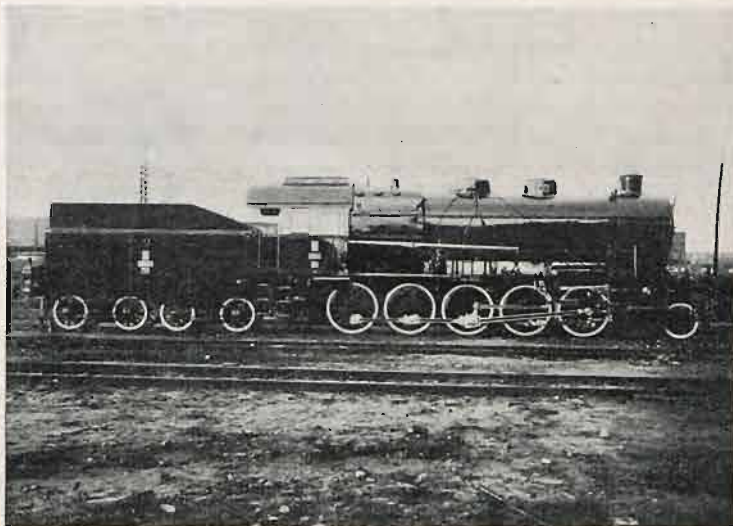


Wnętrze wagonu osobowego P. K. P.

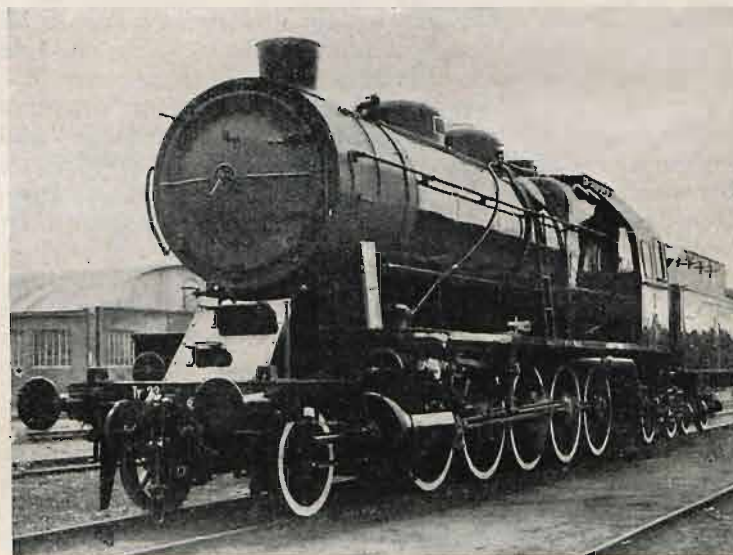


Szkielet stalowego wagonu osobowego.

Ponieważ parowozy serji Ok 1 i Ok 22 nie mogą kursować na liniach małopolskich ze względu na mniejszą nośność torów tych linii, przeto w roku 1924 zaprojektowany został uniwersalny typ ciężkich parowozów osobowych, t. j. parowozów, mogących kursować po wszystkich głównych liniach P. K. P. Parowozy te serji Os 24 mają cztery osie



Parowóz towarowy serji Ty 23.



Parowóz osobowy serji Os 24.

Obecnie znajdują się w budowie parowozy kuse osobowe, serji OKI 27 o 3 osiach napędnych, z jedną przednią i jedną tylną osią łączną, bliźniacze z parą przegrzaną.

Także na polu budowy taboru wąskotorowego Ministerstwo rozwinęło działalność, przede wszystkim występując z inicjatywą celem normalizacji tego taboru, który jako towar handlowy, znajdujący bardzo liczne zastosowanie poza kolejami publicznego użytku, nadaje się szczególnie do normalizacji.

Niejednokrotnie zarzucano Ministerstwu Komunikacji, że na polu budowy parowozów nie uwzględnia najnowszych pomysłów. Zarzuty te pochodziły od sfer nie znających wszystkich tych trudności, jakie nasza młoda technika parowozowa miała do przewyciężenia i obalamuconych rozgłosną reklamą pomysłów, będących początkowemi oznakami dążeń do stworzenia nowej epoki w danej dziedzinie. Inicjatywę w tym kierunku podjęły niektóre bogate przedsiębiorstwa zagraniczne w okresie zastoju potrzeb i produkcji parowozów, szło bowiem przede wszystkim o stworzenie nowych potrzeb a zatem o ożywienie produkcji. Mam tu na myśli parowozy turbinowe, lokomotywy Dieslowe i parowozy z parą wysokoprężną oraz opalane pyłem węglowym.

Pomysły te nie osiągnęły jeszcze trwałego urzeczywistnienia i poza niewielu próbami nie wpłynęły nigdzie jeszcze na kierunek w budowie lokomotyw. Ministerstwo Komunikacji śledziło wszystkie te nowe pomysły i próby, wobec jednak braku rodzimej pomysłowości i wytwórczości na danym polu, nie podjęło się prób odnośnych pomysłów i wy-



robów zagranicznych, skoro one jeszcze zagranicą t. j. tam gdzie powstały, bezsprzecznie nie dały korzystnych wyników tak pod względem gospodarczym jak i eksploatacyjnym.

Natomiast Ministerstwo popiera żywo pomysłowość rodzimą, a przede wszystkim pracowników P. K. P. do czego służą roczne konkursy wynalazków kolejowych, zaprowadzone z inicjatywy Dyrektora Dep. Mechanicznego Ministerstwa p. inż. B. Skupiewskiego.

Powyższymi uwagami odnośnie nowych dążeń w budowie lokomotyw nie chcę zaprzeczyć, że odnośne próby i badania, podjęte z wielkim nakładem kosztów i pracy, mogą w bliższej lub dalszej przyszłości wpłynąć na mniejszą lub większą zmianę obecnego ustroju lokomotyw wogóle i że we właściwym czasie weźmiemy także udział w międzynarodowej konkurencji na danym polu.

## VII.

Obok wyboru typów taboru do pierwszych zadań po zawarciu długoterminowych umów z krajowymi wytwórniami taboru, należało utworzenie organizacji dozorczej, a zarazem odbiorczej. Od jakości materiałów stosowanych do budowy taboru kolejowego i od sposobu jego wykonywania zależy w znacznej mierze bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Dlatego ustalone są warunki techniczne na dostawę poszczególnych materiałów konstrukcyjnych, podające jakość tych materiałów i sposoby jej stwierdzania, oraz ogólne warunki techniczne na dostawę taboru w ogólności i szczególne warunki techniczne, dotyczące poszczególnych typów i części składowych taboru. Warunki techniczne były zrazu dostosowane do początkowej możliwości produkcyjnej naszych hut, oczywiście w ramach dopuszczalności ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i trwałość taboru. Warunki ulegały zmianie stosownie do wzrastających potrzeb i postępu techniki, zniewalając niejednokrotnie huty do przystosowania się do potrzeb kolejnictwa. Poza granicami określonymi koniecznością pełnego bezpieczeństwa, dalsza poprawa jakości materiałów jest sprawą kalkulacji, czy zwiększone koszty pokrywają korzyści lepszej jakości, ujawniające się w większej trwałości i ewentualnie w łatwiejszej konstrukcji.

Celem stwierdzenia, czy materiały dostarczane przez huty wytwórniom taboru, odpowiadają przepisanyemu warunkom technicznym i są produkowane w sposób właściwy oraz celem śledzenia możliwości produkcyjnej naszych hut tak co do jakości jak i ilości, zorganizowaliśmy inspekcje odbiorcze. Organizacja ta była zrazu utworzona tylko do dozoru nad wyrobem i odbioru materiałów przeznaczonych do budowy taboru, w następstwie jednak objęła ona także dozór nad wyrobem i odbiór wszelkich materiałów, od których zależy bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a zamawianych przez poszczególne Wydziały Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcje kolejowe. Ze względu na początkowy brak prywatnych organizacji odbiorczych Ministerstwo zgodziło się, aby za pewną opłatą organizacja powyższa wykonywała odbiór materiałów także dla stron prywatnych i instytucji samorządowych.

W wykonaniu tej organizacji każda wytwórnia dostarczająca materiały dla P. K. P. otrzymała od Ministerstwa

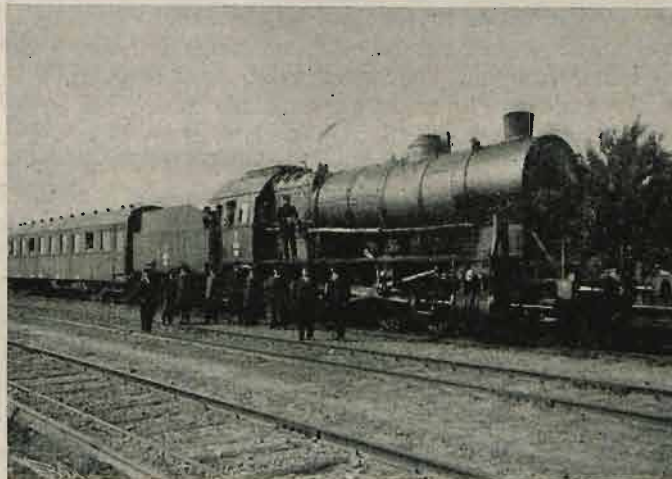
Komunikacji numer porządkowy, który zobowiązana była pomieszczać na wyrobach dostarczonych dla P. K. P. Cały kraj podzielono na okręgi przemysłowe i przydzielono do każdego okręgu Inspektora Odbiorcę ze stałą siedzibą w jednej z miejscowości danego okręgu. Obecnie istnieją następujące okręgi:

1 warszawski, 2 częstochowski, 3 dąbrowski, 4 sosnowiecki, 5 katowicki I, 6 katowicki II, 7 Królewskiej Huty, 8 ostrowiecki, 9 krakowski i Śląska Cieszyńskiego.

Na czele powyższej organizacji stoi Naczelny Inspektor Odbiorca. Jemu podlega także Laboratorium Materiałów Ministerstwa, utworzone do wykonywania badań czy to celem stwierdzenia przyczyn ewentualnych wypadków, osiągnięcia wyjaśnień w sprawach spornych, ustalenia sposobów cieplnej obróbki w warsztatach kolejowych, jako pomoc przy opracowywaniu warunków technicznych lub ich zmian, czy też celem wykonania prób odbiorczych w wypadku braku odnośnych urządzeń u dostawców lub w służbie wewnętrznej. Laboratorium to, zrazu urządzone do badań metali, zostało następnie zaopatrzone także w urządzenia do badań różnych materiałów budowlanych.

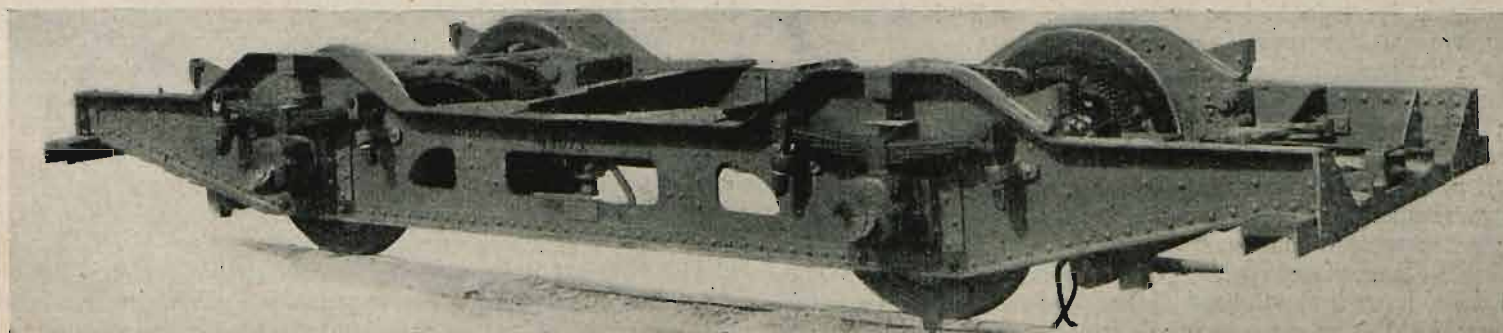
Do wykonywania dozoru nad budową i odbioru taboru kolejowego przydzielony jest do każdej wytwórni taboru Komisarz Rządowy Ministerstwa Komunikacji. W niektórych wytwórniach Komisarze Rządowi są jednocześnie Inspektorami odbiorcami danego okręgu. Na czele tej organizacji stoi Naczelny Komisarz Rządowy przy wytwórniach taboru, do którego zadań należy także badanie kalkulacji cen taboru. Organizacja ta wykonuje także — za ściśle określoną opłatą — odbiór nad budową i odbiór dla prywatnych właścicieli.

Odbiór taboru odbywa się zawsze podwójnie: najpierw u dostawcy przez Komisarzów Rządowych, a następnie przez specjalnie do tego celu wybrane warsztaty lub parowozownie kolejowe w tych warsztatach lub parowozowniach.



*Parowóz i wagon osobowy P. K. P. podczas jazdy próbnej.*

Sposób wykonywania odbiorów i sporządzania zaświadczeń odbiorczych oraz obowiązki i prawa organów odbiorczych, są ustalone w odnośnych regulaminach i przepisach.



# Stan i potrzeby gospodarki warsztatowej w latach 1919—1928.

Inż. ALEKSANDER PAWŁOWSKI.

I. Pierwszy Zjazd warsztatowy Polskich Kolei Państwowych, na który zjechali się przedstawiciele Dyrekcji Poznańskiej i Stanisławowskiej, to był „II Zjazd dla spraw warsztatowych”, w Warszawie, w dniach 10—12 lipca 1919 roku. Nie było jeszcze przedstawicieli Dyrekcji Gdańskiej i Katowickiej. Jako późniejsza Dyrekcja Wileńska, figurowali jej ówcześni gospodarze, przedstawiciele Centralnego Zarządu Kolei Wojskowych (C. Z. K. W.).

Zjazd ten miał za zadanie wysłuchać sprawozdań z wykonania zobowiązań przyjętych w zakresie służby warsztatowej na „I Zjeździe od spraw taboru”, który był poświęcony zaznajomieniu się ogólnemu ze stosunkami w Dyrekcjach.

Dyrekcja Warszawska oświadczyła, że wykonała tylko część roboty preliminowanej, tłumacząc się niewystarczającą wydajnością pracy i brakiem urządzeń mechanicznych. Stan parowozów tej Dyrekcji, mającej centralne znaczenie, był tak zły, iż wszystkie naprawy „uzupełniające” należało uważać za główne. Zamiast 67 napraw głównych i 147 „uzupełniających”, preliminowanych na II półrocze 1919 r., oczekiwana była wydajność: 32 pierwszych i 80 drugich napraw, to jest w przybliżeniu połowa tego, co zrobić było potrzeba. Inne Dyrekcje były w lepszym położeniu co do parowozów; Dyrekcja Radomska nie przewidywała żadnego niedoboru, natomiast koleje wojskowe nie były w stanie wykonać ani jednej naprawy głównej, tylko „uzupełniające”. Co do naprawy wagonów, to Dyrekcja Warszawska i Poznańska mogły wykonać więcej, niż od nich wymagano napraw osobowych i towarowych, Lwowska tylko towarowych, a pozostałe Dyrekcje mogły wykonać znacznie mniej, niż było wymagane. Łącznie z kolejami wojskowymi, wszystkie warsztaty sieci nie były w stanie wykonać więcej niż 71% zamierzonej i niezbędnej naprawy głównej parowozów i około 20% uzupełniającej, — 17,3% naprawy wagonów osobowych i 7,5% napraw wagonów towarowych. Jeżeli sobie przypomnimy, że ruch spodziewany był mały, to liczby te wymownie świadczą o stanie wydajności warsztatów. Następnie zniszczenia wojny z bolszewikami i włączenie Dyrekcji Gdańskiej i Katowickiej, zupełnie pozbawionych warsztatów, jeszcze pogorszyły stan rzeczy.

W szczegółach położenie było następujące: kotłów parowozowych nie można było naprawiać, wskutek braku urządzeń kotlarni i braku blach kotłowych. Nawet fabryki prywatne nie wypełniały powierzonych im robót wskutek braku blach. Warsztaty we Lwowie do kwietnia roku 1919 były ostrzeliwane przez ukraińców i dostały 90 granatów. W Stryju warsztaty były w rękach ukraińców. Tylko Przemysł pracował normalnie, lecz warsztaty Przemyskie, jako przestarzałe, mało mogły zrobić. Dyrekcja Krakowska była dwukrotnie zagrożona od strony Czech i raz od strony Niemiec, warsztaty jej musiały wykonać wiele robót dla wojska.

Dyrekcja Poznańska, po opuszczeniu jej warsztatów przez skład osobowy niemiecki, pracowała nad spolszczeniem ich i podniesieniem wydajności; stan jej taboru był lepszy niż w innych dyrekcjach, lecz w naprawie miała 31% parowozów własnej dyrekcji. Dyrekcja Poznańska odczuwała dotkliwie brak materiałów, równie jak inne dyrekcje.

Dyrekcja Stanisławowska była dłuższy czas pod władzą ukraińców; pracownicy kolejowi po oswojeniu od ukraińców musieli spełniać funkcje milicji i straży obywatelskiej, podczas kiedy ukraińcy i żydzi wstrzymali się od pracy w warsztatach; a budynki warsztatowe zostały czasowo zajęte przez wojsko dla naprawy samochodów i samolotów,

W Zarządzie Kolei Wojskowych, który się składał z 3 dowództw: litewskiego, białoruskiego i wołyńskiego i obejmował 2500 kilm. toru normalnego, procent chorych parowozów, w początku 1919 roku, wynosił 37. Dowództwa

odczuwały katastrofalny brak materiałów; musiały więc odnawiać stare i słabe warsztaty, po większej części zniszczone przez Niemców i Rosjan, lub organizować nowe (jak w Wilnie) i wskrzeszać magazyny zupełnie opustoszone.

II. Ministerstwo Kolei Żelaznych nie posiadało dla dania Zjazdowi Warsztatowemu, w połowie 1919 roku, danych dla stworzenia planu rozwoju warsztatów. Ustalono, że budowa nowych warsztatów zależna jest od obszaru kraju i sieci kolejowej, która Polsce przypadnie, — od warunków gospodarczych, jakie są i będą w najbliższej przyszłości na tych obszarach, — od znaczenia głównych kierunków ruchu kolejowego, — rozmieszczenia miejsc skupienia taboru, — podziału sieci na dyrekcje, — istnienia dotychczasowych warsztatów, warunków naturalnych ich rozwoju i t. d.

W braku danych Ministerstwo zażądało na tym Zjeździe od Dyrekcji Kolejowych przedstawienia preliminarzy budowy nowych warsztatów na lat 10, biorąc za podstawę ilość taboru, obliczoną na zasadzie norm przyjętych na I-ym Zjeździe Warsztatowym.

Tym sposobem Ministerstwo przełożyło na Dyrekcje zadanie, które powinno być ujęte we własne ręce.

III. W celu zaradzenia bieżącym, a pilnym potrzebom, Ministerstwo Kolei uciekło się do środków następujących. Austrią zawarta została umowa kompensacyjna, mocą której Polskie Koleje Państwowe otrzymały możliwość zakupywać wiele przedmiotów niezbędnych. W Wiedniu utworzono misję gospodarczo-handlową z ramienia Rządu Polskiego pod przewodnictwem p. Krupskiego. Można było w Austrii nabywać stal narzędziową i resorową, narzędzia, motory i generatory elektryczne, przybory i materiały elektro-techniczne, szczeliwo, pasy skórzane napędne, części składowe do lamp wagonowych i t. p.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło Hutę Huldshinsky'ego w Sosnowcu i Hutę Handtke'go w Częstochowie. Od pierwszej miały być otrzymywane rury płomienne i blacha grubości powyżej 3 mm., od drugiej blacha cienka. Zakłady kuzienne Brevillier i Urbana w Ustroniu podjęły się dostarczać w znacznej ilości kute zapasowe części wagonów. Huta Trzyniecka miała produkować stal na trzony, inne gatunki stali, żelazo fasonowe i odlewy ze stali i żeliwa. Zakłady Lowitsch i Ska w Trzebinie miały dostarczać ołowiu, a Huta Szkła w Szczakowej — szkła tafelowe.

Względny na konieczność osiągnięcia dodatniego bilansu handlowego już wówczas skłoniły Rząd do wydania zarządzenia, że, pomimo niezwykłego braku materiałów, wszystkie zakupy zagraniczne powinny być uskuteczniwane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu po uzgodnieniu zakupu z Ministerstwem Kolei.

Podkreślam to zarządzenie, ponieważ później nie było ono przestrzegane. Ministerstwo Kolei było zmuszone ulegać wpływom innych Ministerstw i robić zakupy zagranicą, nie tylko materiałów i części zapasowych, lecz taboru, obrabiarek i innych mechanizmów.

W celu przyśpieszenia naprawy taboru była wówczas wprowadzona w warsztatach kolejowych druga zmiana robotników, co jednak w niewielu miejscach dało się urzeczywistnić, z powodu braku mieszkań dla robotników, których należało sprowadzać, a także z powodu braku obrabiarek i materiałów. Środek ten jednak był zalecany szeroko.

Ponieważ, jak to powiedziano wyżej, nie było można wykonać niezbędnej naprawy parowozów w warsztatach sieci kolejowej Polskiej, więc Ministerstwo Kolei uciekło się do pomocy zagranicy. Na mocy umowy zawartej z Austrią, Polska zapewniła sobie w warsztatach austriackich naprawę pewnej ilości parowozów. Na mocy zaś artykułu 371 Trakt-

tatu Pokoju, Niemcy zobowiązały się dokonywać w swoich warsztatach (w Opolu, Gliwicach, Raciborzu, Wrocławiu i Pile) napraw taboru linii odstąpionych Polsce.

Dla naprawy wagonów osobowych zawarto umowę z fabryką Zieleniewskiego w Sanoku i uruchomiono fabrykę Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie, oraz zamierzono zarekwirować fabrykę wagonów Paulus'a w Poznaniu.

Dyrekcja Warszawska nie potrzebowała pomocy fabryki Lilpop, Rau i Loewenstein w naprawie wagonów, miała więc ona obsługiwać Dyrekcję Krakowską, a następnie Lwowską.

Jest bardzo znamienne, że na tym Zjeździe, w zaraniu kolejnictwa Niepodległej Polski, był ustalony skład stopu białego do panewek parowozowych, oraz wagonowych. Skład ten był obowiązujący dla zawierania kontraktów i sporządzania stopów.

Zważywszy, że obecnie na P. K. P. pracuje 11 osób z liczby uczestników Zjazdu 1919 roku, i że zajmują oni wyższe stanowiska, — że recepty przepisane przez ten Zjazd\*) były racjonalne, nie można uznać za normalny stan obecny zaopatrzenia polskiej sieci w stopy, który jest stanem chronicznych poszukiwań i dogadza dostawcom, ze szkodą poważną dla Skarbu.

Na tym Zjeździe były ustalone nazwy napraw i ich terminy, pod nazwą «uzupełniającej» rozumiano naprawę średnią. Naprawa „bieżąca” nie wymaga podniesienia parowozu, lecz trwa dłużej nad jedną dobę; «naprawa bieżąca» (lub mała) wagonów trwa więcej, niż jedną dobę i może wymagać podniesienia parowozu.

W dobie tego Zjazdu (15. VI — 1919 r.), długość wszystkich linii kolei (łącznie z wojskowymi) wynosiła 12011 kilometrów, a ilość taboru posiadanego i niezbędnego przedstawiała się następująco:

	Parowozów	Wagonów osobowych	Wagonów towarowych
Polskie Koleje Państwowe posiadały . . . . .	2617	5781	50197
Winny były posiadać . . .	4804	12011	120110

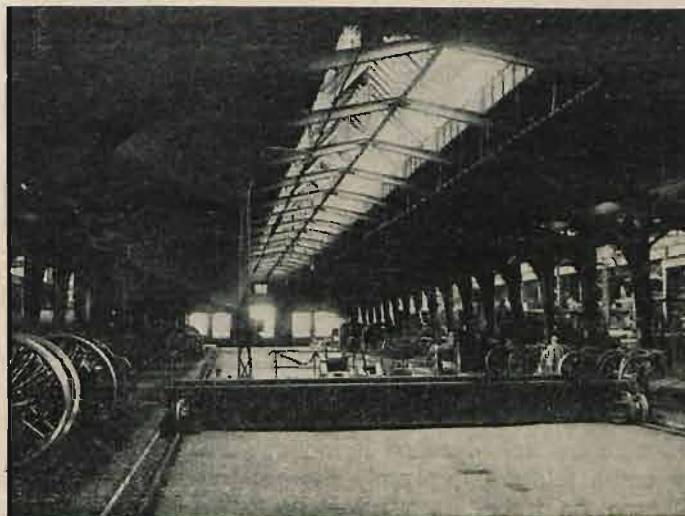
Jak widzimy stan posiadania wynosił zaledwie 54%, 50% i 42% tego, co, według obliczeń ówczesnych M. K., mieć było trzeba.

Zestawiając procenty braku taboru z podanym wyżej niedoborem zdolności naprawczej taboru, możemy stwierdzić, jak niezmiernie ciężki był ówczesny stan uposażenia sieci kolejowej wskrzeszonej Rzeczypospolitej w warsztaty i jaka ją czekała na tem polu działalność. Zaznaczyć tu wypada, że stan ówczesny wywoływał potrzebę jaknajtroskliwszego zajęcia się stworzeniem planu rozwoju warsztatów kolejowych na 10-letni okres czasu.

IV. Służba warsztatowa wymaga odpowiednich budynków i obrabiarek, doświadczonych inżynierów i wykwalifikowanych robotników, ustalonej, racjonalnej organizacji, i pieniędzy. Tego wszystkiego Polska nie otrzymała. W dalszym ciągu przedstawię obraz poszczególnych warsztatów każdej Dyrekcji, tutaj zaznaczę tylko, że budynki były prawie wszędzie zniszczone, przestarzałe lub spalone, obrabiarki bez wyjątku przestarzałe i zużyte, a co lepsze ewakuowane, — personel starszy techniczny, niemiecki i rosyjski, opuścił swoje stanowiska. Tylko w austriackich warsztatach zostało trochę inżynierów i techników. Wszędzie odczuwano brak mieszkań. Organizacja nie odpowiadała wymaganiom, gdyż działania wojenne zniszczyły to, co mogło być dobrego przed wojną i wywołały upadek dyscypliny i wydajności. Wreszcie, Skarb był pusty i na wydatki najniezbędniejsze trzeba było szukać całkiem nowych źródeł, — gotówki i kredytu.

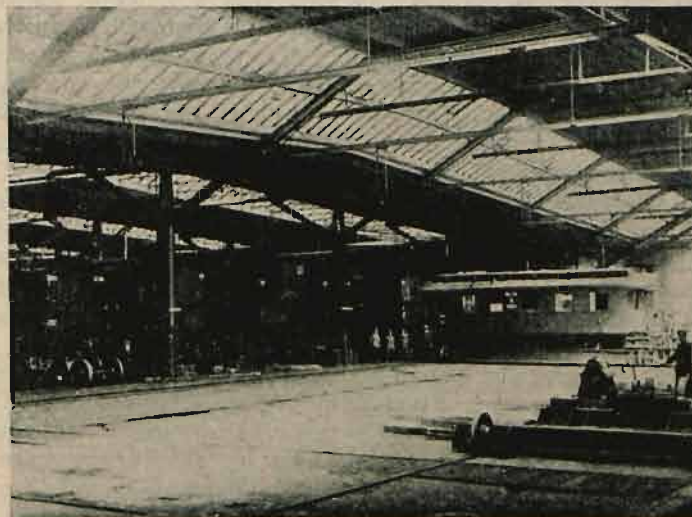
V. W Dyrekcji Poznańskiej Warsztaty główne w Poznaniu były zbudowane w r. 1876; dopiero w r. 1913 wzniesiono nową montownię lecz był brak kotłowni. Zaraz więc po objęciu przez Polskę zbudowano nową, tymczasową kotłownię, zaopatrzoną w dwie suwnice o nośności 20 i 5

tonn, która działała do roku 1926, kiedy została uruchomiona nowa kotłownia, wzorowana co do niektórych urządzeń na kotłowni alzackich warsztatów w Bischheim. W roku 1919



Hala montażowa warsztatów głównych w Poznaniu.

teren warsztatów Poznańskich wynosił 200.000 m<sup>2</sup>, z czego pod dachem było 50.000 m<sup>2</sup>, obecnie jest 64.000 m<sup>2</sup>. Przybyło więc za rządów polskich tylko 14.000 m<sup>2</sup>. Są to jedne z bardzo niewielu warsztatów P. K. P., których plan komunikacyjny, połączenie stacji z torami i wzajemne rozmieszczenie budynków jest dobre, a jednak płynność roboty niezapewniona. Jakość obrabiarek jest zadawalająca. Organizacja pracy zawdzięcza wiele Naczelnikowi p. Granatowiczowi, który doświadczeniem i zdrowym rozsądkiem postawił w r. 1926 wydajność tych warsztatów i oszczędność na poziomie przewyższającym wydajność i koszty własne z czasów przedwojennych, bez szkody dla jakości napraw. Wprowadzono potem dobrą organizację robót kotłowych, odkurzenia i dezynfekcji wagonów, malowanie natryskiem, należycie opracowane terminarze i premjowanie oparte na systemie Halsey'a.



Hala wagonowa warsztatów głównych w Poznaniu.

Z siedmiu warsztatów pomocniczych Dyrekcji Poznańskiej przy parowozowniach, wszystkie przy objęciu były przydatne tylko do naprawy bieżącej; jedynie w Lesznie był osobny budynek warsztatowy z 3 krytymi stanowiskami naprawczymi dla parowozów, w Ostrowiu był warsztat z 6 stanowiskami naprawy wagonów, a w Skalmierzycach budynek z 2 stanowiskami dla naprawy parowozów.

Po pewnych ulepszeniach, Dyrekcja Poznańska nie tylko już w r. 1919 wystarczała sobie, lecz we wszystkich kategoriach napraw mogła dać więcej, niż od niej było wymagane i pod względem ilości napraw wagonów towarowych znacznie przewyższała Dyrekcję Warszawską, to samo pod

\*) Patrz Protokół II Zjazdu dla Spraw Warsztatowych w Warszawie w dn. 10, 11 i 12 lipca 1919 r. str. 17.

względem ilości napraw parowozów. Warsztaty Poznańskie były i są czołowymi w Polsce i obecnie (w r. 1928) wykonują przeszło 160 głównych napraw parowozów rocznie; po nich następują warsztaty na stacjach Warszawa-Praga (90 napraw głównych) i Nowy-Sącz (77. napraw). Jednakże, po paru latach eksploatacji polskiej, okazało się potrzebne stworzyć warsztat reparacyjny dla wagonów towarowych, idących ku granicy niemieckiej, mianowicie w Skalmierzycach. W tym celu były przerobione na warsztaty wagonowe, kosztem znacznych sum, budynki dawnej komory celnej i eksploatacyjne w Skalmierzycach. Gdy jednak robota była na ukończeniu i brakowało tylko nieznacznego kredytu, 200.000 zł., dokończenie tej budowy zostało zaniechane. Stało się to w związku z wysuniętym w r. 1925 staraniem fabryki „Wagon” w Ostrowiu o sprzedaż tej fabryki Skarbowi. Nabycie tej fabryki, technicznie nieprzydatnej, ani do budowy, ani do naprawy wagonów, stało się faktem, wprowadzającym dezorganizację możliwego planu rozwinięcia warsztatów sieci polskiej i cięży dotychczas nad układem środków naprawczych, nietylko tej dyrekcji lecz i innych, bowiem nie warsztaty (czyli fabryka) powstały dla potrzeb kolejnictwa, lecz kolejnictwo zmuszone jest robić wszystko, żeby zaprzęnąć te warsztaty i usprawiedliwić ich nabycie. Oprócz tego, pieniądze użyte na zakup tej fabryki powinny były służyć dla dokończenia warsztatów w Pruszkowie i budowy zamierzonych nowych warsztatów w Końskich.

Obecnie warsztaty pomocnicze Dyrekcji Poznańskiej wypuszczają rocznie (r. 1927) przeszło połowę napraw głównych (2600) wagonów towarowych, — wykonywanych na całej sieci P. K. P. (4568) w warsztatach pomocniczych, po nich idą warsztaty pomocnicze Dyrekcji Katowickiej załedwie z 1065 wagonami. W warsztatach głównych Dyrekcji Poznańskiej wypuszczono w r. 1927—1048 głównych napraw wagonów towarowych, tylko w Tarnowie więcej (3676).

Naprawa główna wagonów towarowych jest więc skupiona na sieci P. K. P. w Dyrekcji Poznańskiej w Poznaniu i w węzle Warszawskim, w tym ostatnim aż w trzech warsztatach, zamiast w Pruszkowie, co jest sprzeczne z niezbędną centralizacją.

W Poznaniu zbudowano w r. 1921 nowy warsztat dla naprawy parowozów przy parowozowni, w Ostrowie nadbudowano budynek warsztatowy, w Gnieźnie dobudowano nowy warsztat pomocniczy (450 m.<sup>2</sup>), w Ostrowie, Inowrocławiu i Jarocinie zrobiono zapadnie, w Ostrowie, Gnieźnie i Lesznie ulepszono uposażenie dla wykonywania napraw średnich. Rozsianie napraw średnich parowozów w wielu punktach tej Dyrekcji, wobec niewielkiej między nimi odległości, nie odpowiada wymaganiom centralizacji napraw i nie stanowi istotnej potrzeby.

VI. *Dyrekcja Gdańska* posiada warsztaty główne w Bydgoszczy, parowozowe i wagonowe. Zbudowane w r. 1850, warsztaty były rozbudowywane aż do r. 1892; potem rozbudowy zaniechano z powodu braku terenu. Polska otrzymała je w stanie przestarzałym, — niskie hale, krótkie stanowiska, brak dźwigów, stare obrabiarki.

Polski zarząd zaopatrzył je w 30 obrabiarek najnowszego typu, powiększył o 400 m.<sup>2</sup> ilość stanowisk naprawczych dla wagonów towarowych i rozbudował odlewnię; poza tem urządzono dobrą narzędziarnię, elektryczne spawanie, wprowadzono organizację pracy na naukowych zasadach, bardzo starannie rozwiniętą i obok Radomskich warsztatów przodującą na sieci P. K. P., oraz — premjowanie.

Dyrekcja Gdańska odziedziczyła pomocniczy warsztat w Tczewie i warsztaty podręczne w Tczewie, Zajączkowie, Chojnicach, Grudziądzu, Iłowie, Działdowie, Bydgoszczy, Nakle, Toruniu—Mokrem i w W. M. Gdańsku, — wszystkie wyposażone łącznie. W celu zwiększenia wydajności w Toruniu Mokrem i Zajączkowie powiększono je dla naprawy wagonów towarowych. Oprócz tego w Kościerzynie wybudowano mały warsztat mechaniczny, a w Saspe (pod Gdańskiem) zbudowano nowy warsztat pomocniczy (160 m.<sup>2</sup>).

VII. W *Dyrekcji Katowickiej* Polska nie otrzymała żadnego warsztatu głównego, tylko w Tarnowskich Górach pomocniczy, z obszernymi, lecz niskimi budynkami i przesuwnicami, które można było wyzyskać lepiej, niż to się stało. Wszystkie większe warsztaty kolejowe śląskie pozostały po

stronie Niemiec i dlatego przez parę pierwszych lat, po objęciu Dyrekcji Katowickiej, korzystaliśmy z warsztatów połączonych w Niemczech i z fabryk prywatnych, do chwili obecnej dla napraw taboru Dyrekcji Katowickiej korzystamy z warsztatów innych Dyrekcji i z fabryk prywatnych.

Pod względem budżetowym taki stan rzeczy uniemożliwia ujęcie gospodarki trakcyjno-warsztatowej samodzielnie i, z jednej strony, może niesłusznie obciążać budżet Dyrekcji, z drugiej zaś strony, zwalnia ją od niezbędnej w dobrej gospodarce odpowiedzialności. Poważnych kroków, dążących ku naprawie tego stanu, dotychczas nie zrobiono; Dyrekcja Katowicka nie posiada, nawet w zamierzeniu, warsztatów odpowiadających pracy jej taboru.

Rozwój warsztatów w tej Dyrekcji wyraża się w ten sposób.

W Katowicach uruchomiono małe warsztaty parowozowe pomocnicze dla średnich napraw, w budynkach byłej huty Marty. W Ligocie, koło Katowic, utworzono warsztaty dla naprawy wagonów osobowych w budynku byłej gazowni. W Tarnowskich Górach w roku 1927 przystąpiono do rozszerzenia warsztatów i stworzenia z nich pomocniczych — dla naprawy parowozów. Rozbudowa ta nie jest ukończona. Dotychczasowe urządzenia i budynki więcej się nadawały na warsztaty wagonowe niż parowozowe. Oprócz tych większych, — zwrócono uwagę na warsztaty podręczne w Katowicach, Szopienicach, Mysłowicach, Rybniku i Królewskiej Hucie, oraz wąskotorowe w Nowo-Bytomiu i Maciejowicach; urządzono w nich kuźnie, uposażono w silniki elektryczne i powiększono ilość obrabiarek z 91 do 383, czyli o 320% (!).

Niema takiej fabryki taboru i takich większych warsztatów kolejowych w Polsce, któreby nie robiły napraw dla Dyrekcji Katowickiej. Nawet Stocznia Gdańska wykonywała naprawy główne jej parowozów. Dopiero w r. 1927 Dyrekcja Katowicka uniezależniła się ostatecznie od fabryk niemieckich. Zobowiązania M. K. względem fabryk wywołują dotychczas znaczne straty w budżecie P. K. P.

Na samym Górnym Śląsku kilkanaście fabryk wielkich i małych dokonywało napraw po cenach najrozmaitszych; wiele małych fabryk powstało w tym celu, a potem zanikło.

Znamienną rolę w historii naprawy taboru i budowy warsztatów na Śląsku odegrała prywatna fabryka dla naprawy wagonów, przebudowana ze starego młyna w Tarnowskich Górach, gdzie leżały odłogiem wymienione wyżej warsztaty pomocnicze.

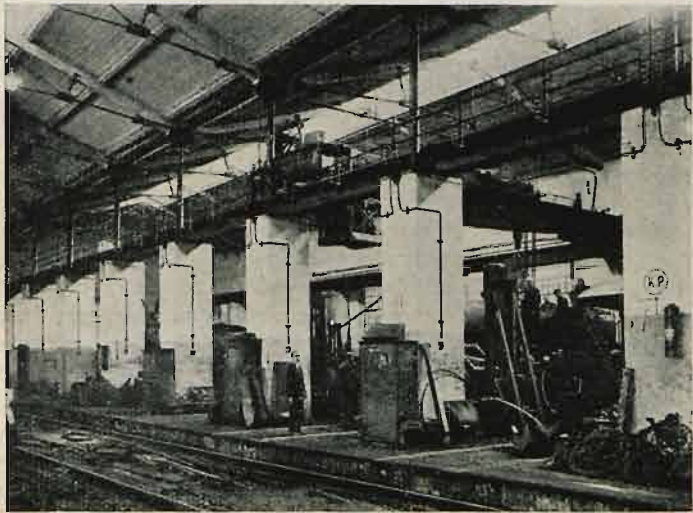
W roku 1923 wniesiony został przez firmę niemiecką, zagraniczną projekt pobudowania warsztatów w Piotrowicach dla naprawy lokomotyw i wagonów, z warunkiem zawarcia kontraktu na wieloletnią naprawę taboru Dyrekcji Katowickiej. Umowa była zawarta, lecz warsztaty były budowane źle i powolnie. Kiedy budowa była doprowadzona do połowy, okazało się niezbędne umowę zlikwidować i nabyć to co zbudowano. Polskie kolejnictwo otrzymało w Piotrowicach warsztaty zbudowane prowizorycznie, jak na czas wojny, z budynkami wątlami i źle uposażeniami. Obecnie jest to warsztat pomocniczy dla naprawy wagonów towarowych. Roboty odbywają się przeważnie pod gołem niebem. Warsztatów tych przy wypracowaniu projektu sieci warsztatów kolejowych P. K. P. w rachubę brać nie należy, bowiem oprócz terenu i niektórych obrabiarek nic w nich niema trwałego i przydatnego do użytku.

Obecnie Dyrekcja Katowicka wykonywa naprawę średnią parowozów w Katowicach i w Tarnowskich Górach, naprawę średnią i rewizję wagonów osobowych w Ligocie, a naprawę główną i rewizję wagonów towarowych w Piotrowicach. Wszystko to są warsztaty, które należy uważać za prowizoryczne. Poważne rozwiązanie zadania napraw taboru Dyrekcji Katowickiej — jest całkowicie zadaniem otwartym. Co do uposażenia w obrabiarki, to zaraz po objęciu przez Polskę zaboru niemieckiego, sprowadzono dużo obrabiarek, ale w znacznej części były one nieodpowiednie, marne i drogie. Jest to zdanie miejscowych działaczy warsztatowych. Do zdania tego trzeba się przychylić i dodać, że część nowych obrabiarek była zbyt cenna.

VIII. Kolej *Dyrekcji Warszawskiej* objęte zostały przez Władze Polskie 1 listopada 1918 r., upłynęło więc

dziesięć lat gospodarki własnej, w tej czołowej pod względem wymiaru ruchu i centralnej Dyrekcji.

Warsztaty Warszawa-Główna, zbudowane w 1867 r. i zniszczone przez pożar w 1902 r. oraz przez działania wojenne w 1915 r., nie miały walorów przydatnych po objęciu do odbudowy, bowiem nie można uważać za takie walory 100 starych obrabiarek. Przytem położone w bardzo ruchliwej części miasta i niezdatne z braku miejsca do rozszerzenia, a później skazane na zagładę wskutek przebudowy węzła Warszawskiego, warsztaty przy ul. Chmielnej powinny być w chwili powstania projektu tej przebudowy być zamknięte, a roboty przeniesione do warsztatów na st. Warszawa-Praga. Nie stało się to głównie ze względu na robotników, którzy musieliby być przeniesieni lub zwolnieni. Ponieważ likwidacja jest, wcześniej czy później, nieunikniona, a naprawa w tych warsztatach była do ostatnich czasów najdroższa ze wszystkich warsztatów kolejowych w Polsce, przeto nie jest wy tłumaczone, dlaczego nie zostały zlikwidowane i dlaczego zostały uposażone na nowo. Urządzono w nich nową przesuwnicę, o nośności 80 tonn i urządzenia transportowe: moc silników wzrosła z 207 do 622 KM, ustawiono około 100 obrabiarek najnowszego typu. Wszystko to dla wykonywania (od 1927 r.) — 51 napraw głównych i 17 średnich z wypadkowemi, naprawy te można było przenieść do warsztatów Praskich, a naprawy bieżące (57) do warsztatów Warszawa-Kaliska.



Warsztaty parowozowe Warszawa-Główna.

Odszkodowanie zwolnionych robotników mniejby kosztowało, niż nadwyżka kosztów naprawy w tych warsztatach w porównaniu z kosztami naprawy w innych warsztatach tejże Dyrekcji, a im wcześniejby to nastąpiło, tem mniej byłoby strat corocznych.

Najważniejszą jednak rzeczą było i jest wzięcie w ramy racjonalnego planu sprawy istnienia tych i innych warsztatów Dyrekcji Warszawskiej.

Warsztaty Warszawa-Praga. Warsztaty powstały w 1896 roku, w 1915 r. uposażenie wywieziono do Rosji, następnie budynki zostały uszkodzone. Okupanci, częściowo naprawili je i uruchomili dla napraw bieżących, zaopatrzywszy w obrabiarki zarekwirowane na fabrykach.

Władze Polskie odbudowały warsztaty i przystosowały do głównej naprawy parowozów, nowych budynków na różne cele dodano 865 m<sup>2</sup>, mianowicie dla pomieszczenia kotła, młotów parowych, obręczarni, wagoniarni, rozszerzenia narzędziarni dla hartowania stali, — na skład malarski łatwopalnych materiałów, — piwnicę smarów, — rurkownię, — spawalnię. Oprócz tego zelektryfikowano warsztaty zapomocą 80 motorów; urządono dobrą narzędziarnię, uposażono w 3 windy górne po 8 i 5 tonn, 15 podnośników, 2 kompresory, gazowe przewody w obręczarni, zaopatrzone warsztat w 315 nowych obrabiarek, wprowadzono też umiejętną organizację pracy. Obecnie, co do ilości napraw głównych (w 1927 — 91), są to drugie na sieci P. K. P. warsztaty kolejowe. Należą też one do tych nielicznych warsztatów polskich, któ-

rych plan komunikacyjny jest dobry i terytorjum pozwala na rozszerzenie.

Warsztaty wagonowe Warszawa-Wschodnia. W 1915 roku uposażenie ewakuowano do Rosji, budynki umyślnie zniszczono. Okupacja niemiecka częściowo uruchomiła je na 100 robotników. Władze Polskie odbudowały warsztaty stopniowo, korzystając ze starych budynków, lecz pokryły dachami drewnianymi, co w roku 1926 ułatwiło pożar dwóch hal montażowych. Dopiero od roku 1924 zaprzestano rozbudowywać warsztaty, do tego czasu odbudowano szereg małych budynków na biuro techniczne, warsztat tapicerski, suszarnię, małą remizę dla wagonów osobowych, szopę dla wagonów towarowych i zbudowano nową obręczarnię, nadto — szopę bez ścian dla materiałów drzewnych, różne budy i budynki, na terytorjum naprawy pod gołym niebem wagonów towarowych.

Odnowienie tych warsztatów, wobec rozpoczętej budowy warsztatów Pruszkowskich, było środkiem doraźnym rozwoju naprawy wagonów w węzle warszawskim. Odbudowa przeto polegała na pokryciu nierwałem, co wywołało stratę około miliona złotych w spalonych, przy pożarze w 1926 r. dwóch montowni, wagonach osobowych, warsztaty te, po zbudowaniu wyliczonych wyżej przystawek nie mają być nadal rozwijane. Przy objęciu posiadały 31 obrabiarek, w 1922 roku uposażono je w 104 nowe obrabiarki, 26 motorów elektrycznych i 26 dźwigów Beckera. Po roku 1922 uposażono dalej w najnowsze obrabiarki i urządzenia transportowe. Wydajność obecna warsztatów jest znacznie większa, niż głównych warsztatów wagonowych w Pruszkowie i o połowę mniejsza od wydajności warsztatów głównych wagonowych w Poznaniu, pod względem ilości napraw i rewizji, należą one do średnich na całej sieci, co widać z wykazu zamieszczonego w końcu tego zarysu.

Warsztaty Główne wagonowe w Pruszkowie. Do budowy tych warsztatów Kolej Warszawsko-Wiedeńska przystąpiła w r. 1895 i w roku 1897 rozpoczęła w nich naprawę wagonów towarowych i małą naprawę osobowych. Zamierzone było wybudowanie tu warsztatów parowozowych, w 1901 była już skończona budowa montowni parowozów i tendrowni, lecz uznano, że brak miejsca stoi na przeszkodzie umiejscowieniu w Pruszkowie głównych warsztatów parowozowych. Były to czasy, kiedy rozrzucano budynki warsztatowe, zamiast je skupiać, jak to się robi obecnie. Od roku 1902 naprawa wszystkich wagonów dr. żel. W. W. była ześrodkowana w Pruszkowie, a parowozów w Warszawie. Terytorjum warsztatowe obecnie jest aż nadto wystarczające dla ześrodkowania w Pruszkowie naprawy wagonów Dyrekcji Warszawskiej. Zadanie to ułatwia okoliczność, że Warszawa połączona jest z warsztatami Pruszkowskimi osobnym torem, co umożliwiło w latach 1923 i następnych zrobienie z warsztatów Pruszkowskich stacji postojowej wagonów, oczekujących naprawy, oraz pozwoliło przeznaczyć wschodnią część terytorjum warsztatowego na wielki skład materiałów leśnych.

Jednak niezbędnym warunkiem należytego spożytkowania tych warsztatów jest połączenie zachodniego końca terytorjum warsztatowego z torami stacyjnemi i głównymi, bez czego zajazd na terytorjum będzie zajazdem do worka.

Budowa nowych warsztatów, jako «wzorowych», — jest w toku. Budowa ta ciągnie się bardzo długo ze szkodą dla gospodarki wagonowej Dyrekcji Warszawskiej i ze stratą Skarbu. Nie brak pieniędzy był główną przeszkodą do przyspieszenia ukończenia budowy tak ważnego dla gospodarki warsztatowej obiektu. W roku 1923 i do połowy 1924 r. nowe budynki warsztatu mechanicznego i kuźni stały bez dachu, pomimo że był kredyt otwarty, a to z powodu, że fabryka której dano zamówienie opóźniła dostawę więźarów dachowych.

Jedną z najpilniejszych potrzeb jest połączenie w Pruszkowie terytorjum warsztatowego ze stacją od końca zachodniego i uruchomienie całkowite tych warsztatów, co pozwoli zamknąć inne warsztaty wagonowe Dyrekcji Warszawskiej.

Obecnie teren warsztatów Pruszkowskich obejmuje 527.430 m<sup>2</sup>, z których 134.500 m<sup>2</sup> dokupiono w 1923 r. Ułożono 12.000 metrów nowych torów, zbudowano nową

hałę obróbki drzewa, kuźnię, wagoniarke osobową, magazyny zasobów; dokonywa się «stopniowo» urządzeń mechanicznych, — sieci wodociągowej, — sieci oświetlenia. Od r. 1926 działa napęd elektryczny miejscowej elektrowni prywatnej, zamiast własnej, małej silnicy parowej. W r. 1920 sprowadzono partję nowych obrabiarek angielskich.

Naprawa wagonów w odnowionych, dawniejszych warsztatach w Pruszkowie, działających dotychczas niezależnie od planu nowych, rozpoczęła się w czerwcu roku 1919.

Trzeba zaznaczyć, że do odnowienia ich wzięli się robotnicy samorzutnie, w listopadzie 1918 roku. W r. 1927 wydajność tych warsztatów odnowionych była trzykrotnie większa niż w r. 1920. Jest to dobre świadectwo pracy Polskiego robotnika i inżyniera.

Projekt nowych warsztatów opracowany został na początku roku 1923, zatem przeszło 5 lat ciągnie się jego wykonanie.

Dyrekcja Warszawska otrzymała po okupantach następujące warsztaty pomocnicze: Warszawa — Główna, Warszawa — Wschodnia, Piotrków, Częstochowa, Łazy, Sosnowice, Łódź Kaliska, Łódź — Fabryczna, Kalisz, Koluszki, Skierniewice, Zielkowice, Kutno, Aleksandrów, Siedlce, Łuków, Małkinia, Ostrołęka, Łapy, a więc ilość znaczną, lecz wszystkie źle wyposażone.

Z tych dziewiętnastu warsztatów pomocniczych, sześć jest położonych tak blisko siebie (Kutno, Zielkowice, Skierniewice, dwa w Łodzi i Koluszkach), że potrzeba utrzymania wszystkich budzi wątpliwości. Dyrekcja Warszawska wypracowała projekt parowozowni regulacyjnej w Widzewie, projekt ten czeka na decyzję. W dwóch punktach sieci tej Dyrekcji, żeby zmniejszyć ilość parowozowni i warsztatów, należy powiększyć składy opałów, a w tym celu zakupić część przyległego terytorjum. Są to sprawy pilne, bowiem, zmniejszając ilość parowozowni i warsztatów, zmniejszamy ilość potrzebnych budynków, obrabiarek, składów, taboru czynnego, robotników, biuralistów i inżynierów.

Siedlce i Łuków także leżą obok siebie i jedne z tych warsztatów były zbędne.

Zostały odrazu zlikwidowane Kalisz, Łódź Fabryczna, Zielkowice i Łuków. Dalszy ciąg likwidacji powinien nastąpić. W ciągu minionych 10 lat ważniejsze roboty, w zakresie rozwoju warsztatów pomocniczych, były następujące: powiększono parowozownię Warszawa — Kaliska. Na 4 posterunku (Warszawa — Główna) zbudowano warsztat pomocniczy dla naprawy wagonów. Na st. Warszawa — Praga zbudowano warsztat pomocniczy dla naprawy wagonów towarowych. Wszystko to były środki pokonania trudności ruchu w węźle Warszawskim, wskazujące, że przebudowa węzła i w tym względzie usprawni gospodarkę i da możliwość obniżyć kosztów eksploatacji technicznej. W Siedlcach zbudowano spawalnię, w Piotrkowie zbudowano kuźnię i odlewnię brązu, w Częstochowie dobudowano 7 stanowisk warsztatowych, w Łazach dobudowano kuźnię, w Sosnowcu w r. 1927 przerobiono parowozownię na warsztat naprawczy wagonowy, co już w roku 1924 było potrzebą widoczną i pilną, zelektryfikowano warsztaty w Kutnie, uzupełniono warsztaty w Łazach dla naprawy bieżącej wagonów.

W warsztatach parowozowych Dyrekcji Warszawskiej w r. 1927 wykonano przeszło połowę ilości napraw bieżących wagonów towarowych i osobowych wykonanych na całej sieci P. K. P., około 11% całej sieci rewizji osobowych, około 30% napraw średnich parowozów całej sieci, lecz natomiast znikomą część (344) rewizji wagonów towarowych, dokonanych w warsztatach pomocniczych całej sieci P. K. P.

Dyrekcja Warszawska zrobiła co mogła w zakresie środków jakie jej były udzielone i robiła to, co było konieczne. Wobec trudności ruchowych, jakie przedstawia węzeł Warszawski, praca utrzymania taboru w sprawności stanowi wybitną zasługę personelu trakcyjnego, warsztatowego i eksploatacyjnego, oraz naczelnych władz tej Dyrekcji. Dotychczas działała w tej Dyrekcji wielkie tradycje racjonalnej czysto polskiej gospodarki drogi żelaznej. Warszawsko-Wiedeńskiej, niezmarowane przez gospodarkę przedlikwidacyjną ostatniego okresu jej istnienia przed wojną jako drogi żel. prywatnej. —

IX. W Dyrekcji Radomskiej Polska otrzymała warsztaty większe wagonowe w Radomiu i parowozowe w Skarżysku. Radomskie wagonowe mają się rozwijać dalej, Skarżyskie przeznaczone są na pomocnicze.

Niemcy w czasie okupacji urządzili w Skarżysku warsztaty, które stanowiły z parowozownią jedną całość. Władze Polskie oddzieliły warsztaty od parowozowni i przeznaczyły je na warsztaty główne parowozowe, do czego ani terytorjum ani budynki nie nadawały się i nie nadają. Jako powizorjum było to może niezbędne, lecz pozostać na długo nie powinno.

W celu rozwinięcia warsztatów głównych parowozowych zbudowano i odbudowano szereg budynków, jako to modelarnię, odlewnię mosiądzu i żeliwa, warsztat mechaniczny, bandażownię, elektrownię o dwóch silnikach (200 i 150 KM), szopy dla prasy hydraulicznej i kotłownię. Ogółem wzniesiono nowych budynków 14710 m<sup>2</sup>. Wszystko to zrobione tak dobrze, jakgdyby warsztaty te powinny istnieć bardzo długo; więc było to w dalszej perspektywie pomyłką. Uposażono je w 76 nowych obrabiarek, w trzy suwnice o nośności 4, 3 i 1 tona, w piec ropowy, kompresor, kotłowiec dla młota parowego i t. d.

Wydajność w r. 1927, mianowicie 123 napraw średnich, 1 główna, 19 wypadkowych (czyli średnich) i 119 bieżących, — świadczy, że nie warto było podejmować poważnej i kosztownej rozbudowy dla tak niewielkich zadań.

Warsztaty główne w Radomiu. Spalone podczas wojny zostały przez władze polskie przeznaczone i rozbudowane na warsztaty główne dla naprawy wagonów osobowych. W tym celu odbudowano dom biura — magazyn części zapasowych, — murowaną hałę montażową o 24 stanowiskach, do której dobudowano warsztacik dla naprawy hamulców, — ogrzewania wagonów i klozetów. Wybudowano nową lakiernię, nową hałę montażową o powierzchni 16960 m<sup>2</sup> i cztery budynki — drewniane dla części zapasowych. Wszystkie budynki, razem zajmują 31600 m<sup>2</sup> powierzchni pokrytej. Uposażono warsztat w 56 nowych obrabiarek, w młoty parowe, piec resorowy, 30-tonnową prasę resorową, dobrze urządzoną i b. dobrze działającą pilnikarnię, odlewnię mosiężną, oraz przesuwnicę elektryczną 10-metrową. Stolarnia, urządzone dobrze, przerobiła z wielką korzyścią, zapasy drzewa liściastego na posadzki i poszycie wagonów osobowych. Słabą stroną tych warsztatów jest rozplanowanie budynków, a zwłaszcza umieszczenie lakierni w miejscu, do którego z montowni zajazd jest b. trudny. Organizacja pracy w tych warsztatach jest bardzo starannie obmyślona, opracowana i wykonywana, w czym stoi na poziomie organizacji warsztatów bydgoskich. —

Dyrekcja Radomska otrzymała po okupantach warsztaty pomocnicze w Strzemieszycach, Sedziszewie, Kielcach, Dęblinie, Lublinie, Chełmie, Zamościu, Bełzcu, Kowlu, Włodzimierzu, Zdołbunowie, Sarnach i Kiwercach. Z tych trzydziestu warsztatów z dołączeniem Skarżyskich, w których także obok głównych są warsztaty pomocnicze zwracają na siebie uwagę dwie grupy. Jedna to Skarżysko, Kielce, Sedziszów, Strzemieszyce, obok których istnieją warsztaty pomocnicze sąsiedniej dyrekcji, dwa na st. Sosnowiec i jeden w Łazach, oprócz tego w Jędrzejowie jest warsztat dla naprawy taboru wąskotorowego. Te ośm warsztatów pomocniczych trzeba zcentralizować i przeszło połowę zamknąć. Zamknięcie parowozowni i warsztatów w Kielcach jest konieczne, ze względu na jawne marnotrawstwo wydatków połączonych z ich istnieniem. To samo zadanie stoi przed M. K. co do grupy parowozowni i warsztatów Chełm, Zamość, Włodzimierz, Bełzec, obok której jest w sąsiedniej Dyrekcji Rawa-Ruska. Urządzenie parowozowni i warsztatów w Zawadzie, na skrzyżowaniu z przysłą nową koleją żel. z Zagłębia na wschód (przez Zwierzyniec), naprasza się i wymaga rozwiązania. Obecnie kilka warsztatów wspomnianych służy do płodzenia napraw zbędnych i naraża na wydatki nieprodukcyjne. Praca taboru Dyrekcji Radomskiej nie odpowiada — tak rozmnożonym punktom naprawy.

W ciągu 10-lecia odbudowano i przedłużono o 5 metrów stanowiska naprawcze w Strzemieszycach i zbudowano warsztat mechaniczny, w Dęblinie zbudowano warsztat dla bieżącej naprawy parowozów i wagonów, w Lublinie zbudowa-

wano nową halę i kuźnię (razem 9.700 m<sup>2</sup>) dla bieżącej naprawy parowozów i wagonów, w Zamościu urządzono warsztaty dla naprawy bieżącej parowozów i wagonów, w Kowlu odbudowano i wybudowano budynków o powierzchni 34.000 m<sup>2</sup>, mianowicie warsztat dla naprawy średniej i bieżącej parowozów, warsztat mechaniczny dla naprawy wagonów i nowe budynki prowizoryczne rurkowni i odlewni mosiądzu. We Włodzimierzu uruchomiono warsztat bieżącej naprawy parowozów, w Kiwercach warsztat naprawy bieżącej parowozów i wagonów, w Sarnach to samo co w Kiwercach.

We wszystkich warsztatach pomocniczych Dyrekcji Radomskiej odbudowano i zbudowano 80.000 m<sup>2</sup> pokrytej powierzchni i ustawiono 150 nowych obrabiarek, oraz 30 kompletów podnośników.

X. W *Dyrekcji Wileńskiej*, wojna światowa i wojna r. 1920 zniszczyły wszystkie warsztaty. Polskie dowództwo wojskowe, w kwietniu 1919 roku, objęło większe pomocnicze warsztaty w Wilnie, które mogły dokonywać tylko napraw bieżących i mniejsze warsztaty w Mińsku, Lidzie, Brześciu i Białymstoku. W chwili objęcia szczególnie dotkliwy był brak części zapasowych. Wojna r. 1920 pogorszyła położenie. Obrabiarki ewakuowane przedtem na Wschód, zostały teraz wywiezione na Zachód. W końcu roku 1921 Zarząd Dyrekcji wrócił z Siedlec do Wilna i rozpoczął organizację. Jednak brak większych warsztatów utrudniał gospodarke aż do roku 1924, kiedy, dla wzmocnienia stanu napraw, przydzielono do tej Dyrekcji warsztaty w Łapach. Zasługą Dyrekcji jest, że w tym krytycznym okresie nie namnożyła warsztatów, któreby się stały później ciężarem, i że spożytkowała dla celów drogowych warsztaty w Starosielcach, a niektóre parowozownie spożytkowała na tartaki.

Warsztaty w Łapach przed wojną były parowozownią i naprawnią pomocniczą. Od roku 1921, pod zarządem Dyrekcji Warszawskiej, zrobiono w nich kotłarnię, kuźnię i odlewnię, wybudowano stolarnię mechaniczną i tapicernię, rozbudowano warsztat mechaniczny, zbudowano halę dla naprawy wagonów, malarnię i nową elektrownię, — wybudowano kotłownię i budynek na 2 kotły centralnego ogrzewania, — skład modeli, szopę drewnianą dla przechowywania części zapasowych. Ustawiono 26 nowych obrabiarek i kompresor, oraz urządzono spawanie elektryczne i acetylenowe. Słowem stworzono nowe warsztaty główne parowozowe i wagonowe, które jednak dotychczas należą do liczby najmniejszych co do ilości wykonywanych napraw (głównych napraw parowozów 37, wagonów osobowych 60, wagonów towarowych 124). Kotły parowozowe z warsztatów tych są wysyłane dla naprawy do Poznania i Gdańska. Warsztaty mają tę zaletę, że są położone daleko od granicy rosyjskiej i tę wadę, że są na brzegu terytorjum całej Dyrekcji. Rozwój tych warsztatów jest niepożądany, gdyż plan i komunikacja budynków są wadliwe, a urządzenie górnych dźwigów jest niemożliwe. Powinny one być przeznaczone wyłącznie do naprawy wagonów towarowych.

Warsztaty Brześć II, pomocnicze dla naprawy parowozów i wagonów, trochę przewyższają Łapy co do ilości napraw wykonanych w r. 1927. W r. 1919 dowództwo wojskowe uruchomiło je w budynku okrągłej parowozowni, jako prowizoryczne, a po roku 1920 Dyrekcja rozszerzyła je i wyposażała w 25 obrabiarek. W 1923 roku rozbudowano warsztat mechaniczny i ślusarnię, — stolarnię mechaniczną, kuźnię, narzędziarnię, pomieszczenie dla maszyny parowej i dodano nowych 70 obrabiarek, oraz ogrzewanie parowe. W r. 1926 na dachu remizy wagonowej zrobiono świetlak i urządzono oświetlenie elektryczne. W 1927 r. przysposobiono budynek wachlarzowy parowozowni na malarnię. Z powodu układu budynków i ich konstrukcji dalsza rozbudowa nie jest zamierzona i warsztaty brzeskie przeznaczone są na pomocnicze.

W Nowo Wilejce urządzono w roku 1920 warsztaty czasowe dla wykonywania rewizji wagonów osobowych i towarowych. Posiadają one 42 obrabiarki i kuźnię. Ze względu na wąskie terytorjum warsztatów i położenie na zboczu pagórka, rozwój ich nie jest wskazany. W roku 1927 wykonano 20 napraw głównych parowozów i 360 napraw głównych

wagonów towarowych, 11 średnich napraw parowozów, 45 rewizji wagonów osobowych i 37 wagonów towarowych. Tak mała wytwórczość tych warsztatów, wobec istnienia warsztatów parowozowych pomocniczych w sąsiednim Wilnie, przemawia za zamknięciem warsztatów nowowilejskich.

Warsztaty pomocnicze w Wilnie są dobrze urządzone i eksploatowane.

Dyrekcja Wileńska posiada pomocnicze warsztaty w Lidzie, Brześciu, Białymstoku, Baranowiczach, Łunińcu i Wólkowysku. Nie posiadam danych co do wydajności tych warsztatów i nie podaję ich w zestawieniu w końcu tego artykułu.

XI. Z upadkiem Cesarstwa Austrjackiego Polskie Koleje objęły w posiadanie trzy większe warsztaty małopolskie, które należały od roku 1892 do państwa, a przedtem były własnością kolei prywatnych i jako leżące w Galicji bardzo słabo były ulepszone, mianowicie we Lwowie (1.200 robotników), byłej kolei prywatnej arcyksięcia Karola Ludwika, w Przemyślu (400 robotników) tejże kolei i w Stryju (550 robotników) dawnej kolei arcyks. Albrechta. Ewakuacja i działania wojsk rosyjskich w Galicji w r. 1914 i 1915 dokonały zniszczenia, którego czas nie zrobił.

W *Dyrekcji Lwowskiej*. Warsztaty Główne we Lwowie służyły dla naprawy parowozów i wagonów. Zbudowane były w r. 1861 i rozszerzone w 1884, 1904, 1909 i 1912. W chwili objęcia miały własną elektrownię z silnikiem Diesela o sile 800 KM i — niedostateczną ilość starych obrabiarek. Terytorjum warsztatów przylega do głównego dworca m Lwowa, jest wciśnięte między ulicami miasta, z torami stacyjnemi połączone jest tylko z jednego końca, rozwój więc tych warsztatów jest utrudniony, o ile nie byłyby usunięte kryte i otwarte składy zasobów kolejowych oraz inne budynki kolejowe. Była poruszona myśl odstąpić miastu całe terytorjum warsztatów i przenieść je do jednej z sąsiednich stacji, np. do Mszany.

W ciągu dziesięciu lat ubiegłych zrobiono nadbudówkę domu administracji warsztatów i w r. 1926 skończono rozbudowę nowej kotłowni, z 1.160 do 3.650 m<sup>2</sup> powierzchni krytej, zaopatrzone w 2 elektryczne żorawie, po 25 tonn każdy i w urządzenia, pozwalające wykonać miesięcznie 10 — 11 napraw głównych kotłów parowozowych. Zbudowano mały budynek dla wyrobu i zalewania łożysk — magazyn dla modeli, i wzniesiono drobne przybudówki. Obecnie warsztaty główne Lwowskie wykonywują naprawę główną i średnią parowozów i są do tego b. dobrze uposażone, w ostatnich latach zdolność ich nie była wyzyskana, wybrały więc części taboru, narzędzia, oraz inne przedmioty na skład, dla własnej i innych Dyrekcji kolejowych. Wykonują także naprawę główną i bieżącą oraz rewizję wagonów osobowych.

Obecnie pracuje w tych warsztatach 1800 robotników. Pod względem ilości wykonanych napraw (rok 1927) należą do średnich całej sieci.

W roku 1924 zakończono budowę nowych warsztatów na Kleparowie (przedmieście Lwowa). Są to duże i dobrze uposażone warsztaty pomocnicze. Umiejscowienie przeszkadza do wyzyskania ich i rozwinięcia do wymiarów warsztatów głównych.

Lwów potrzebuje warsztatów naprawy wagonów towarowych, dla obsłużenia kierunków wschodniego i północno-wschodniego. Obecnie naprawa ta odbywa się w Stryju i Przemyślu, ponieważ oba te główne warsztaty nie powinny istnieć dłużej, więc sprawa utworzenia warsztatów głównych dla naprawy wagonów towarowych pod samym Lwowem jest otwarta i pilna. Dyrekcja Lwowska nie posiada ani jednego znośnego warsztatu dla napraw masowych wagonów towarowych, naprawa ich jest rozproszona, co pociąga poważne straty w wydatkach i ruchu.

Warsztaty wagonowe w Przemyślu, zbudowane w r. 1860 i rozszerzone w 1874 i 1910 roku — posiadają obrabiarki z r. 1861. Zupełnie przestarzałe i zrujnowane budynki, oraz uposażenie nie nadaje się do podtrzymania na dłuższy czas działania tych warsztatów. Są one przeznaczone do zlikwidowania, zamiar ten ze względu na słabą i kosztowną wytwórczość winien być wykonany bez zwłoki.

Warsztaty parowozowe i wagonowe w Stryju, założone były w roku 1874 i rozszerzone w 1886 roku. Obecnie budynki są przestarzałe pod względem typu, zrujnowane przez czas, źle utrzymane i słabo wyposażone w urządzenia mechaniczne. Władze Polskie otrzymały w nich 317 obrabiarek i pomimo złego stanu warsztatów dodały jeszcze 100 nowych. Były nawet one rozszerzone zapomocą przybudówek, a to kosztem kredytów przeznaczonych na naprawę taboru, lecz nie na rozwój warsztatów. Ten brak koordynacji z planem rozwoju warsztatów całej sieci P. K. P. był rażący i wreszcie został ukrócony. Pozostaje zamknąć te warsztaty, przede wszystkim zaś skasować wszelką naprawę parowozów, a następnie cały dział wagonowy, o ile powstaną warsztaty koło Lwowa. Przeznaczenie ich do naprawy średniej parowozów byłoby błędem, gdyż warsztaty główne Lwowskie są wyzyskane zaledwie w połowie ich zdolności.

Warsztaty pomocnicze Dyrekcji Lwowskiej, w chwili objęcia przez władze polskie, były we Lwowie, Drohobyczu, Rawie Ruskiej, Zagórze, Rozwadowie, Radziwiłowie, Tarnopolu, Jarosławiu, Przemyślu, Samborze, Stryju i Krasnem, dodać należy, że w samym Lwowie dotychczas są trzy punkty warsztatowe (parowozownia główna, «Tir» i Kleparów), w Przemyślu 2 (Bakończyce i parowozownia). W stosunku do długości sieci, pracy taboru i obszaru Dyrekcji Lwowskiej, taka obfitość warsztatów pomocniczych nie powtarza się w żadnej Dyrekcji. Jest to spuścizna dawnych kolei państwowych (od 1892 r.) i lokalnych. Z tych 15 warsztatów conajmniej kilka powinno być zamkniętych. Np. Sambor, Drohobycz i Stryj mogą być ześrodkowane w jednym z tych punktów. Jarosław lub Przemyśl są zbyt dalekie, gdyż leżą obok siebie. Trzy warsztaty pomocnicze we Lwowie mogą być zjednoczone. We wszystkich tych warsztatach budynki są starego typu, obrabiarki zużyte. Brak nowych kołówek, daje się czuć w tej Dyrekcji, również jak w innych i to jest źródłem bardzo poważnych strat w obróbce zestawów.

Polska gospodarka w ciągu 10 lat wprowadziła ulepszenia następujące:

Przy warsztacie pomocniczym we Lwowie zbudowano parterowy budynek dla naprawy wag, drezyn i t. p., z osobną kuźnią i spawalnią, wykańcza się budynek o powierzchni 480 m<sup>2</sup> dla pomieszczenia biur, magazynu podręcznego, tapicerni, lakierni, blacharni i stolarni, w Drohobyczu powiększono warsztat z 470 do 710 m<sup>2</sup>, urządzono kuźnię i tokarnię, w Rozwadowie zrobiono dobudówkę (do warsztatów) o 134 m<sup>2</sup>, a w Radziwiłowie zrobiono dobudówkę o 160 m<sup>2</sup> dla elektrowni, kuźni i tokarni. W Tarnopolu dobudowano dwa stanowiska naprawcze i rozbudowano kuźnię, tokarnię, stolarnię, narzędziarnię i magazyn podręczny.

Przy objęciu sieci Lwowskiej było w warsztatach pomocniczych 70 obrabiarek (na 15 warsztatów), a dodano następnie tylko 35. Rozproszkowanie napraw, słabość techniczna punktów naprawczych i system dobudowania przystawek cechuje tamtejszą gospodarkę warsztatową.

XII. W *Dyrekcji Krakowskiej* Polska otrzymała dwa warsztaty główne: 1) parowozowe i wagonowe w Nowym Sączu, zbudowane w r. 1884 i objęte przez Władze Polskie w stanie niezniszczonym, i 2) w budowie warsztaty wagonowe w Tarnowie, rozpoczęte w r. 1914 i skończone w r. 1922.

Warsztaty w Nowym Sączu zostały począwszy od r. 1920 rozszerzone. Zbudowano nową montownię parowozów o 20 stanowiskach, rozszerzono kotłownię, zbudowano nową elektrownię, warsztat elektrotechniczny i odlewnię i rozszerzono starą tokarnię, lakiernię i montownię wagonów o cztery stanowiska, przebudowano tapicernię, wyposażono warsztaty w przesuwnicę elektryczną, w dwa żorawie elektryczne o nośności 80 tonn każdy, w dwa silniki Diesla po 700 KM każdy i jeden o 150 KM, — w młoty parowe, z których jeden o sile 1 tonny, — prasę do nadziewania kół i w odlewnię z kopolakiem. Nadto sprawiono szereg nowych obrabiarek.

Po warsztatach Poznańskich i Praskich są to trzecie pod względem ilości napraw parowozów, co do naprawy wagonów osobowych zajmują one pierwsze miejsce w Polsce, pomimo, że Dyrekcja Krakowska posiada specjalne wagonowe (towarowe) warsztaty w Tarnowie, gdzie możnaby robić naprawę i osobowych.

Dokonana rozbudowa jest maksymalna, po niej dalszy rozwój warsztatów w Nowym Sączu, jak to widać z planu nie może być celowy. Nawet rozwój do obecnych rozmiarów przekracza racjonalne potrzeby, bowiem Nowy-Sącz jest na ustroniu i wymaga dostawy taboru (bez pary) i dostawy materiałów po drodze górskiej, o znacznym wzniesieniu.

Pomimo tych ofiar, charakterystyczne jest, że do r. 1924, warsztaty tak hojnie rozszerzone nie były wyzyskane, a Dyrekcja Krakowska dawała swój tabor do naprawy fabrykom prywatnym. Zjawisko to miało miejsce również w innych Dyrekcjach i krępowało oraz krępuje gospodarkę warsztatową.

Warsztaty główne wagonowe w Tarnowie. Są one dobrze rozplanowane i dobrej konstrukcji, oraz należyte wyposażone. Są to warsztaty nowoczesne, najlepsze w Polsce. Właściwe ich przeznaczenie powinno być do odbudowy wagonów, lecz z powodu braku warsztatów w innych Dyrekcjach, a głównie w Krakowskiej, zostały obciążone rewizją. Tak, w r. 1924, Ministerstwo Kolei wstrzymało odbudowę i przydzieliło do rewizji 9600 wagonów towarowych, z których 3600 Dyrekcji Katowickiej. Temu zadaniu Tarnowskie warsztaty poddać nie mogły. W r. 1927 wykonały 3676 napraw głównych wagonów towarowych (na 8653 wszystkich warsztatów głównych P. K. P.), — 1435 rewizji i 5549 napraw bieżących. Nie jest racjonalnym zaprzętać takie warsztaty naprawą bieżącą.

Warsztaty Tarnowskie zatrudniają obecnie 1100 robotników.

Rozpoczęte przez władze austriackie, zostały one zakończone ostatecznie w r. 1925. Uposażone są w 2 maszyny parowe czeskiej fabryki po 200 KM, w 3 kotły parowe dla elektrowni, w 3 przesuwnice elektryczne po 30 i 25 tonn, sieć elektryczną dla napędu i światła, oraz należyty wybór obrabiarek, młotów parowych i t. d.



Warsztaty główne wagonowe w Tarnowie.

Dyrekcja Krakowska odziedziczyła po okupantach warsztaty podręczne w Krakowie, Woli Duchackiej, Rzeszowie, Jasle, Nowym Sączu, Żywcu, Dziedzicach, Szczakowej, Tarnowie, Dębicy, Stróżach, Sucheju, Jaworznie, Bielsku i Oświęcimiu, razem w 15 punktach.

Krakowskie warsztaty pomocnicze są obrazem ruiny z powodu starości. Praca w nich jest utrudniona niesłychanie z powodu braku krytych pomieszczeń i urządzeń, a przeto kosztowna. Od dziesięciu lat Kraków wymaga przebudowy całej gospodarki trakcyjnej i warsztatowej. Obfitość warsztatów pomocniczych jest tak samo anomalją, jak w Dyrekcji Lwowskiej.

Z piętnastu wymienionych warsztatów, dziewięć, licząc od Krakowa na zachód i południe, rozmieszczone są na tak małej przestrzeni, że najdalej położone są od siebie na odległości 50 kilometrów. Jest to źródło wydatków znacznych i nieprodukcyjnych. Również Nowy-Sącz, Stróże i Jasło są tak blisko siebie, że w dwóch z nich warsztaty są zbyt dalekie.

W ciągu 10-lecia warsztaty pomocnicze otrzymały następujące ulepszenia i nowe obrabiarki: w Krakowie — Płaszowie rozszerzono montownię o 2 stanowiska, w Rzeszowie



rozszerzono warsztat i połączono dachem montownię wagonów z montownią parowozów; w Dziedzicach wybudowano osobny warsztat mechaniczny o powierzchni 1200 m<sup>2</sup> i montownię dla średniej naprawy parowozów. Rozwinięcie warsztatów w Dziedzicach było istotnie niezbędne.

XIII. Warsztaty w Stanisławowie zostały założone w r. 1866; w dobie objęcia przez władze polskie były zniszczone przez działania wojenne; niektóre budynki były spalone doszczętnie, a obrabiarki ewakuowane. W ciągu 10 lecia odbudowano je, a nawet rozszerzono, lecz ciasnota terenu nie pozwoliła na rozbudowę należytą. To też zdolność warszta-

tów powiększono zapomocą przybudówek i uposażenia w nowe obrabiarki, których jest obecnie, nowych 143, a starych 186. Odbudowano halę wagonową z przesuwnicą, a w 1924 roku uruchomiono warsztat wagonowy.

Warsztaty Stanisławowskie, jako główne parowozowe, należą do kategorii mniejszych, to samo jako wagonowe osobowe; zaś jako towarowe wagonowe — do średnich.

W Dyrekcji Stanisławowskiej Władze Polskie objęły cztery warsztaty pomocnicze, w Stanisławowie, Chodorowie, Kołomyi i Czortkowie, i musiały odbudować spalone budynki oraz uposażyć w obrabiarki.

Wydajność warsztatów w roku 1927.

DYREKCJE	Parowozy				Wagony osobowe				Wagony towarowe			UWAGI
	Głów.	Śred.	Wyp.	Bież.	Głów.	Śred.	Bież.	Rew.	Głów.	Bież.	Rew.	
<b>Warsztaty Głównne</b>												
Poznań . . . . .	163	70	37	—	94	336	631	604	1.048	687	2.755	
Bydgoszcz . . . . .	56	14	—	—	121	190	160	496	401	5.112	2.777	
Warszawa-Główna . . . . .	51	10	7	57	—	—	—	—	—	—	—	
Warszawa-Praga . . . . .	91	23	10	23	55	57	22	402	119	259	2.571	
Warszawa-Wschodnia . . . . .	—	—	—	—	65	103	15	464	553	43	2.294	
Pruszków . . . . .	—	—	—	—	19	45	12	355	377	263	2.878	
Skarżysko . . . . .	1	123	19	119	—	—	—	—	—	—	—	
Radom . . . . .	—	—	—	—	85	144	102	542	33	43	27	
Łapy . . . . .	37	13	4	16	60	32	1	72	134	6	100	
Brześć II . . . . .	30	40	—	—	—	—	—	70	230	—	115	
Nowo-Wilejka . . . . .	20	11	—	—	—	—	—	45	360	—	37	
Lwów . . . . .	48	64	20	11	101	—	1.137	788	—	8	7	
Przemysł . . . . .	—	—	—	—	—	—	129	3	505	5.270	303	
Stryj . . . . .	13	36	36	56	13	6	120	52	1.896	4.627	—	
Nowy-Sącz . . . . .	77	1	20	25	141	200	245	687	108	99	368	
Tarnów . . . . .	—	—	—	—	33	4	169	69	3.676	6.362	1.435	
Stanisławów . . . . .	40	31	112	42	54	116	821	345	444	5.549	1.078	
<b>Razem W-ty Głównne . . . . .</b>	<b>627</b>	<b>436</b>	<b>265</b>	<b>349</b>	<b>841</b>	<b>—</b>	<b>3.564</b>	<b>4.994</b>	<b>9.384</b>	<b>28.328</b>	<b>16.745</b>	
<b>Warsztaty pomocnicze.</b>												
Dyr. Poznańskiej . . . . .	—	137	6	845	—	2	1.973	24	2.601	5.977	3.007	
„ Gdańskiej . . . . .	—	132	44	599	—	31	726	220	358	277.765	696	
„ Katowickiej . . . . .	1	129	131	653	19	126	408	623	1.065	6.832	3.398	
„ Warszawskiej . . . . .	—	413	132	1.837	21	—	13.898	722	1	152.780	344	
„ Radomskiej . . . . .	—	277	104	913	—	—	1.954	1	311	28.463	902	
„ Lwowskiej . . . . .	—	41	159	1.839	—	—	2.237	27	183	15.801	851	
„ Krakowskiej . . . . .	—	225	249	1.220	—	—	498	7	46	21.504	771	
„ Stanisławowskiej . . . . .	—	42	3	869	—	—	216	1	3	2.390	56	
<b>Razem W-ty pomocnicze . . . . .</b>	<b>1</b>	<b>1.396</b>	<b>828</b>	<b>8.775</b>	<b>40</b>	<b>—</b>	<b>21.910</b>	<b>1.625</b>	<b>4.568</b>	<b>261.512</b>	<b>10.025</b>	
<b>Główne i pomocnicze . . . . .</b>	<b>628</b>	<b>1.832</b>	<b>1.093</b>	<b>9.124</b>	<b>881</b>	<b>1.392</b>	<b>25.474</b>	<b>6.619</b>	<b>13.952</b>	<b>289.840</b>	<b>26.770</b>	

Wydajność w r. 1927 zgrupowana podług Dyrekcji.

DYREKCJE	Parowozów			Wagonów osobowych				Wagonów towarowych			UWAGI
	Głów.	Śred. i wyp.	Bież.	Głów.	Śred. i wyp.	Bież.	Rew.	Głów.	Bież.	Rew.	
Warszawska . . . . .	142	595	1.917	160	205	13.947	1.943	1.050	153.345	8.078	
Radomska . . . . .	1	523	1.032	85	144	2.056	543	344	28.506	929	
Wileńska *) . . . . .	87	68	16	60	32	1	187	724	6	252	
Były Zabór Rosyjski . . . . .	230	1.186	2.965	305	381	16.004	2.673	2.118	181.857	9.268	
Poznańska . . . . .	163	250	845	94	338	2.604	628	3.649	6.664	5.762	
Gdańska . . . . .	56	190	599	121	221	886	716	759	32.877	3.473	
Katowicka . . . . .	1	260	653	19	126	408	623	1.065	6.832	3.398	
Były Zabór Pruski . . . . .	220	700	2.097	234	685	3.898	1.967	5.473	46.373	12.633	
Lwowska . . . . .	61	356	1.906	114	6	3.623	870	2.084	25.706	1.161	
Krakowska . . . . .	77	495	1.245	174	204	912	763	3.830	27.965	2.574	
Stanisławowska . . . . .	40	188	911	54	116	1.037	346	447	7.939	1.134	
Były Zabór Austriacki . . . . .	178	1.039	4.062	342	326	5.577	1.979	6.361	61.610	4.869	
<b>Wszystkie Zabory razem . . . . .</b>	<b>628</b>	<b>2.925</b>	<b>9.124</b>	<b>881</b>	<b>1.392</b>	<b>25.474</b>	<b>6.619</b>	<b>13.952</b>	<b>289.840</b>	<b>26.770</b>	

\*) bez pomocniczych.

XIV. W powyższym zarysie tego co zostało zrobione w ciągu interesującego nas pierwszego dziesięciolecia gospodarki warsztatowej rodzimej, wymieniałem najważniejsze przedmioty odbudowy i nowe inwestycje. Nie potrąciłem jakości projektów i wykonania. Bez tego obraz jest niezupełny. Należałoby omówić bardziej szczegółowo i bliżej uzasadnić, czy celową była odbudowa i rozbudowa wielu punktów warsztatowych wogóle, — czy nowe budynki zostały umieszczone we właściwym miejscu, czy stare i nowe zostały wyzyskane i przysposobione do umieszczenia dźwigów, czy nie rozwijano zbyt wiele pewnych oddziałów, warsztatów głównych i całych warsztatów pomocniczych, — czy zapewniono należyta i zmechanizowaną komunikację między poszczególnymi oddziałami warsztatów głównych. Na to potrzeba więcej miejsca, niż ten artykuł zająć może.

Żeby dać pojęcie porównawcze o wydajności, podaję wykaz napraw pięciu kategorii, wykonanych w każdym z warsztatów głównych, oraz w warsztatach pomocniczych wziętych razem dla każdej Dyrekcji. Z tej tablicy można wyciągnąć dużo wniosków.

Należy jednak mieć na względzie, że wnioski te nie będą mieć wyczerpującego znaczenia, bowiem dane tego wykazu dotyczą jednego roku. Prawda, że jest to rok 1927, ostatni sprawozdawczy, lecz stosunki i wyniki pracy warsztatowej u nas nie można jeszcze uważać za ustalone i miarodajne.

Ten brak norm statystycznych w gospodarce warsztatowej jest najłagodniejszą stroną całej naszej gospodarki kolejowej. Dotychczas plan rozwoju warsztatów na dalszą metę wisi w powietrzu. Jeżeli istnieje, a wiemy z referatów urzędowych odczytanych na Zjazdach trakcyjnych i warsztatowych, jakie warsztaty mają być zlikwidowane lub zdegradowane, a jakie mają być w przyszłości rozwijane, to jest dopiero pierwszy zarys planu rozwoju w większym stylu. Nieznane są przytem głębsze i na dalszą metę zamierzenia odnośnych władz co do podjęcia centralizacji warsztatów i racjonalizacji ich ugrupowania oraz podziału pracy na całej sieci. Dopiero w ciągu ostatnich paru lat zaczęto myśleć i coś robić w całości zadaniach warsztatowych. Poszukiwania myśli przewodniej i wzorów miały charakter dorywczy. Zachwycono się na przykład typem warsztatów w Brandenburgii i niemal podawano jako wzór, podczas kiedy są one przeróbką fabryki prochu, która nic wspólnego z warsztatami kolejowymi nie miała. Amerykańskie warsztaty kolejowe, mogą nam dać przeważnie wskazówki — jak u nas budować i organizować nie możemy i nie powinniśmy. Dopiero w połowie r. 1927 na konferencji mechaniczno-warsztatowej w Poznaniu zostały sformułowane i przyjęte jednogłośnie zasadnicze pojęcia, na których powinno się opierać projektowanie nowych i przerebianie istniejących warsztatów.

Nie miejsce tu mówić o umowach zawartych z przemysłem prywatnym na naprawę taboru. Umowy te jednak

stanowiły i stanowią dotychczas potężny czynnik, który tamował i tamuje rozwój normalny jednolitego i samodzielnego planu gospodarki warsztatowej kolejowej. Trzeba to sobie powiedzieć śmiało, bo nie mamy czasu do stracenia. Rachuba na komercjalizację kolei żel. była dla wielu deską nadziei, że się zmieni obecny układ gospodarki kolejowej, lecz można się obawiać, że komercjalizacja, lub wyodrębnienie gospodarki kolejowej z ogólnopństwowej, dlatego właśnie nie prędko nastąpi, że jednym z warunków nieodzownych jej powstania jest oswobodzenie się od ciężkich i kosztownych stosunków umownych z przemysłem prywatnym.

Dlatego też Dyrekcje dotychczas nie są ściśle odpowiedzialne za całokształt swojego budżetu w zakresie napraw taboru. Bowiem naprawy odsyłane do fabryk prywatnych i do warsztatów innych Dyrekcji, pod względem kosztów, nie mogą być regulowane i kontrolowane przez daną dyrekcję. Brak więc budżetowej samodzielności w zakresie rozporządzania się naprawą taboru jest czwarta ważną przyczyną niewykrystalizowania się realnych potrzeb i planu ogólnego gospodarki warsztatowej.

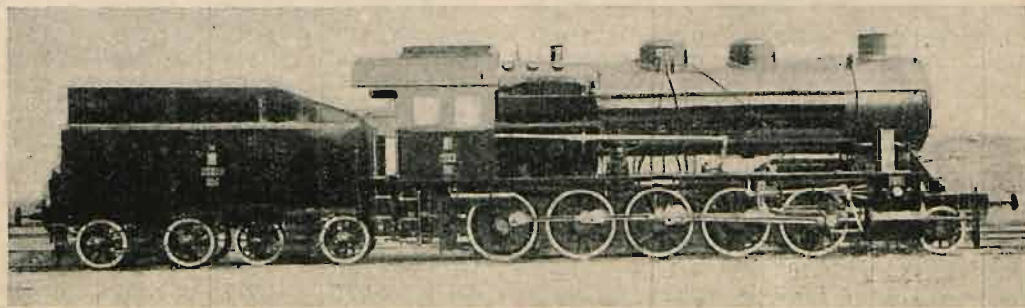
Między Dyrekcjami i Centralnymi Władzami niema w tym względzie wzajemnego zrozumienia. Dyrekcje przedstawiają swoje wnioski po 2 — 3 lata z kolei, a nie osiągnąwszy celu, przestają się domagać:

Trudności finansowe kilku lat ubiegłych przyzwyczyły do cierpliwości i rezygnacji. Ludzie dobrze rozumiejący potrzeby swojego wydziału nie robią wniosków najpilniejszych bez sakramentalnego zastrzeżenia zgóry — „o ile środki pozwolą”. Tymczasem środki należy i można znaleźć, gdy potrzeba jest niezawodna i zaspokojenie jej rokuje korzyści.

Jak wielkie są zadania co do planu rozwoju warsztatów kolejowych w Polsce można wnosić z porównania wydajności naszych największych warsztatów z wydajnością warsztatów cudzoziemskich.

Nasza cała sieć kolejowa jest zaledwie o 58,9% dłuższa od sieci największego z Towarzystw kolejowych prywatnych Anglii (L. M. and S). My posiadamy 17 warsztatów głównych i przeszło czterdzieści pomocniczych, podczas kiedy wspomniana kolej angielska ma jedno wielkie główne i kilka drugorzędnych. Warsztaty główne angielskie nietylko naprawiają, lecz budują nowe lokomotywy, wagony osobowe i towarowe, pomimo, że angielski przemysł daje możliwość nabywać je drogą takiego współzawodnictwa, jakie u nas jest niemożliwe. Warsztaty główne kolei angielskich mają swoje własne stalownie i wytwarzają półfabrykaty oraz części zapasowe, pomimo że rynek angielski jest tymi wyrobami przepelniony.

My nie możemy tak centralizować warsztatów, jak Anglicy, ze względów obrony naszego Kraju, lecz obecne nasze rozdrobnienie i obecna nasza zależność od przemysłu prywatnego są tak daleko posunięte, — że gospodarka kolejowa pracować sprawnie i oszczędnie nie może.



# Gospodarka materiałowa na P. K. P.

Inż. W. GASSOWSKI.

Gdy władze polskie obejmowały po okupantach sieć kolejową, stan zaopatrzenia kolei przedstawiał się nader opłakanie:

W interesach okupantów nie leżało trzymanie w Polsce materiałów w dostatecznej ilości, wystarczało mieć ich tyle by podtrzymać ruch potrzebny dla celów wojennych. Większe reperacje taboru dokonywano w Niemczech, naprawa torów kolejowych była minimalna, budynków nie naprawiano zupełnie — jednym słowem z metody podtrzymywania kolei w stanie zaledwie zdatnym wypływało zaopatrzenie magazynów kolejowych w minimalne zapasy.

To też gdy 11-go listopada 1918 r. władze polskie objęły koleje, od razu okazał się dotkliwy brak wielu materiałów warsztatowych i budowlanych. Niemieckie władze okupacyjne stworzyły nadto specjalny system zaopatrywania swych urzędów na terenach okupowanych przez specjalne organa wojskowo-przemysłowe (Kriegsrot-Stoff-Stelle, Kohlen-Stoff-Stelle i t. p.) i w magazynach tych urzędów należało na początku szukać potrzebnych kolei materiałów.

Nie lepiej też było z materiałem drzewnym, którego coprawda na stacjach i w lasach leżało ściętego dużo, ale trzeba go było przygotować, uporządkować, wreszcie otrzymać od naszych jeszcze niezorganizowanych urzędów.

Dlatego też w pierwszym roku eksploatacji kolei polskich zachodzą duże trudności w zaopatrzeniu kolei w materiały. Stan ten pogłębia ta okoliczność, że prawie cały nasz przemysł był zrujnowany. Nie posiadaliśmy w wielu gałęziach przemysłu żadnych fabryk, a liczni spekulanci stawali się o dostawy, oferując albo materiały pozostawione przez okupantów, lub też materiały z demobilu niemieckiego, austriackiego, względnie państw zachodnich. Stąd powstała konieczność delegowania specjalnych Komisji do Wiednia i Francji, gdzie zakupowano masowo materiały kolejowe, stąd też powstały dostawy misji Hammonda (z Anglii), Margoschessa i inne, dostarczające nieraz materiały mało przydatne dla kolei.

Wreszcie stale tocząca się wojna do 1920 r. utrudniała należyłą organizację, a ewakuacja 1920 r. napelniła magazyny kolejowe materiałami mało przydatnymi, likwidacja których po dziś dzień nie została zakończona.

Jako przykład nader trudnych warunków gospodarki materiałowej można wskazać na zaopatrzenie kolei w węgiel. Z powodu niedostatecznego wydobycia i małych zapasów po okupantach, koleje aż do 1923 r. były niejednokrotnie w krytycznej sytuacji, posiadając w swych składach na 2—3 dni. Zmuszało to administrację zasobową do nader ostrożnego rozchodowania i stałego czuwania, co pogarszała okoliczność nieunormowania rozchodu paliwa, którego normy zużycia z 1919/20 r. i obecne różnią się bardzo znacznie.

Do trudności w zaopatrzeniu kolei w materiały należy zaliczyć również niezorganizowany nasz handel w pierwszych latach Polski niepodległej. Stały spadek waluty dezorientował kupca, nie pozwalał też administracji kolejowej nabywacielom oceniać nabywane materiały. System przerwania nabywania nie był wówczas stosowany, a władze skarbowe, zapewne słusznie by nie obniżały waluty polskiej, nie zgadzały się na uzależnianie od walut zagranicznych. W tych warunkach wiele umów zawierano według cen ruchomych, co przyczyniało znaczne trudności rozrachunkowe. Nabywano też materiały w nadmiernych ilościach by uciec od dewaluacji. Do dziś dnia jeszcze tylko nieliczne materiały są nabywane na podstawie umów rocznych, przeważnie zaś każdy zakup jest dokonywany na podstawie nowego przetargu, co w nader dużym stopniu utrudnia pracę zakupową.

Jeżeli podobnie trudne warunki istniały w zaopatrzeniu kolei w materiały, niemniej duże trudności przedstawiało zorganizowanie administracji zasobowej według pewnego systemu.

Polska otrzymała po zaborcach trzy różne systemy gospodarki materiałowej:

W Małopolsce i b. zaborze pruskim sprawy zasobowe były rozrzucone pomiędzy wydziałami konsumentami, które same nabywały materiały i same nimi gospodarowały. Ponadto w b. zaborze pruskim istniał specjalny urząd centralny (Zentralamt), który nabywał znaczną ilość materiałów sam lub za pośrednictwem Dyrekcji dla wszystkich niemieckich Dyrekcji kolejowych. Brak tego urzędu w Polsce spowodował konieczność zakupu materiałów przez organa nieprzygotowane do tych czynności. W b. zaborze rosyjskim sprawy zasobowe na kolejach były wydzielone w osobnych wydziałach zasobowych, które też zorganizowały się od razu



Wieża ciśnień w Skierniewicach.



Wieża ciśnień w Żyrardowie po odbudowie.

w trzech Dyrekcjach tego zaboru i ujęły w swe ręce całość spraw zakupowych i magazynowych, oraz rachunkowych. Przy takiej różnorodnej organizacji siłą rzeczy wszelkie przepisy, «instrukcje», normy, przepisy techniczne, a nawet spis materiałów (mianownica) znacznie się różniły, co nie pozwalało na unifikowanie tej ważnej gałęzi gospodarki kolejowej.

W tych warunkach podjęło Ministerstwo Komunikacji pierwszą próbę ujednostajnienia systemu, wprowadzając w 1923 r. przepisy o ewidencji i zakupie materiałów.

Aczkolwiek przepisy te niezupełnie odpowiadają wymaganiom gospodarki materiałowej i są raczej przepisami rachunkowości materiałowej, przystosowanej do potrzeb sprawozdań pieniężnych kolei, jednak w pewnym stopniu ujęły one w jeden system nie tylko rachunkowość, ale też mianownictwo i magazynowanie, i ulepszone z czasem mogą przyczynić się do usprawnienia i ułatwienia samej gospodarki materiałowej.

W tym samym czasie Ministerstwo uznało za potrzebne, ze względu na politykę gospodarczą państwa zcentralizowanie pewnych materiałów w jednym miejscu. W 1922 r. powstało Centralne Biuro Zakupów, które jednak już w 1924 r. zlikwidowano, przekazując część zakupów Ministerstwu Komunikacji, znaczną zaś część poszczególnym Dyrekcjom jako centralny zakup dla potrzeb całej sieci kolejowej. Stopniowo Ministerstwo przekazywało nabywane przez siebie materiały do Dyrekcji i ostatecznie nabywa jedynie materiały masowe jak: węgiel, cement, szyny, żelazo, miedź, stopy i tym podobne masowe jednolite produkty, a ostatnio także i podkłady kolejowe.

Ujednostajnienie przepisów i wprowadzenie regulaminu Dyrekcji, pozwoliły wreszcie w 1925 r. na zaprowadzenie we wszystkich Dyrekcjach Wydziałów Zasobowych, którym powierzono wszelkie sprawy związane z zaopatrzeniem kolei w materiały, pozostawiając jednak wskazany wyżej centralny zakup szeregu materiałów przy Ministerstwie i paru Dyrekcjach. Samo jednak zorganizowanie tych Wydziałów nie przesądzało sprawy należytego zaopatrzenia urzędów kolejowych w materiały. Wszelkie roboty kolejowe tylko wtedy mogą być wykonywane sprawnie i oszczędnie jeżeli będą na czas dostarczane materiały i rozpoczęta praca nie będzie ulegać przerwom.

Niedocenie tej zasady powoduje znaczne straty w robociznie, która w czasach powojennych stanowi znacznie większą część kosztów wykonywanych robót.

By podjąć temu zadaniu winny być magazyny kolejowe zaopatrzone w takie ilości materiałów potrzebnych kolei i normalnie używanych, by nie następowały przerwy w robotach.

Ustalenie norm zapasu jest jednym z trudniejszych zadań służby zasobowej, szczególnie w warunkach zmienności cen, niestabilnych kredytów i programu prowadzonych robót. Unormowanie zapasów rozpoczęte przed 1925 r. wyraziło się w ustanowieniu tak zwanego Kapitału Zasobów, który jednak nie może być ściśle określony dopóki warunki pracy

Dyrekcji nie zostaną unormowane. Jako zasadę w ustanowieniu kapitału zasobowego przyjęto spożycie materiałów w latach ubiegłych, należy jednak uwzględnić rachunkowe przeprowadzenie materiałów rozchodowanych, które do czasu spisania na odnośne pozycje budżetu, liczą się na kapitale Zasobowym i konieczność posiadania pewnej gotówki wolnej na zakupy.

Stale wzrastające rozchody kolei oraz oddzielnie rachunkowości materiałowej od służby zasobowej utrudnia gospodarkę Kapitałem Zasobowym i wogóle gospodarkę materiałową, która dla swego prawidłowego funkcjonowania wymaga nader szczegółowych danych statystycznych, których obecny system nie dostarcza.

Jak ważnym jest należyte zorganizowanie gospodarki materiałowej, świadczy to, że trzecia część miliardowego budżetu kolejowego stanowi zakup materiałów. Powierzenie tej gospodarki wydziałom spożywczym zostało zaniechane, gdyż wydziały te zarządzając budżetem bardzo znacznym od 150 do 400 milionów nie są w stanie wykonywać dodatkowej pracy zasobowej. Ministerstwo Komunikacji słusznie oceniło ważne znaczenie gospodarki materiałowej, wydzielając ją w samodzielny wydział, gdyż należyte postawienie tej gospodarki jest nie mniej ważne dla wyników finansowych przedsiębiorstwa, niż prace wydziałów drogowych, mechanicznych i ruchu.

Ustalenie Kapitału Zasobowego powinno zmniejszyć do minimum zapasy materiałów, wymaga jednak ześrodkowania w Wydziałach Zasobów całokształtu gospodarki materiałowej i podporządkowania materiałów, znajdujących się w innych służbach, ewidencji Wydziałów Zasobów.

W tym kierunku dążą prace Ministerstwa i jeżeli porównać za okres od 1925 r. do chwili obecnej stosunek wartości posiadanych zapasów materiałów do rzeczywistych rozchodów eksploatacyjnych, otrzymamy:

w 1925 r. . . . .	24,2%	w 1927 r. . . . .	17,3%
w 1926 r. . . . .	22,2%	w 1928 r. . . . .	16,8%

Stale zmniejszanie się tego stosunku wskazuje na usilną pracę Wydziałów Zasobów zmniejszania zapasów, jeżeli uważać jednak, że stosunek ten na kolejach przedwojennych Rosji wahał się od 18 do 32%, nie należy zbyt daleko posuwać zmniejszania zapasów, gdyż wtedy roboty muszą ulec zahamowaniu. Stosunek ten średni dla całej sieci dla poszczególnych Dyrekcji odpowiednio się zmienia w zależności od intensywności wykonywanych przewozów i prowadzonych robót.

Uporządkowanie gospodarki materiałowej przy polepszających się warunkach polskiego rynku handlowego i ustalenia warunków technicznych dla materiałów daje nadzieję możliwości przejścia w najbliższej przyszłości do stałych umów na dostawy, co w znacznym stopniu ułatwić powinno zaopatrzenie kolei w materiały i może dać oprócz unormowania samych materiałów też i znaczne oszczędności w budżecie kolejowym.



Dom mieszkalny Oddziału Drogowego w Łowiczu.



Nowa parowozownia w Piotrkowie.

# Działalność taryfowa Polskich Kolei Państwowych.

Pr. J. GIEYSZTOR

O płaty za przejazd osób i za przewóz towarów stanowią przeszło 90% ogółu dochodów kolei państwowych i równe są prawie połowie wszystkich innych dochodów Państwa. Już samo to zestawienie wskazuje jak poważnym czynnikiem są wpływy z taryf zarówno dla samych kolei, jak i dla Skarbu Państwa.

Znaczenie taryf kolejowych potęguje się jeszcze bardziej, jeżeli się uwzględni wpływ ich na koszty przewozu wszelkich towarów, które to koszty stanowią w procesie kształtowania się cen czynnik tem ważniejszy, im towar jest tańszy.

To też w sprawie taryf, centralne władze kolejowe udzieliły od początku należyłą uwagę i to tem większą, że ustrój taryfowy, otrzymany w spadku po 3 zaborcach i 2 okupantach w 1918 r., stanowił zlepek 5 najrozmaitszych systemów, z których każdy przystosowany był do potrzeb, nic nie mających wspólnego z potrzebami nowoutworzonego samodzielnego Państwa Polskiego.

Pierwszą przeto czynnością organów miarodajnych było stworzenie własnego systemu taryf osobowych i towarowych, mającego za zadanie nietylko ujednostajnienie zasad taryfikacji i wysokości opłat na całym obszarze Państwa, ale i przystosowanie ich do potrzeb własnych kraju. Wykonanie tego zadania złożono w ręce doświadczonych pracowników taryfowych z wszystkich trzech dzielnic, aby w ten sposób wykorzystać dodatnie strony rozmaitych systemów. Doświadczenie taryfowe było zaś tem bardziej potrzebne, iż w braku jakichkolwiek danych statystycznych co do ilości i kierunku przewozów w braku choćby najbardziej ogólnikowego obliczenia kosztów własnych przewozu, w braku wreszcie wskazówek, gdzie powstaną nowe ogniska zrujnowanego doszczętnie podczas wojny przemysłu oraz w jakim kierunku pójdzie szukający dopiero nowych dróg handel—trzeba było wszystkie te braki zastąpić w pracy taryfowej intuicją własną i instykiem.

Pierwsze taryfy kolejowe polskie, osobową i towarową, wprowadzono w życie z dn. 1 czerwca 1920 r.. W zrozumieniu, że dla możliwie ścisłego przystosowania taryf do potrzeb życia gospodarczego kraju, konieczne jest utrzymanie stałej łączności urzędów taryfowych ze sferami gospodarczymi, wprowadzono ustawę w dn. 15 kwietnia 1921 r. organizację przy Ministerstwie Kolei Państwowej Rady Kolejowej, złożonej z przedstawicieli samorządów miejskich i powiatowych, izb handlowo-przemysłowych, stowarzyszeń rolniczych oraz organizacji gospodarczych, z której łona wysadzony Komitet Taryfowy powołany został do opinjowania we wszystkich sprawach taryfowych znaczenia ogólnego.

Dalsza działalność taryfowa Ministerstwa Kolei szła przeto w kierunku rozbudowy taryf zasadniczych przez ich rozszerzenie i detalizację, odpowiadającą potrzebom rozrastającego się i różniczkującego życia rolniczego, przemysłowego i handlowego kraju.

Ta ścisła łączność taryf z życiem gospodarczym sprawiła, iż w ewolucji taryf znajdują całkowite odbicie zmiany, którym ulegał w biegu swoim całokształt życia ekonomicznego kraju.

Zjawiskiem ekonomicznem najbardziej charakterystycznym dla okresu czasu 1921—1923 r. był nieustanny spadek naszej waluty markowej. W zakresie taryf widzimy przeto również ciągle dopędzanie tego spadku przez coraz częstsze podwyższanie opłat, wyrażonych w tych deprecjowanych markach.

Poziom opłat jednostkowych taryfy osobowej ustalony w pierwszej taryfie ogólnej na 40 fenigów za 1 km w klasie III na 60 fen. w kl. II i 100 fen. w kl. I był w miarę zmiany na gorsze naszej waluty ciągle podnoszony i po upływie 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> lat stanowił w końcu grudnia 1923 r. w klasie III—9600 mk., za 1 km. w kl. II—19200 mk. i w kl. I—28000 razy więcej.

Pomimo to i te ostatnie opłaty były jeszcze znacznie niższe od norm przedwojennych, jeżeli się zważy różnicę kursu pieniędzy. Koszt bowiem przejazdu w kl. III na odległość 100 km. stanowił w 1914 r. 3 marki niemieckie, a w końcu grudnia 1923 r. — 960 tys. mk. polskich. Przy kursie zaś 1 mk. złota = 1 milion mk. pol., należałoby za tę odległość pobrać 3 miliony mk. pol., czyli 3 razy więcej niż się płaciło faktycznie.

Toż samo zjawisko widzimy i w zakresie taryf towarowych. I tu pościg za spadkiem waluty stanowił główny charakter zarządzeń taryfowych.

Zanim jednak odpowiednie zarządzenie taryfowe uzgodnione zostało z zainteresowanymi Ministerstwami oraz z Komitetem Taryfowym Państwowej Rady Kolejowej, a następnie ogłoszone w «Dzienniku Ustaw» marka spadła niżej i koleje pobierały w dalszym ciągu opłaty nieprzystosowane ani do zwiększonych cen towarów, ani do kosztów własnych eksploatacji kolei.

Celem zapobieżenia temu stanowi rzeczy Ministerstwo Kolei skorzystało z wysunięcia w drugiej połowie 1923 r. przez Ministerstwo Skarbu postulatu waloryzacji podatków i rozciągnęła tę zasadę także na taryfy kolejowe, poczynając od 1 stycznia 1924 r.

Zwaloryzowania taryf dokonano w ten sposób, iż opłaty taryfowe, obowiązujące w grudniu 1923 r., przeliczono na franki złote według relacji, jaką frank posiadał w okresie ustalania tych opłat t. j. w połowie listopada, mianowicie 300 tys. mk. za 1 fr. złoty. Tak otrzymane opłaty wyrażono, dla uniknięcia ułamków, w setnych częściach franka (czyli w centymach złotych), które nazwano «jednostkami taryfowymi».

Wobec tego zaś, że z dniem 1 lipca 1924 r. wprowadzono ustawowo nowe jednostki monetarne polskie—złote i grosze, których wartość określono jako równą frankowi



Dworzec w Grodzisku Mazowieckim.



Domy mieszkalne na st. Błeszno.

i centymowi złotemu, przeto jednostki taryfowe przemianowa-  
no równocześnie na grosze. Zwaloryzowanie taryf, zapobie-  
gając stratom kolei z powodu spadku marki, miało równo-  
cześnie tę dodatnią stronę, że wobec wyrażenia wszystkich  
opłat w jednostkach stałych, dano sferom handlowym możność  
dokonywania kalkulacyj i zawierania umów na okres dłuższy,  
co przy dotychczasowych, zależnych od wahań walutowych,  
a więc nie dających się zgóry przewidzieć zmianach taryfo-  
wych, było wyłączone.

Ale właśnie dlatego, aby nowym taryfom zapewnić  
możliwą stałość, Ministerstwo Kolei Żelaznych skorzystało  
z tej reformy, aby przeprowadzić równocześnie zasadniczą  
ich rewizję zarówno pod względem absolutnej wysokości  
opłat taryfowych, jak i samego układu taryf.

Wymiar taryf, wyrażonych w nowej walucie polskiej,  
został przystosowany mniej więcej do poziomu taryf przed-  
wojennych oraz do normalnego ustosunkowania kosztów  
przewozu do wartości towaru. Pod względem zaś układu  
wprowadzono większą detalizację nomenklatury towarów,  
zwiększono ilość klas taryfowych, nadto zaś rozwinęto bar-  
dzo obszernie dział taryf wyjątkowych, aby w ten sposób  
uczynić zadość coraz bardziej różniczkującemu się życiu go-  
spodarczemu kraju.

Tymczasem w połowie 1924 r. w związku z reformą  
monetarną i jako skutek długotrwałej choroby walutowej oraz  
powstałych na tem tle niezdrowych stosunków gospodarczych,  
nastąpił w kraju poważny kryzys ekonomiczny. Aby ułatwić  
przetrzymanie go sferom gospodarczym, polskie koleje zmu-  
szone zostały, w imię interesów państwowych, do udzielenia  
daleko idących ulg od taryf obowiązujących, schodząc w ten  
sposób z poziomu taryf dopiero co ustalonych i uznanych za  
słuszne.

Rok 1925 pogorszył jeszcze ten stan rzeczy, gdyż do  
przyczyn natury wewnętrznej przyłączył się czynnik postronny,  
mianowicie zatarg ekonomiczny z Niemcami, w wyniku któ-  
rego zamknięto granice obu państw dla wzajemnej wymiany  
towarów. Koniecznym się stało poszukiwanie nowych ryn-  
ków zbytu dla wytworów krajowych, co pociągnęło za sobą  
dalsze niżki taryfowe.

W dodatku w drugiej połowie 1925 r. nastąpiło zała-  
manie się złotego i spadek jego o 70% wartości nominalnej.  
W tym samym stosunku, oczywiście, obniżył się automa-  
tycznie i poziom wszystkich taryf kolejowych, wyrażonych  
w zdeprawowanych złotych.

Aby temu częściowo przynajmniej zaradzić, przeprowa-  
dzono w 1926 r. podwyższenie schematów opłat przewozo-  
wych tak w taryfie osobowej, jak i towarowej w stosunku  
od 10 do 20%. Ponadto od 15 sierpnia 1928 r. podwyż-  
szono ponownie taryfę na przewóz osób o 20%, aby usu-  
nąć niedobór budżetowy z ruchu osobowego.

W wyniku wszystkich tych zmian taryfy państwowych  
kolei normalnotorowych osiągnęły wymiar, który, w zesta-  
wieniu ze stanem rzeczy przed wojną na terenie b. zaboru  
rosyjskiego oraz z obowiązującymi dziś u naszych sąsiadów  
taryfami, przedstawia się w sposób następujący:

#### I. W zakresie taryf osobowych.

Opłaty za przejazd klasą III-ą na kolejach (w złotych):

na odległość	Polskich	Niemieckich	Austrjackich	b. Królestwa Polskiego w 1914 r.
100 km.	6,60	10,65	6,30	6,98
300 „	18,60	31,95	16,89	17,67
500 „	28,90	53,25	26,94	26,04

II. W zakresie taryf towarowych ruchu wewnętrznego:  
opłaty za przewóz 100 kg. towaru na odległość 300 km.  
na kolejach (w złotych):

Za towary	Polskich	Niemieckich	Austrjackich	b. Królestwa Polskiego w 1914 r.
Węgiel kamienny . . . . .	1,50	2,14	2,03	1,66
Drzewo tarte . . . . .	1,50	3,39	2,62	1,97
„ w kłocach do tartaku . . . . .	0,91	3,07	2,62	1,97
Żelazo handlowe . . . . .	2,40	4,51	4,72	2,89
Nafta i smary . . . . .	3,64	6,61	4,72	5,26
Zboże . . . . .	2,40	4,51	2,82	2,23

Z zestawienia powyższego widzimy, iż w zakresie ta-  
ryf osobowych, dzięki ostatniej podwyżce tej taryfy, osiągne-  
liśmy już poziom taryf przedwojennych i jeżeli nie dorówna-  
liśmy jeszcze taryfom kolei niemieckich, to przekroczyliśmy  
już — acz bardzo nieznacznie — poziom taryf kolei austriackich.

Natomiast w zakresie taryf towarowych posiadamy  
we wszystkich przytoczonych pozycjach, taryfy znacznie  
niższe tak od przedwojennych, jak i od dziś obowiązujących  
u naszych sąsiadów.

Niski ten poziom taryf jest tem bardziej nieusprawiedli-  
wiony, że ceny znacznej większości towarów przekroczyły  
równię cen przedwojennych, wobec czego obecne obciążenie  
towaru kosztami przewozu jest w wielu wypadkach mniejsze  
niż było przed wojną.

To też pomimo, że ruch towarowy wzrastał u nas bar-  
dzo szybko i osiągnął ostatnio natężenie, nie ustępujące ru-  
chowi na kolejach zagranicznych, jak to udowadnia następu-  
jące zestawienie ilości wykonanych tonno-kilometrów na każdy  
kilometrów sieci kolei państwowych:

	Polskich	Francuskich	Niemieckich
w 1919 r.	295.000	—	—
„ 1923 „	577.000	—	—
„ 1924 „	660.000	—	—
„ 1925 „	750.000	—	—
„ 1926 „	960.000	447.000	1.111.000

dochodowość kolei naszych była prawie trzykrotnie mniejsza  
niż kolei niemieckich, stanowiąc w 1926 r. — 65.060 zł. na  
1 km. sieci, wobec 85.670 marek czyli 188.500 zł. u naszych  
sąsiadów.

Pozwoliło to kolejom niemieckim nietylko na dalszą  
doniosłą rozbudowę swojej sieci kosztem 285 milionów ma-  
rek, ale i na odliczenie, dla spłaty ciężącego na Państwie  
długu repatacyjnego, olbrzymiej kwoty 575 milionów marek.

Niski poziom naszych taryf pociągnął za sobą szereg  
konsekwencji ujemnych nietylko dla kolei, jako przedsię-  
biorstwa, ale również i dla Państwa, a nawet dla sfer gospo-  
darczych, z kolei korzystających. Dla Państwa z tego względu,  
iż koleje państwowe, które przed wojną powszechnie, a obec-  
nie w większości państw były i są źródłem poważnych do-  
chodów, u nas w ciągu szeregu lat wymagały znacznych  
dotacji ze skarbu, jeżeli zaś obecnie zasiłku już nie wyma-  
gają, to jeszcze nie są w stanie dokonywać z własnych  
dochodów nietylko inwestycji na większą skalę, ale nawet  
odbudowy i renowacji w stopniu, którego wymaga racjonalna  
gospodarka kolejowa, życie gospodarcze oraz interesy obro-  
ny Państwa.

Dla sfer gospodarczych zaś dlatego, że koleje mając  
ograniczone dochody, zmuszone są — w obawie przed za-  
chwianiem budżetu — odmawiać często ulg, których potrzebę  
same uznają, nie są w stanie zaopatrzyć się w ilość taboru,

odpowiadającą istotnemu zapotrzebowaniu, zmuszone są go-  
dzić się z brakiem składów, wag i urządzeń ładunkowych na  
stacjach i t. p., a z drugiej znowu strony dlatego, że przy  
niskich taryfach koleje nasze są skrupowane w walce o prze-  
wozy z kolejami państw sąsiednich, które, posiadając taryfy  
znacznie wyższe, mogą skutecznie utrudniać skierowywanie  
przewozów w kierunkach dla nich niepożądanych, np. przez  
linje konkurencyjne, natomiast są w stanie udzielić znacznych  
zniżek taryfowych tam, gdzie to odpowiada ich interesom.

Względy powyższe, narówni ze znacznym rozwojem  
i zróżnicowaniem naszego życia gospodarczego od połowy  
1927 r., wysunęły na porządek dzienny potrzebę poddania  
naszych taryf kolejowych rewizji zasadniczej. W tym celu  
utworzono w Ministerstwie Komunikacji osobne Biuro Refor-  
my Taryf, które rozpoczęło pracę z początkiem 1927 r., po-  
ciągając do udziału w niej zarówno Dyrekcje kolejowe, jak  
i przedstawiciele sfer gospodarczych. Wyniki prac tych ogło-  
szone będą na jesieni r. b., nowa zaś taryfa, uzgodniona  
z Ministerstwami gospodarczymi, wprowadzona będzie w ży-  
cie z początkiem 1929 r.

Nowa taryfa czyniąc zadość głównemu zadaniu — za-  
pewnienia kolejom państwowym większych dochodów — bę-  
dzie oczywiście liczyła się w nie mniejszym stopniu z po-  
trebami życia gospodarczego kraju i to zarówno w obrocie  
wewnętrznym, jak i zagranicznym, gdyż od rozkwitu tego  
życia w obu kierunkach zależy wzrost przewozów, a więc  
i dochodów P. K. P.. Ruch towarów w komunikacji wewnę-  
trznej stanowi gros przewozów, osiągając w 1927 r. 57,5% ca-  
łego obrotu towarowego, z pozostałych zaś 47,16% przypada:

na wywóz zagranicę	— 31,0%	obrotu towarowego
na przywóz z zagranicy	3,4%	„
na tranzyt	8,1%	„

W stosunkach kolejowych z zagranicą znaczenie największe  
posiada przeto wywóz. Jak szybko rosną przewozy w obro-  
cie z zagranicą widzimy z następującego zestawienia:

przewieziono ogółem:	w tem w komunikacji z zagranicą:
w 1924 r. — 49.715.563 tonn	20.206.723 tonn
„ 1925 „ — 48.294.761 „	18.098.480 „
„ 1926 „ — 58.028.813 „	26.790.613 „
„ 1927 „ — 64.495.358 „	29.392.236 „

Z wyjątkiem r. 1925, na który przypadł kryzys ekonomicz-  
ny i walutowy w kraju, widzimy stały wzrost przewozów  
tak ogólnych, jak i w ruchu zagranicznym.

Jeżeli się zważy, jakie znaczenie w układzie stosunków  
ekonomicznych każdego kraju posiada zwiększenie wywozu,  
stanowiące w znacznej mierze o aktywności bilansu handlo-  
wego, tej podstawy równowagi gospodarczej, to osiągnięte  
wyniki przypisać należy w znacznej mierze dziś obowiązują-  
cym taryfom, których układ przyczynił się do wzrostu prze-  
wozów wogóle, a w szczególności do zwiększenia wywozu  
towarów zagranicę.

Na rozwój stosunków przewozowych z zagranicą duży  
wpływ wywarła również działalność P. K. P. w kierunku  
zawierania z kolejami zagranicznymi układów taryfowych  
o bezpośredniej komunikacji międzynarodowej. Układy te  
dotyczyły zarówno przewozu osób, jak i towarów i w chwili  
obecnej koleje polskie posiadają komunikację bezpośrednią  
z wszystkimi sąsiadami (oprócz Litwy), oraz za ich pośred-  
nictwem z kolejami większości państw europejskich, a nawet  
ze wschodem azjatyckim bliższym i dalszym.

W swej działalności taryfowej koleje polskie kierowały  
się przytem następującymi dwiema głównymi zasadami wy-  
tycznymi: 1) osiągnięcia dochodu, dostatecznego do pokrycia  
wszystkich wydatków eksploatacyjnych i do odbudowy  
zniszczeń wojennych wraz z przystosowaniem aparatu kole-  
jowego do coraz wzrastającego ruchu, i 2) obsłużenia życia  
gospodarczego kraju w sposób, któryby czynił zadość jego  
potrzebom tak w obrocie wewnętrznym, jak i w stosunkach  
z zagranicą.

Pierwszy z tych dwu podstawowych postulatów poli-  
tyki taryfowej znalazł swój wyraz w układzie i w wymiarze  
taryf normalnych, osobowej i towarowej, drugi zaś — w roz-  
budowie taryf wyjątkowych komunikacji wewnętrznej i za-  
granicznej, zawierających odstępstwa od taryf normalnych  
na rzecz poparcia przewozów określonych towarów lub  
przewozu w określonych kierunkach.

W jakiej mierze oba te zadania osiągnięte zostały sędzić  
można z tego, co już wyżej przytoczone było. Szybki roz-  
wój przewozów świadczy, że życie gospodarcze nie doznało  
przeszkód ze strony taryf kolejowych, natomiast niezakoń-  
czona dotąd odbudowa zniszczeń wojennych na kolejach,  
brak taboru i urządzeń stacyjnych i zwłoka w budowie nie-  
zbędnych nowych połączeń kolejowych zdają się świadczyć,  
że rozwój ten osiągnięto kosztem pewnego upośledzenia  
aparatu kolejowego.

Ten brak równowagi pomiędzy obu czynnikami po-  
winna właśnie usunąć przeprowadzana obecnie reforma taryf.



Poczekalnia na dworcu Warszawa-Wschodnia.

# Udział Polski w międzynarodowym ruchu kolejowym.

Inż. W. CZAPSKI.

Współczesne warunki współzycia państw i narodów cywilizowanych tak pod względem duchowym, kulturalnym jak i materialnym są ściśle uzależnione od rozwoju środków komunikacyjnych, łączących poszczególne kraje pomiędzy sobą. Jest to twierdzenie nie wymagające żadnego uzasadnienia. Wśród środków komunikacyjnych pierwsze miejsce zajmują koleje, pomimo rozwijającego się w szybkim tempie automobilizmu i olbrzymich postępów lotnictwa komunikacyjnego oraz żegluga wodnej. Szczególnie ważna rola kolei przypada krajom kontynentalnym, nie posiadającym wybrzeża morskiego lub pokrzywdzonych pod tym względem, jak to jest z Polską. Zresztą komunikacja morska stanowi właściwie dalszy ciąg drogi kolejowej, którą podróżny względnie towar musi przebyć, aby się dostać do portu. Drogi wodne śródlądowe w wyjątkowych tylko wypadkach odgrywają większą rolę. U nas one dotychczas są w stanie nieuporządkowania, a pozatem wskutek klimatycznych warunków funkcjonują w ciągu niecałego roku.

Komunikacja samochodowa narazie przeważnie rozwija się wewnątrz kraju i w ruchu międzynarodowym dotychczas znaczniejszej roli nie odgrywa.

Z tych też względów, jak zauważyłem na wstępie, scharakteryzowanie ruchu międzynarodowego kolejowego wogóle, a zatem i w Polsce, daje całkowity prawie obraz ogólnego ruchu w tej komunikacji.

Nie będę przytaczał poszczególnych etapów wysiłków Państwa Polskiego, celem nawiązania komunikacji zagranicznej. Wysiłki te były czynione współcześnie z innymi państwami europejskimi, które po roku 1918 znalazły się w warunkach odmiennych w porównaniu do przedwojennych. Nasza praca jednak była o wiele bardziej utrudniona i spóźniona ze względu na to, że zmuszeni byliśmy prowadzić wojnę do jesieni roku 1920 i, że nie mając żadnych materiałów zmuszeni byliśmy tworzyć wszystko od początku. Do tego przyczyniły się nadto nieuporządkowane stosunki gospodarcze i walutowe, które szczególnie tamowały prace nad ustaleniem komunikacji bezpośredniej, bez której oczywiście nie mogło być mowy o ostatecznym uregulowaniu ruchu międzynarodowego. Poza to, w wielu wypadkach nawiązanie komunikacji zagranicznej musiało być opóźnione z uwagi na nieuregulowanie sąsiedzkich stosunków politycznych. To też z tych względów, na przykład, komunikacja bezpośrednia z Francją przez Niemcy wskutek trudności czynionych przez Niemcy, została nawiązana dopiero w roku 1927, a z Litwą, jak wiadomo dotychczas nie mamy żadnych bezpośrednich stosunków komunikacyjnych. W wielu wypadkach rokowania kolejowe z państwami zagranicznymi wyprzedzały nawiązanie konwencji gospodarczych i handlowych i przyczyniały się pośrednio do ułatwienia rokowań gospodarczych.

Jako jeden czynnik natury technicznej, który w pierwszych latach istnienia kolejnictwa polskiego utrudniał nawiązanie komunikacji bezpośredniej, było nieuregulowanie do roku 1922 własności taboru kolejowego na P. K. P. Dopiero przyznanie kolejom polskim przez Komisję Tanaki znacznej ilości wagonów niemieckich oraz przydział przez Komisję Wiedeńską wagonów austriackich dały możliwość zaopatrzenia tych wagonów w napisy polskie, poczem wagony te mogły być użyte do transportów międzynarodowych.

Pierwszym państwem, z którym weszliśmy w kontakt na początku istnienia naszej państwowości była Czechosłowacja, która już w roku 1919 zainicjowała pierwszą konferencję kolejową w Warszawie. W dalszych rokowaniach z innymi państwami inicjatywa przeważnie wychodziła ze strony polskiej.

Obecnie należymy do następujących, stałych organizacji i układów komunikacyjno-kolejowych.

- 1) Union International des Chemins de fer (U. I. C.)
- 2) Bureau Centrale des Compensations (B. C. C.)

3) l' Association Internationale du Congrès des Chemins de fer à Bruxelles,

4) Europäische Wagen Beistellung Konferenz (E. W. K.)

5) Europäische Wagen Beistellung Plan (E. W. P.)

6) Fahr-Plan Konferenz (F. P. K.)

7) Comité International des Transports par Chemins de fer à Bèrne.

Koleje Polskie przystąpiły do:

a) Konwencji Berneńskiej o międzynarodowym przewozie towarów (C. J. V.) oraz (C. J. M.)

b) Konwencji Barcelońskiej o wolności tranzytu.

c) Umowy o wzajemnym używaniu wagonów towarowych (R. J. V.)

d) Umowy o wzajemnym używaniu wagonów osobowych (R. J. C.)

e) Porozumienia o jedności technicznej (U. J. T.)

f) Genewskiej konwencji o międzynarodowym ustroju kolei

g) Porozumienia o sposobie zamykania wagonów, mających przejść przez Komorę Celną.

h) Szeregu umów międzynarodowych, dotyczących przesyłek, poszukiwania przesyłek zabłąkanych, rozrachunków i t. p.

Koleje polskie unormowały swe stosunki pod względem transportowym i taryfowym w szeregu umów handlowych, zawartych na stałe lub prowizorycznych z 21 Państwami Europejskimi i Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej i Japonji.

W szczególności z państwami ościennymi koleje polskie zawarły osobne konwencje sąsiedzkie a mianowicie: z Niemcami, z Sowiecami, z Czecho-Słowacją, z Rumunją, z Łotwą. Pozostaje nieuregulowana komunikacja z Litwą.

Poza to zawarte zostały inne układy, regulujące komunikację z Niemcami, z pomiędzy których najważniejszy jest układ o tranzycie uprzywilejowanym pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec.

Tym sposobem w obecnej chwili Polskie Koleje Państwowe uczestniczą we wszystkich europejskich zarządach kolejowych, należą do konwencji oraz nawiązały komunikację bezpośrednią prawie ze wszystkimi sąsiadami (oprócz Litwy) bliższymi i dalszymi, czyli mamy pod względem formalnym uregulowane stosunki we wszystkich prawie kierunkach, jakie mogą narazie być faktycznie zrealizowane. Nie znaczy się, że już wszystkiego dokonano: pozostają połączenia mieszane lądowo-morskie, dalsze ulepszenia w zawartych umowach i konwencjach i t. p. Praca, która stale się wykonywa i stale wprowadza coraz nowe udogodnienia komunikacyjne na szlakach międzynarodowych.

Jakże wyglądają w rzeczywistości osiągnięte przewozy w porównaniu do nakładu prac konwencyjnych?

Tutaj na wstępie należy uczynić zastrzeżenie, że o rozmiarach tych przewozów stanowi nie tylko stopień uregulowania komunikacji, lecz jeszcze w większym stopniu potrzeby i stan życia gospodarczego kraju w odniesieniu do państw zagranicznych. Istotnie, prace konwencyjne kolejowe umożliwiają komunikację międzynarodową w bardzo szerokich ramach, których rzeczywistość w wielu wypadkach nie wykorzystuje nawet w części. Przyczyna tego leży w stanie niezadowolniającym życia gospodarczego i finansowego, jaki przechodziliśmy w okresach dewaluacji marki i złotego, jak również w zamknięciu faktycznym rynku wschodniego, który w normalnych warunkach winien byłby wytworzyć bardzo znaczny ruch komunikacyjny, oraz w obniżeniu po wojnie stanu gospodarczego innych naszych sąsiadów.

Częściowo też nie bez znaczenia pozostają dotychczas nieuregulowane stosunki handlowe z Niemcami.

Jeżeli będziemy rozpatrywali osobno komunikację pasażerską i towarową, to co do pierwszej należy skonstatować, że dla ruchu z Polski zagranicę i odwrotnie mamy otwartych



38 granicznych stacji. W tej liczbie jest 9 stacji na Górnym Śląsku na granicy Niemiec, które to stacje wobec specjalnych potrzeb i na zasadzie umowy Genewskiej funkcjonują na uproszczonych zasadach, umożliwiającą ułatwioną komunikację rzeszom robotniczym przejeżdżającym do pracy z Polskiego G.-Śląska do Opolskiego i odwrotnie. Pozostaje narazie 27 stacji, które po przeprowadzeniu granicy państwa znalazły się na odcinkach linii, których uruchomienie okazało się zbędne, oraz 3 stacje na granicy Litewskiej. Poza stacjami lądowymi w komunikacji międzynarodowej należy wziąć pod uwagę porty Gdańsk, Gdynię oraz Tczew (w ruchu towarowym). Komunikacja pasażerska, ujęta w rozkłady jazdy stanowi przedmiot corocznych rozważań i uzgodnień na międzynarodowych Europejskich konferencjach rozkładowych, których członkami — jak wyżej już zaznaczyłem — jest Polskie Ministerstwo Komunikacji oraz poszczególne Dyrekcje kolejowe. Jednocześnie na podobnej konferencji ustanowiła się kursy dostawianych przez poszczególne państwa wagonów komunikacji bezpośredniej. Tym sposobem mamy nawiązane możliwe dogodnie komunikacje pasażerskie z całym kontynentem Europejskim, przyczem bezpośrednie wagony tak zwykłe kolejowe, jako też Międzynarodowego T-wa Wagonów Sypialnych obecnie kursują pomiędzy Warszawą, a: Berlinem, Paryżem, Ostendą, Calais, Wrocławiem, Pragą, Karlsbadem, Marjenbadem, Rzymem, Wiedniem, Bukaresztem i Constanzą. Z niektórymi z wymienionych miast zagranicznych połączone są także bezpośrednio: Kraków, Lwów, i Poznań. W komunikacji Warszawa-Paryż kursują dwie pary osobowych bezpośrednich pociągów, z których jeden przedłużony jest celem ułatwienia tranzytu od Warszawy do Stołpców na połączenie z kolejami rosyjskimi.

Przebieganie nowych wagonów bezpośrednich w komunikacji poprzez obce terytorjum połączone jest z bardzo znacznymi trudnościami, z uwagi na warunki techniczno-eksploatacyjne oraz czasami niechęć zainteresowanego państwa zagranicznego, które zawsze prawie żąda sobie rekompensaty nie łatwo mogącej być znalezionej i urzeczywistnionej.

W tym wypadku jesteśmy szczególnie w trudnym położeniu, gdyż zmuszeni jesteśmy żądać udzielenia przebiegów naszych bezpośrednich wagonów w kierunku zachodnim, natomiast zainteresowane państwa zachodnie nie mają dotychczas interesu domagać się od nas taniej komunikacji na Wschód do Rosji, gdzie warunki ogólne nie sprzyjają dotychczas zainteresowaniu się podróżnych z Zachodu. Wobec tych trudności osiągnięte dotychczas rezultaty można uważać narazie za zadawalniające. Dalsza poprawa może nastąpić o ile wzrośnie zainteresowanie się Zachodu Europy w rozszerzeniu komunikacji z Rosją i Dalekimi Wschodem. Pewne symptomy tego objawu już się zaznaczyły w zaludnieniu pociągów № 501 — 502 łączących Paryż, Londyn i Berlin z Moskwą, Władywostokiem i Japonją. Kierunek ten coraz bardziej zyskuje na popularności i zaludnieniu szczególnie podróżnymi z Dalekiego Wschodu. W przewidywaniu dalszego rozwoju tej komunikacji projektuje się uruchomienie transsyberyjskiego ekspresu, który narazie pod nazwą Nord-ekspresu kursuje trzy razy tygodniowo, kończąc swój bieg w Warszawie, a trzy razy kieruje się linią komunikacyjną przez Prusy Wschodnie, Litwę i Łotwę. Uruchomienie pociągu na całej przestrzeni powstrzymuje zatarg pomiędzy kolejami Sowieckimi a Międzynarodowym Towarzystwem Wagonów Sypialnych na temat własności wagonów,

które mają stanowić skład pociągu transsyberyjskiego. Za wdzięczając wykończeniu budowy wierzchniej na linii Kutno-Strzałków i uporządkowaniu odcinka Poznań-Września od nowego rozkładu jazdy Nord-express będzie mógł być skierowany na linię krótszą o 87 kilometrów w porównaniu do kierunku obecnego przez Łódź, co da bardzo silny atut kolejom polskim przy wygrywaniu konkurencji Litwy i Łotwy. Jako drugi ważny szlak tranzytowy przez Polskę stanowi linia kolejowa Zebrzydowice-Kraków-Lwów-Śniatyn na połączenie Środkowo-Zachodniej Europy z Rumunją. Kierunek ten napotyka konkurencję ze strony kolei Czechosłowackich, a w szczególności linii równoległej po drugiej stronie Karpat.

Jak już wspominałem wyżej, rozmiar frekwencji podróżnych zagranicznych z komunikacji do Polski nie odpowiada uruchomionym środkom przewozowym i udogodnieniom komunikacyjnym, które mogłyby spowodować ruch międzynarodowy w znacznie większych rozmiarach. Poza ogólnymi przyczynami charakteru gospodarczego jest po części brak na szerszą skalę prowadzonej zagranicą propagandy turystycznej oraz niewysoki poziom hotelnictwa naszego. Na tę stronę działalności Ministerstwo Komunikacji ma zamiar w najbliższej przyszłości zwrócić szczególną uwagę, wzorując się na kolejach francuskich, niemieckich i innych. Zagadnienie to jest skomplikowane i zrealizowanie jego wymaga znacznych funduszy, które jednak w razie powodzenia wielokrotnie opłaca się. Łączy się ono również i ze sprawą należycie postawionej komunikacji autobusowej, nad czem także będzie musiało zastanowić się Ministerstwo Komunikacji przy układaniu ogólnych planów przyciągnięcia podróżnych z zagranicy. Odmiennie przedstawia się sprawa międzynarodowego ruchu towarowego.

Rozróżniając trzy rodzaje tego ruchu, a mianowicie wywóz, przywóz i tranzyt, zaznaczyć należy, że największa uwaga wszystkich rządów skierowywana jest oczywiście na rozwój eksportu jako podstawy równowagi finansowej, natomiast nadmierny import może okazać się szkodliwym pod tym względem i w wielu wypadkach bywa hamowany. Co się tyczy tranzytu, to zdobycie jego szczególnie pożyteczne jest dla kolei tranzytowej.

Jeżeli się zwrócimy do danych statystycznych o przewozach za rok 1926, to widzimy, że na ogólną liczbę dokonanych transportów towarów na P. K. P. 58.028.820 tonn było:

nadano w komunikacji wewnętrznej	30.438.200 t.	czyli	52,5%
do portów i zagranicę	22.300.885 „ „		38,4%
przyjęto z portów i z zagranicy	1.305.386 „ „		2,2%
przewieziono tranzytem	3.984.349 „ „		6,9%

Z tego zestawienia widać, że poza przewozami wewnętrznymi wywóz nasz pod względem ilościowym zajmuje pierwsze miejsce.

Wywóz ten w roku 1926 składał się z następujących główniejszych artykułów: węgiel kamienny 67,0%, materiały leśne 20,7%, płody rolne 2,9%, wytwory przemysłu górniczego 3,0%, wytwory przemysłu metalurgicznego 1,3%, wytwory przemysłu fabryczno-rolnego 1,0%, wytwory przemysłu chemicznego 0,6%, wytwory przemysłu szklarskiego, ceramicznego i cementowego 0,6%, wytwory przemysłu mechanicznego 0,5%, pozostałe 2,4%.

Nie będę zatrzymywał się nad przebiegiem wysiłków, jakie czynił nasz przemysł węglowy, ażeby powetować stratę rynku niemieckiego w roku 1924 oraz możliwie rozszerzyć



Wieża ciśnień i domy mieszkalne kolejowe w Piotrkowie.



St. Jeziornica. Dworzec wybudowany w 1924 r.

wywóz zagranicę produkcji kopalń, zdolnych do wytwórczości o wiele większej niżeli możliwe było wystać na rynki. Zaznaczyć tylko należy, że wskutek zakazu importu przez Państwo Niemieckie węgla górnośląskiego pozostało narazie do ulokowania zagranicą 500.000 tonn miesięcznie. Dzięki stopniowemu zdobyciu rynków skandynawskich i innych drogą morską przez porty Gdański i Gdyni w sierpniu r. b. wywieziono 673.000 tonn czyli pokryto stratę z nadwyżką. Rezultat ten osiągnięto zawdzięczając zastosowaniu przez P. K. P. niepomiarowo niższych i wręcz deficytowych taryf oraz ulgom wagonowym zastosowanym do eksportu morskiego węgla kamiennego.

Transporty węgla naszego docierają obecnie do najdalejszych krajów Europy, a nawet do Algieru.

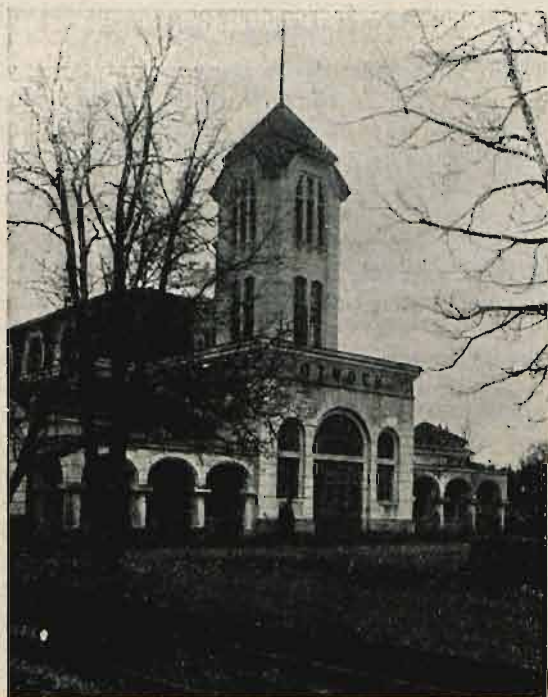
Ażeby umożliwić i ułatwić coraz wzrastający wywóz węgla kamiennego Koleje polskie musiały poczynić b. znaczne inwestycje tak pod względem powiększenia zdolności przelotowej na istniejących liniach, jako też pod względem zaopatrzenia linii w tabor oraz urządzenia techniczne, mające na celu potaniecie przewozu. Niezależnie od tego w przyspieszonym tempie buduje się węglowa linja typu magistrali na przestrzeni od Zagłębi do portów w Gdańsku i Gdyni. Wyśiłek ten kolei jest tem trudniejszy, że potrzeby zrujnowanych w czasie wojny linii kolejowych P. K. P. są ogromne i, że wobec trudności zdobycia kredytów zagranicznych wszelkie inwestycje i budowy z konieczności muszą być dokonywane z funduszy zdobytych z eksploatacji kolei. Drugim z kolei pod względem ilościowym towarem eksportowym jest drzewo, kierowane w przeważnej części granicą lądową do Niemiec, oraz

przez porty do Anglii. Skutkiem nieuregulowania stosunków politycznych z Litwą ładunki drzewne z Wileńszczyzny zamiast naturalnej drogi przez Kłajpedę i Libawę kierują się do Grąjewa i Gdańska, co wprawdzie przysparza przebiegów kolejom Polski, lecz jednocześnie podraża towar na rynku zagranicznym i osłabia zdolność konkurencyjną. Z uwagi na konieczność regulowania wyrobów dla stosowania prawidłowej gospodarki leśnej odmiennie do węgla eksport drzewa w przyszłości zmniejszy się do właściwej normy w porównaniu do ostatnich lat, które były wyjątkowe pod względem ilości cięć lasów.

Pod względem przywozu do Polski szczególną uwagę zwraca na się import rudy żelaznej i starego żelastwa dla hut, które przywożone są do portów niemieckich i dalej kolejami niemieckimi do naszej granicy. Zabiegi nasze są skierowane ku temu, aby te ładunki otrzymywać w Gdyni i Gdańsku, co dałoby powrotne ładunki dla wagonów przybywających do portów z ładunkami eksportowymi.

Co się tyczy tranzytu przez Polskę, to tu zaznaczyć należy, że część jego i to znaczną stanowią ładunki pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec przez nasze Pomorze. Reszta tranzytu idzie z Zachodu na Wschód i odwrotnie. Wobec istniejących stosunków gospodarczych w Rosji tranzyt ten rozwija się bardzo powoli. Dla ułatwienia jego w granicznych punktach Stołpce i Zdołbunów, zostały urządzone instalacje, umożliwiające przekazywanie towarów bez przeładunku z sieci normalnotorowej na szerokotorową i odwrotnie za pomocą przestawiania osi.

W ostatnich czasach czynione są próby skierowania tranzytu drzewa Czechosłowackiego przez Polskę i port w Gdyni.



*Dworzec na st. Otwock*



*Wieża ciśnień w Rudzie Talubskiej*

**Do Nr. 11 (51) „Inżyniera Kolejowego” załączony jest Nr. 11 (19) „Przeglądu zagranicznego piśmiennictwa kolejowego”.**

# Wydawnictwa statystyczne P. K. P.

J. ŚNIECHOWSKI.

Zastosowanie terminu „Statystyka” do wydawnictw, obejmujących liczbowe wyniki eksploatacji kolei żelaznych w różnych jej gałęziach, jakkolwiek używane w tem brzmieniu od lat wielu, przy bliższym wejrzeniu w tę sprawę, w pewnej tylko mierze można uznać za usprawiedliwione, a to dlatego, że cyfrowe zapisy z tej lub owej dziedziny eksploatacji kolejowej, prowadzone według zgóry ustalonego schematu, nie mogą posiadać cech względnej nawet stałości, jako zbyt zależne od czynników postronnych, nie stojących w żadnym związku z charakterem samej eksploatacji, licząc się już z odchyleniami w tę lub ową stronę jej sprawności tudzież z wadami i zaletami jej organizacji. Czynniki o jakich mowa, znajdują się przeważnie poza obrębem wpływów sfer kierowniczych aparatu przewozowego i w niektórych wypadkach oddziałują na sposób sił wyższych, modyfikujących najbardziej przemysłane zarządzenia lub zamierzenia kierowniczych władz eksploatacyjnych. Dlatego też do statystyki kolejowej żadną miarą nie dadzą się stosować metody uogólnień, prowadzone drogą rachunku prawdopodobieństwa, jak to ma miejsce przy badaniach statystycznych w ścisłym tego słowa znaczeniu, naprzykład, w statystyce narodzin, zgonów i t. p., zjawisk, jak najmniej uzależnionych od wpływu czynników postronnych.

W czasach przedwojennych, gdy stosunki gospodarcze państw i narodów toczyły się utartą koleją, wyniki statystyki kolejowej tylko w niektórych poszczególnych dziedzinach wykazywały pewną stałość bezwzględną, lub stałość wahań czy odchyżeń w zależności od charakteru konjunktury przewozowej lub innych czynników, stale występujących; jednakowoż i wówczas wyniki, o jakich mowa, od czasu do czasu przeważnie zakłócały przy występowaniu zjawisk nieoczekiwanych o charakterze elementarnym. Tak naprzykład wypadki wielkiego nieurodzaju zbóż pociągały za sobą zmniejszenie się transportów zbożowych, przeznaczonych na eksport, z drugiej znów strony osłabienie finansowe producentów ziarna zmuszało ich do ograniczeń, które nie mogły pozostać bez wpływu na zmniejszenie się popytu na niektóre artykuły wytwórczości wewnętrznej lub zagranicznej, co naturalnie obniżało ilościowo ruch kolejowy wewnętrzny i przywózowy, łączność zaś rzeczonych zjawisk ekonomicznych nie mogła nie odbić się na intensywności ruchu kolejowego na sieci, a tem samym na wynikach statystyki eksploatacyjnej.

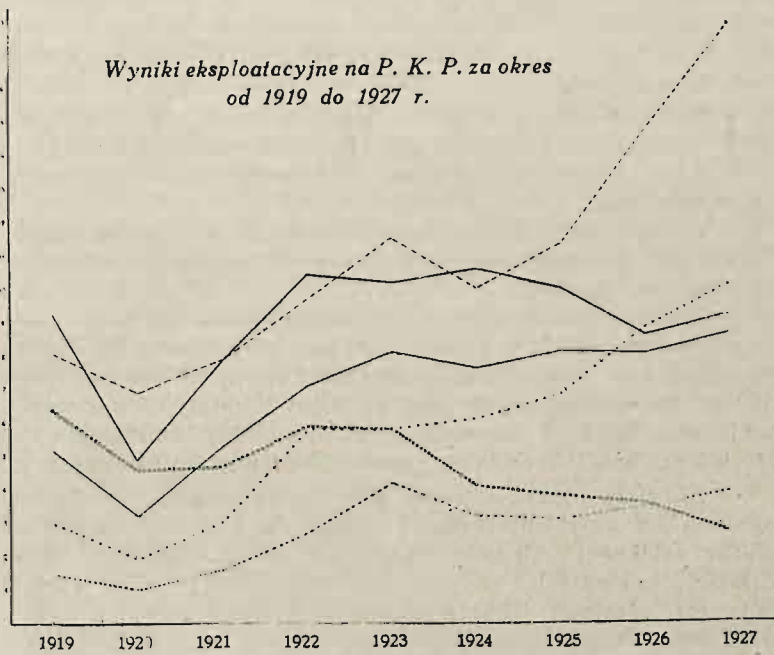
Czyniąc powyższe uwagi i zastrzeżenia, dotyczące wątpliwej często niewzruszalności kolejowych zapisów statystycznych w czasach i warunkach normalnych, nie możemy przeoczyć, że restrykcje powyższe tem surowiej zastosować należy do wyników statystyki kolejowej P. K. P., za ubiegłe dziesięciolecie, na które w życiu politycznym i gospodarczym państwa, złożyły się lata organizacyjnego chaosu, zawieruchy wojennej, nieregulowanych stosunków walutowych, wreszcie powikłań gospodarczych.

Dlatego też do badania wyników statystycznych eksploatacji P. K. P. należy przystępować z wielką dozą ostrożności, i to tem więcej, że sam aparat kolejowy, jako taki, w dobie tworzenia się tudzież w czasie dążenia do konsolidacji i organizacji podlegał tym samym wstrząsom, jakie dotykały cały organizm gospodarczy państwa.

Uwagi nakreślone powyżej co do eksploatacji P. K. P. znajdują potwierdzenie w graficznym zestawieniu ważniejszych wyników eksploatacyjnych P. K. P. za okres dziesięcioletni. W wykresie tym wszystkie krzywe, za pierwszych lat sześć, wykazują słuszność przytoczonych poglądów teoretycznych i zaledwie trzy ostatnie lata znamionują pewne tendencje o tyle o ile harmonijne.

Wszystko to, co powiedzieliśmy wyżej nie zdążyła bynajmniej do obniżenia użytkowej wartości statystyki kolejowej, lecz wręcz przeciwnie, tem więcej pogłębia jej znaczenie, jako materiału, pozwalającego jak najściślej kontrolować wyniki działalności tak samego ustroju przewozowego, jak i metod, stosowanych przy jego eksploatacji.

W zrozumieniu takiego znaczenia danych statystycznych i wartości ich analizy, P. K. P. od pierwszej chwili istnienia,



Oznaczono

— — — — —	przebiegi wozów osobowych (w 10.000 osio-klm.).
- - - - -	" " " towarowych (w 10.000 osio-klm.).
· · · · ·	przewóz ładunków (w 1000 ton).
· · · · ·	" " pasażerów (po 1000 osób).
+++++	przebiegi ładunków (w 100.000 tonno-kilometrach).
· · · · ·	" " pasażerów (w 100.000 pasażero-kilometrach).

Wszystko na 1 km, linii eksploatacyjnej.

bez względu na, do pewnego stopnia, stan płynny ich organizacji, w zaciętu już swej działalności gromadziły systematycznie dane statystyczne, acz w szczerym zakresie, pozwalające orjentować się w ważniejszych zadaniach i zagadnieniach eksploatacji, a więc przede wszystkim w wynikach pracy taboru, pracy naprawni, spożycia materiałów eksploatacyjnych i t. p.

Konieczność zgromadzenia tych danych w jedną systematyczną całość, jak również poniekąd względnie natury międzynarodowej, powołały do życia od roku 1922 wydawnictwo „Roczników Statystycznych eksploatacji P. K. P.” Roczniki te wydawane z równoległym tekstem polskim i francuskim, dążą z roku na rok, do rozszerzania swych ram, czego dowodem służyć może stały wzrost ich objętości i, jak to ma miejsce ze znajdującym się w druku, wydaniem za rok 1927, wprowadzenie części tekstowej i wykresów.

Równoległe ze statystyką ściśle eksploatacyjną potłrzeba posiadania jasnego obrazu, jakie towary, w jakich ilościach i w jakich komunikacjach przewożą koleje polskie, wywołała potrzebę podjęcia odrębnego wydawnictwa „Rocznik przewozu towarów na P. K. P.”, ukazującego się od roku 1924 corocznie w objętości 9 tomów. Układ tego wydawnictwa jest całkowicie odmienny od układu zarówno dawnej statystyki przewozowej rosyjskiej, traktowanej zbyt obszernie przez poszczególne zarządy kolejowe, jak i od układu zagranicznych wydawnictw tego rodzaju o zakresie zbyt szczerym. Polska statystyka przewozowa, sporządzana na podstawie dokumentów oryginalnych, pochodzących od nadawców, daje obraz bardzo szczegółowy ruchu towarów pomiędzy wszystkimi stacjami sieci i, jako taka, zawiera obfity materiał informacyjny nie tylko dla władz kolejowych lecz i innych władz tudzież szerszego ogółu.

Na tych dwóch wydawnictwach zamykają się prace statystyczne P. K. P., ukazujące się periodycznie w druku.

Rozszerzanie i rozwijanie tego działu powinno stanowić stałą troskę P. K. P. w dobrze pojętym interesie własnym, gdyż posiadanie systematycznie ujętych wyników pracy przedsiębiorstwa, z każdej dziedziny tej pracy obraca się na korzyść samego przedsiębiorstwa, umożliwiając jak najdalej idącą samokrytykę, ujawnianie zaś w druku tych rezultatów informuje na zewnątrz o istotnym stanie przedsiębiorstwa i zaspobiega tak powszechnym u nas sądcem powierzchownym i łatwej na tem tle nierzeczowej krytyce.

# Służba Sanitarna na Polskich Kolejach Państwowych.

Dr. T. BORZECKI i Mg. pr. M. BARLIŃSKI.

Należy odróżnić trzy główne zadania kolejowej służby sanitarnej: czuwanie nad zdrowiem publiczności i pracowników, udział w czuowaniu nad bezpieczeństwem ruchu oraz lecznictwo.

Zadania te spełniane były przed wojną w poszczególnych państwach w różnej mierze, w zależności od całokształtu organizacji kolejnictwa.

Charakteryzując najogólniej przedwojenne organizacje sanitarjatów kolejowych, widzimy najpełniejszy rozwój tej służby w kolejnictwie *rosyjskim*, które kładło równy nacisk na spełnianie wszystkich trzech zadań służby sanitarnej; w organizacji *austrjackiej i niemieckiej* główną wagę przesunęto na lecznictwo, oparte zresztą na organizacji kolejowych kas chorych.

*Rosyjska* przedwojenna organizacja służby sanitarnej opierała się na równorzędności sanitarjatu z innymi gałęziami służby kolejowej. Uzewnętrzniało się to w odrębnych Wydziałach Lekarskich, kierowanych przez lekarzy. Tu występują też specjaliści lekarze sanitarni, których głównym zadaniem było badanie stosunków higienicznych na kolei i obmyślanie środków zaradczych dla ich poprawy.

Okręg dyrekcyjny rozpadał się na oddziały lekarskie, obejmujące 120 — 150 km. z ludnością 2.000 — 4.000 osób. Na czele oddziału stał lekarz oddziałowy mając do dyspozycji przychodnię oddziałową, zaopatrzoną w potrzebne instrumenty i apteczkę do odręcznego wydawania leków. Skrzynka ratunkowa na 20 osób i dwie pary noszy, oraz dwa łóżka dla tymczasowego przyjmowania chorych, przeznaczonych do szpitala, uzupełniały to zaopatrzenie. Lekarze oddziałowi mieli do pomocy felczerów, oraz punkty felczerskie, rozmieszczone co 50 km.

Leczenie specjalne wykonywali lekarze specjaliści. Koleje posiadały własne szpitale i apteki, oraz dla przeprowadzenia dezynfekcji urządzenia dezynfekcyjne, obsługiwane przez felczerów-dezynfektorów.

Ratownictwo posiadało skrzynie i nosze stacyjne, pociągowe skrzynki ratunkowe, oraz wagony ratunkowe. Specjalnie wyszkoleni konduktorzy-felczerzy udzielali pomocy podróżnym w nagłych wypadkach.

Komisja Sanitarna Główna pod przewodnictwem Naczelnika drogi, Komisje Sanitarne oddziałowe, pod przewodnictwem osób, wyznaczonych przez Komisję Sanitarną Główną, wreszcie Dozory Sanitarne przedstawiały nieznaną w innych zaborach koordynację interesów służby z zasadami higieny, oraz wspólną troskę o dobro fizyczne personelu.

Lecznictwo odznaczało się bezpłatnością, powszechnością i znacznym zakresem uprawnień. Pracownik, tak etatowy, jak nieetatowy otrzymywał przez przeciąg 2-4 miesięcy pomoc lekarską i leki, oraz opiekę szpitalną dla siebie i rodziny, a opieka ta w wypadkach choroby umysłowej przedłużała się do roku. W razie nieszczęśliwego wypadku na służbie pracownik otrzymywał pomoc lekarską aż do wyleczenia.

*Austrjackiej* organizacji służby sanitarnej obce były zasady równorzędności i samodzielności sanitarjatu oraz powszechności i bezpłatności lecznictwa. Występuje tu natomiast specjalne zjawisko zespolenia kolejowej kasy chorych z urzędowym aparatem lekarskim, którym w całości kierowało Ministerstwo Kolei Żelaznych w Wiedniu.

W Ministerstwie był odrębny wydział sanitarny, kierowany przez lekarza, dział ten nie miał jednak żadnego odpowiedzialnika w dyrekcyjach. W dyrekcyjach kierowali nominalnie służbą sanitarną lekarze naczelni. Byli oni kierownikami działu sanitarnego podległego wydziałom osobowym, przy czym kompetencja ich polegała głównie na wydawaniu opinii fachowych w wątpliwych, lub specjalnie im zastrzeżonych sprawach fachowo-lekarskich. Do zadań ich należało nadto: badanie kandydatów lekarskich, szkolenie lekarzy kolejowych, kontrola

aparatu ratowniczego, wreszcie czysto teoretyczna kontrola „sanitarnych i higienicznych stosunków zwłaszcza w czasie epidemij i endemij”,

Lekarz naczelny nie odbywał inspekcji sanitarnych na linii, ani też nie wymagał dokonywania rewizyj sanitarnych przez podległych mu lekarzy. Lekarz naczelny nie miał prawie żadnego samoistnego zakresu działania, ograniczając się do załatwiania spraw przekazanych mu przez wydział osobowy. W związku z tą zależnością lekarza naczelnego, lekarze kolejowi, pracujący w licznych, lecz bardzo nierównomiernie rozłożonych rejonach lekarskich, poddani byli całemu systemowi najróżnorodniejszych zależności służbowych, przy czym zadaniem ich głównym, a nawet prawie jedynym, było leczenie kierowanych do nich przez naczelników służbowych członków kolejowej Kasy Chorych. Zadaniom higieny kolejowej lekarz kolejowy nie poświęcał prawie żadnej uwagi. Większą nieco uwagę poświęcano sprawom ratownictwa, którego materiał centralizowano w ogromnych skrzyniach na większych stacjach węzłowych i w mniejszych skrzyniach stacyjnych; w pociągach nie było skrzynek ratunkowych. Służba ratownicza rozporządzała wagonem sanitarnym, zaopatrzonym w 6 łóżek i w instrumentaljum chirurgiczne.

Lecznictwo, jak już wspomniano, nie było powszechne, opierając się na kolejowej kasie chorych, zorganizowanej na podstawie ustawy z r. 1888 o ubezpieczeniu robotników na wypadek choroby. Do kasy należeli obowiązkowo robotnicy oraz niższy personel etatowy, t. zw. „podurzędnicy” i „studzy”, natomiast wyłączeni od tej pomocy byli „urzędnicy”, to jest pracownicy, odpowiadający mniej więcej dzisiejszym kategoriom płacy VIII i wyższym. Pracownicy ci mieli wprawdzie prawo dobrowolnego korzystania z usług kasy, opłacając składkę wyższą niż członkowie przymusowi, korzystali oni jednak w bardzo rzadkich wypadkach z tego przywileju, ponieważ ówczesne lecznictwo kolejowe nie cieszyło się popularnością u personelu. Udzielanie pomocy lekarskiej należało do lekarzy opłacanych przez kolejową kasę chorych, której Zarząd kolejowy zwracał 35% kosztów za czynności lekarzy, dokonywane w interesie Zarządu kolejowego. Lekarze ci przyjmowali pracowników u siebie w domu, gdyż przychodnie kolejowe były zjawiskiem wyjątkowym, przywiązaniem jedynie do siedziby dyrekcji i do największych stacji węzłowych. Uposażenie tych przychodni było bardzo skąpe, ograniczając się przeważnie do kleszczy do zębów, kleszczy porodowych, penset, skalpeli i nożyczek. Apteczek w przychodniach nie było. System ten nie znał także własnych szpitali i własnych aptek. Członkowie kasy za opłatą 2% płacy (Zarząd kolejowy dopłacał 1% płacy) otrzymywali pomoc lekarską, łącznie z pomocą specjalistów, oraz leki przez cały czas choroby, zaś zasiłek pieniężny w wysokości określonej w statucie na przeciąg 26, 40 lub 52 tygodni, w zależności od długości czasu członkostwa, wreszcie leczenie szpitalne (z wyłączeniem członków rodzin) przez 4 tygodnie dla robotników, do 3 miesięcy zaś dla podurzędników i służ, mających na utrzymaniu rodziny. W razie śmierci członka kasy oraz członka rodziny przysługiwała określona w statucie zapomoga pogrzebowa. Wreszcie kasa wypłacała także zapomogę położową oraz premje mleczne.

System *niemiecki* poszedł inną drogą. Utworzył on kolejowe kasy chorych dla personelu obowiązującego do ubezpieczenia na wypadek choroby, t. j. dla personelu nieetatowego; pozostały zaś personel (etatowy) podzielił na dwie części, grupując z jednej strony personel służby zewnętrznej, kontrola zdrowia którego leżała w interesie służby wykonawczej, oraz na personel biurowy, którego zdrowie dla spraw służby stanowiło mniejszą wagę.

Etatowy personel służby zewnętrznej, a mianowicie średni i niżsi „urzędnicy”, otrzymywał wraz z rodziną bezpłatną po-

moc lekarską od umówionych lekarzy kolejowych, nie otrzymywał jednak lekarstw i leczenia szpitalnego, z wyjątkiem wypadków poszkodowania na służbie. Lecznictwo to było przytem tylko rodzajem przywileju, który Zarząd kolejowy mógł każdej chwili cofnąć. Nie otrzymując lekarstw od Zarządu kolejowego, mógł pracownik etatowy zabezpieczyć sobie potrzebne leki w drodze dobrowolnego ubezpieczenia się w specjalnej kasie, t. zw. kasie związkowej.

Personel, otrzymujący urzędową pomoc lekarską, miał zapewnioną także pomoc specjalną w chorobach oczu lub uszu, w chorobach gardła zaś tylko wtenczas, jeżeli choroba ta była w związku z chorobą uszu. W czasie wojny (1918) wprowadzono nadto lekarzy chorób wenerycznych.

Lekarze, wyznaczeni do leczenia etatowego personelu służby zewnętrznej, opłacani ryczałtowo od głowy, przeprowadzali nadto wszelkie urzędowe badania stanu zdrowia pracowników, wydawali wszelakie potrzebne opinie lekarskie, mieli nadzór nad sanitarnym pogotowiem ratunkowym, oraz szkolili personel w ratownictwie.

Aparat ratowniczy składał się z pociągów ratunkowych, ze skrzynek ratunkowych stacyjnych i pociągowych i umieszczonych na stacjach noszy. Obowiązkiemu szkoleniu w ratownictwie podlegali pracownicy służby zewnętrznej i ruchu. Ratownictwo kolejowe współdziałało z Czerwonym Krzyżem, przy którym utworzone było „Ochotnicze Kolejowe Pogotowie Ratunkowe”.

Skład osobowy niemieckiej urzędowej organizacji sanitarnej był bardzo szczupły, przewidując u szczytu jedynie lekarza zaufania, którego zadaniem było służyć Zarządowi kolejowemu radą we wszystkich sprawach sanitarnych; natomiast właściwe kierownictwo służby nie spoczywało w ręku lekarza, lecz w ręku pracownika, stojącego na czele „decernatu” orzekającego w zakresie osobowych spraw robotniczych, ubezpieczeń na wypadek choroby, niezdolności do pracy, i ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków, spraw lekarzy kolejowych, kas chorych, związkowej kasy chorych, kasy emerytalnej dla robotników, kasy mundurowej, spraw humanitarnych i spraw ulg przejazdowych”.

Personel nieetatowy otrzymywał pomoc lekarską z kolejowych kas chorych, po jednej na każdą dyrekcję kolejową. Kasy te były autonomiczne, z Zarządem i Wydziałem, wybieranym przez członków kasy, podlegały jednak nadzorowi dyrekcji kolei państwowych w zakresie, przysługującym Urzędowi Ubezpieczeń. Kasy posiadały dla celów leczniczych własny umówiony personel lekarski, niezwiązany ze służbą kolejową.

Statutowe świadczenia kolejowych kas chorych w poszczególnych dyrekcjach były rozmaite stosownie do ich stanu majątkowego.

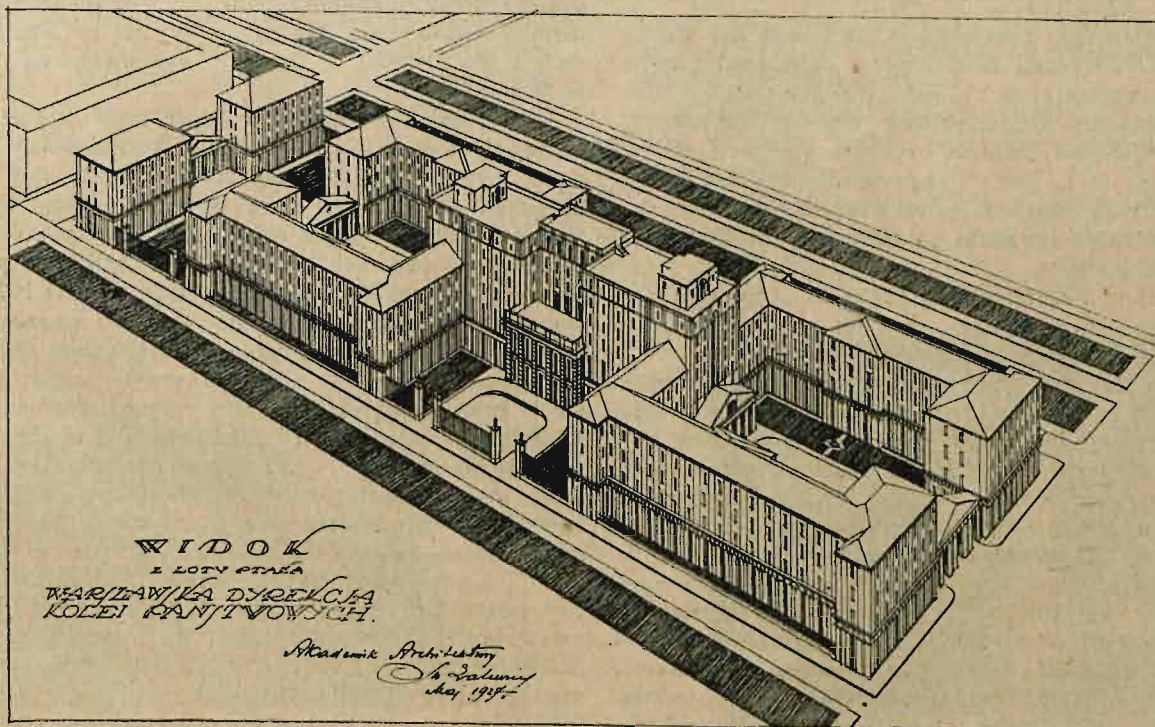
W zasadzie polegały one na udzielaniu 26-tygodniowej pomocy lekarskiej i wypłaceniu zasiłków pieniężnych, wynoszących 60 do 75% płacy, na 26-tygodniowym leczeniu szpitalnym, wreszcie na wypłacaniu połogowego i pogrzebowego. Rodzinom kasa udzielała przez 26 tygodni pomocy lekarskiej i opłacała  $\frac{2}{3}$  kosztów lekarstw. W razie leczenia rodziny w szpitalu, kasa opłacała lekarza i lekarstwa, nie zwracając jednak kosztów utrzymania w szpitalu. W wypadkach porodu pracownik otrzymywał zapomogę połogową w określonej statutem wysokości, zaś w razie śmierci członka rodziny wypłacano zapomogę pogrzebową w pewnym stosunku do zapomogi, przypadającej w razie śmierci samego członka kasy. Leczenie u lekarzy specjalistów otrzymywał członek dla siebie bezpłatnie, — dla rodziny za połowę kosztów. Do kasy uiszczal członek składkę w wysokości 2,4% płacy, do czego Zarząd kolejowy dopłacał udział 1,2% płacy.

Prócz kolejowej kasy chorych także kasa emerytalna dla robotników kolejowych brała udział w leczeniu tychże robotników, przeprowadzając kurację w tych wypadkach, gdzie chodziło o obronę pracownika przed trwałą niezdolnością do pracy, np. w wypadkach gruźlicy. Kasa ta budowała sanatoria dla gruźliczych, do których kasy chorych przekazywały chorych, rokujących dobre wyniki kuracji. Sanatoriów takich było 2 dla całego obszaru państwa niemieckiego (21 dyrekcji kolei państwowych). W jednym punkcie wszystkie powyższe organizacje nie różniły się między sobą, to jest w rygorystycznym badaniu kandydatów do służby kolejowej, oraz w przeprowadzaniu perjodycznych badań wzroku i słuchu i ogólnego stanu zdrowia pracowników służby zewnętrznej, na podstawie bardzo szczegółowych przepisów.

Ta przedwojenna organizacja służby sanitarnej nie uległa w czasie wojny żadnym poważniejszym zmianom i dotrwała aż do przewrotu powojennego w r. 1918.

Objęcie sanitarjatu kolejowego w polski stan posiadania nie nastroczało trudności w dyrekcjach b. zaboru austriackiego, gdzie zatrudniony na kolejach małopolskich polski personel lekarski, pozostał poprostu nadal na dotychczasowych stanowiskach, przyczem w dyrekcjach Małopolski wschodniej proces ten odbył się nie w listopadzie roku 1918, lecz dopiero z końcem maja 1919, po oswojeniu Lwowa i kraju od najazdu ukraińskiego.

Inaczej rzecz się miała w dyrekcjach b. zaboru pruskiego, posiadających personel lekarski niemiecki, tam bowiem proces obsadzenia stanowisk żywołem polskim odbywał się powolnie, tak, że np. w Poznaniu niemiecki lekarz zaufania urzędował do 16 maja 1919 r., niemiecki kierownik decernatu humanitarnego do końca roku 1919. Na Pomorzu ukończono obejmowanie dyrekcji gdańskiej dopiero dnia 10 lutego 1920, zaś



Projekt nowego gmachu Dyrekcji K. P. w Warszawie.

sanitarjat na kolejach W. M. Gdańska przeszedł pod zarząd polski 10 lutego 1921 r. Wreszcie objęcie służby sanitarnej w Dyrekcji Katowickiej nastąpiło w połowie czerwca 1922.

Na terenie byłego zaboru rosyjskiego polski personel kolejowy, wysiedlony w czasie wielkiej wojny, powróciwszy do kraju w ciągu lat 1917 i 1918 i zrzeszony w Stowarzyszeniu Wzajemnej Pomocy b. pracowników kolejowych, objął samoczynnie służbę sanitarną, natychmiast po ustąpieniu zaborców. Objęty po zaborcach aparat lekarsko-sanitarny przedstawiał się skromnie, a dodać należy, że w najgorszych warunkach znalazły się dyrekcje położone w b. zaborze rosyjskim, jako znajdujące się na terenie do ostatka okupowanym przez armję obcą. Tu nietylko zużyto dla celów wojskowych wszystko, co się dla tych celów zużyć dało, lecz pozostawiono nawet przychodnie kolejowe w stanie takiego zaniedbania, że brakło w nich nietylko najprymitywniejszych sprzętów, ale nawet drzwi i okien. Nadto cały teren kolejowy, ustępy i wagony były zanieczyszczone, studnie w zaniedbanu, nawet nosze były tylko te, które porzuciło wojsko w stanie zakrwawionym i nieodkazanym.

Przed niezorganizowanym jeszcze sanitarjatem kolejowym tej dzielnicy stanęło zaraz w początkach zadanie dokonania selekcji całego, świeżo przyjętego personelu kolejowego, obok potrzeby zwalczania szerzących się na terenach wschodnich chorób zakaźnych, w szczególności czerwonki i tyfusu. Przytem w całej Polsce panował brak środków leczniczych i materiałów opatrunkowych. Wszystkie te trudności zostały szczęśliwie pokonane już w początkach r. 1919 w znacznej mierze dzięki właściwej temu zaborowi organizacji sanitarnej, skupiającej sprawy sanitarne i lecznicze w ręku tych samych czynników urzędowych.

Tymczasem w Warszawie, utworzone dekretem z dnia 2 listopada 1918, Ministerstwo Komunikacji objęło sprawy sanitarjatu kolejowego, kierując niemi narazie nie wyłącznie, lecz w formie condominium z utworzonym jeszcze 15.V.1918 Ministerstwem Zdrowia Publicznego, Opieki Społecznej i Ochrony Pracy, przekształconem następnie dnia 2.XI.1918 na Ministerstwo Zdrowia Publicznego i Opieki Społecznej. Condominium wyrażało się w utworzeniu „Rady lekarsko-higienicznej na drogach komunikacji“, mającej na celu uzgodnianie spraw sanitarjatu kolejowego z Ministerstwem Zdrowia.

Wykonywanie współpracy dwóch Ministerstw spotkało się zaraz w początkach z trudnościami nie do przecięcia, wobec czego w praktyce cała kompetencja w kolejowych sprawach sanitarnych pozostała w rękach Ministerstwa Komunikacji, przemianowanego w r. 1919 na Ministerstwo Kolei Żelaznych. Przy Ministerstwie Zdrowia Publicznego pozostał jedynie zwierzchni nadzór nad „higjeną komunikacji lądowej“ na podstawie wydanej w dniu 19.VII.1919 zasadniczej ustawy sanitarnej.

W łonie Ministerstwa Komunikacji utworzono dla służby sanitarnej najpierw „Wydział Sanitarny“, podporządkowując go „Sekcji Administracyjnej“; w r. 1921 przemieniono ten Wydział na „niewłączony do Departamentu Wydział Sanitarny“, włączając go na podstawie „Statutu organizacyjnego Ministerstwa Kolei Żelaznych z r. 1923“ zpowrotem w skład „Departamentu Administracyjnego“, zależność tą uchylono 1 stycznia 1925 r., przywracając do życia „niewłączony do Departamentów Wydział Sanitarny“.

Przed Wydziałem Sanitarnym włączonym, czy wyłączonym stanęło odrazu jako główne zadanie: ujednostajnienie organizacji sanitarnej i przepisów sanitarnych.

Pracę tę rozpoczęto od najbardziej piekącego, bo z bezpieczeństwa ruchu związanego zagadnienia, jakim było: ujednostajnienie przepisów badania lekarskiego pracowników kolejowych. Wydano najpierw w r. 1919 „Przepisy Tymczasowe Badania Lekarskiego Pracowników Kolejowych w porządku służbowym“, zastępując je następnie wydanymi w r. 1921 „Przepisami Badania Lekarskiego Pracowników Kolejowych“. Przepisy te, obowiązujące w całej Polsce i rozszerzone następnie także na W. M. Gdańsk, zużytkowały doświadczenia fachowe zaborczej i współczesnej obcej służby sanitarnej, wprowadzając nadto dla personelu znaczną poprawę w porównaniu do b. austriackich i pruskich przepisów badania, w formie komisyjnego badania lekarskiego wszystkich wątpliwych lub dla pracownika nieprzychylnych wyników badania lekarskiego.

Równocześnie wydano także w r. 1920 „Przepisy o określaniu stopnia utraty zdolności do pracy wskutek nieszczęśliwych wypadków“, stojące w związku z „Tymczasowymi przepisami przyznania odszkodowań za wypadki na kolejach żelaznych Państwa Polskiego byłym pracownikom kolejowym, oraz ich rodzinom“. Przechodząc do przedstawienia zmian organizacyjnych stwierdzić należy, że stosowanie odrazu jednolitej polskiej organizacji sanitarnej w miejsce trzech systemów przyjętych po zaborcach nie było możliwe. Narazie zatem działać musiały dawne organizacje zaborcze, ulegając jedynie częściowym zmianom, największych zmian dokonać wypadło w b. zaborze pruskim, gdzie wprowadzono w D. K. P. Gdańsk w sierpniu 1921 r. „lekarzy zaufania“ po jednym na 45 okręgów, pozostawiając leczenie pracowników służby zewnętrznej w rękach lekarzy prywatnych. Od 1.VI.1923 uchylono tę organizację wprowadzając w całym b. zaborze pruskim instytucję „Inspektorów sanitarnych“: 6 dla D. K. P. w Poznaniu, 6 w Gdańsku i 5 w Katowicach. Inspektorzy (lekarze) będąc bezpośrednimi pomocnikami lekarza naczelnego w sprawach lekarsko-sanitarnych i higienicznych, powierzona imieli przede wszystkim pieczę nad zdrowotnością terenu, studzien, ustępów, pomieszczeń, mieszkań, bufetów oraz wszelkie urzędowe badania lekarskie pracowników kolejowych, nadto organizację kolejowego pogotowia ratunkowego, wykonywania ratownictwa i nadzór nad niem, łącznie ze szkoleniem personelu w ratownictwie; wreszcie kontrolę rachunków lekarzy kolejowej kasy chorych.

W b. zaborze rosyjskim D. K. P. w Warszawie zorganizowała samoczynnie Wydział Sanitarny z Naczelnym Lekarzem i lekarzami sanitarnymi według wzoru przedwojennego Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, wprowadzając według tego samego wzoru oddziały lekarskie na linji, oraz stosując tok służby sanitarnej do rosyjskich „Przepisów Lekarsko-sanitarnych dla kolei żelaznych, przeznaczonych dla użytku publicznego.

Przepisy te, przez zastosowanie do nich telegraficznego zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 maja 1919 o tymczasowym utrzymaniu w mocy dawnych pragmatyk kolejowych, rozszerzone zostały także na linje b. kolei nadwiślańskiej i linji północno-zachodnich i poleskich, czyli do utworzonych na tych linjach D. K. P. Radom i Wilno.

W r. 1920 zmieniono Wydziały Sanitarne w tych 3 dyrekcjach na włączone formalnie w skład Wydziałów administracyjnych „Działy sanitarne“, z pozostawieniem reszty organizacji bez zmiany.

W Małopolsce b. austriackie organizacje pozostały bez zmiany.

Nadmienić należy, że na terenie kolei państwowych czynna była tylko w Poznaniu kamera dezynfekcyjna wagonów osobowych (formalina-vacuum). Ze względu na panującą epidemię uruchomiono staraniem Wydziału Sanitarnego M. K. dnia 1 lipca 1920 r. kamerę cyanowodorową dezynfekcyjną w Warszawie.

Przełomowe zmiany w organizacji sanitarjatu kolejowego nastąpiły dopiero w r. 1925 w konsekwencji wprowadzenia od 1.I.1925 r. państwowej pomocy lekarskiej dla etatowego personelu P. K. P. Pomoc ta przewidziana w art. 10 lit. b (ustawy z dnia 9 października 1923 o uposażeniu funkcjonariuszów państwowych i wojska) wprowadzona została w życie rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26.XI.1924 „O państwowej pomocy lekarskiej dla urzędników i państwowych funkcjonariuszów niższych w służbie, podlegającej Ministrowi Kolei, ich rodzin, emerytów oraz etatowych pracowników państwowych kolei żelaznych“, tudzież rozporządzeniem wykonawczem Ministra Kolei z dnia 18.XII.1924, № 1.18666.

Nowe przepisy, wprowadzając obowiązek udzielania pomocy lekarskiej etatowym pracownikom P. K. P., wymagały natychmiastowego uruchomienia odpowiedniego aparatu, dostosowanego do nowych zadań służby sanitarnej.

Jak przy obejmowaniu sanitarjatu kolejowego w r. 1918/19 najłatwiejsze zadanie przypadło Małopolsce, posiadającej na stanowiskach personel polski, tak teraz przy wprowadzeniu nowej organizacji sanitarnej najmniej trudów do pokonania miał b. zabór rosyjski posiadając instytucję urzędową pomocy lekarskiej i potrzebny do tego aparat.

W dyrekcjach małopolskich wprowadzenie nowej organi-

zacji nie napotkało również na żadne trudności. Z pomocą przyszła tu dawna wspólność organizacji lekarskiej dla celów urzędowych i kasowych.

Natomiast znaczne trudności wyłoniły się na ziemiach b. zaboru pruskiego, tak, że wprowadzenie organizacji w życie opóźniło się tu do 1.IV.1925.

Nowa organizacja sanitarna przewiduje w Ministerstwie Komunikacji wyodrębniony Wydział Sanitarny, któremu w dyrekcjach odpowiadają samoistne Wydziały Sanitarne z lekarzami na czele z dodaniem im 1 lub 2 lekarzy sanitarnych. Na linii lekarze rejonowi stanowią najniższe organy wykonawcze służby sanitarnej, spełniając nadzór nad stanem taboru, terenu i budynków kolejowych w powierzonym im rejonie, oraz zajmując się kwalifikowaniem i leczeniem personelu.

Obrazując rozwój polskiego sanitarjatu kolejowego po 1.I.1925, należy omówić kolejno: sprawy urzędowych badań lekarskich, sprawy sanitarnego pogotowia ratunkowego, sprawy higieny kolejowej i sprawy lecznictwa kolejowego.

### Badania lekarskie pracowników kolejowych.

Wydane w r. 1921 wyżej wspomniane „przepisy badania lekarskiego pracowników kolejowych“ nie uległy od tego czasu zmianie.

W przygotowaniu jest nowe wydanie tych przepisów ze względu na zmieniające się wymagania służby i metod badania. Badania dokonywane są przez lekarzy rejonowych i specjalistów, oraz komisje rejonowe i główne. Badań takich wykonano:

w r. 1925	—	57.135
„ 1926	—	66.367
„ 1927	—	96.326

W związku ze sprawą badań lekarskich dodać należy, że Wydział Sanitarny Ministerstwa Komunikacji bierze udział w ustalaniu przepisów badania lekarskiego dla cywilnego lotnictwa polskiego i międzynarodowego, a lekarze kolejowi uczestniczą w przewidzianych ustawą emerytalną rządowych komisjach lekarskich.

### Sanitarne Pogotowie Ratunkowe na P. K. P.

Rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 25.X.1926, zawierającym „Przepisy o sanitarnem pogotowiu ratunkowym na polskich kolejach państwowych“, unormowano, co następuje:

1) Pogotowie ratunkowe we wszystkich służących do dalekobieżnego przewozu podróźnych pociągach, posiadające: skrzynkę sanitarną typu A, oraz nosze. W składzie każdej drużyny konduktorskiej musi być najmniej jeden pracownik, egzaminowany z kursu ratownictwa. Dla odróżnienia konduktor taki nosi podczas służby specjalną oznakę metalową.

2) Pogotowia ratunkowe na stacjach i w innych miejscach służbowych, posiadające: skrzynki sanitarne większe typu B, i nosze, umieszczone w pokoju zwierzchnika służbowego z dodaniem ściennego atlasu ratunkowego i ściennej tablicy ze wskazówkami o udzielaniu doraźnej pomocy w nagłych wypadkach.

3) Wagony sanitarne, wchodzące w skład pociągów ratunkowych. Wagon taki wyjeżdża na miejsce katastrofy wraz z lekarzem rejonowym, wyszkolonym sanitariuszem i drużyną sanitarną. Lekarz kieruje sanitarną akcją ratunkową na miejscu wypadku i transportem poszkodowanych.

4) Szkolenie personelu kolejowego w ratownictwie przez lekarzy kolejowych. Wydane w r. 1927 „Przepisy dla pracowników kolejowych o udzielaniu doraźnej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza“ ułatwiają kształcenie personelu w ratownictwie.

W r. 1926 zakupiono i rozesłano dyrekcjom: skrzynek ratunkowych typu A (pociągowych) 1.400, typu B (stacyjnych) 2.000, oraz 2.900 sztuk noszy. Ujednostajniono typ wagonu sanitarnego. Nowych wagonów wybudowano 20, dalszych 20 jest w budowie.

### Higiena kolejowa.

Dziedzina ta, nader ważna dla zdrowia podróżującej publiczności i zdrowia personelu kolejowego, obejmująca dbałość o stan sanitarny miejsc dojazdowych przed dworcem, przedsiionków, korytarzy, schodów, poczekalni, miejsc ustępowych, umywalni, fryzjerni, bufetów i sal restauracyjnych, peronów, studzien, wodociągów, zbiorników wody do picia, biur, kas, warsztatów i wszelkich miejsc pracy, pokoi noclegowych i wypoczynkowych dla personelu kolejowego, kolejowych domów mieszkalnych i ich otoczenia, kąpielisk i łaźni dla personelu kolejowego, zupełnie została zaniedbana w czasie wojny.

W czerwcu 1925 r. zarządzo przeprowadzenie rewizji sanitarnej na kolejach w całej Polsce, gromadząc jej wyniki w Wydziale Sanitarnym Ministerstwa Komunikacji w formie kartoteki, ułożonej według dyrekcji kolei państwowych i nazw stacyj. Kartoteka ta, uzupełniana ze „sprawozdań lekarzy rejonowych o stanie sanitarnym terenu, budynków i taboru kolejowego“ umożliwiła dokładną orjentację co do braków sanitarnych na P. K. P. i ułożenia racjonalnego, na dalszą metę zakrojonego planu ich usuwania. W ramach powyższej akcji sporządza się rejestrację studzien kolejowych i bakteriologiczne badanie wody studziennej, a przeprowadzona w ten sposób rejestracja studzien posłuży do usunięcia panujących na tem polu braków.

W celu zapewnienia czystości w bufetach kolejowych, wprowadzono w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych rygory, a mianowicie przymus szczelnych gablotek szklanych, dla wszystkich bufetów i nakaz zawijania w przezroczysty papier przekąsek ustawianych na stołach lub podawanych do wagonów; przymus wprowadzenia splukujących automatów wodnych do mycia naczyń, przymus czystości rąk i odzieży dla personelu bufetowego, oraz przymus podawania na peronach piwa w butelkach, a herbaty, kawy i mleka w przykrytych szklankach.

W interesie podróżującej publiczności kontrolują lekarze rejonowi w czasie postoju pociągów także czystość wagonów i ustępów wagonowych.

Pokoje noclegowe są przedmiotem szczególnej opieki służby sanitarnej, notującej systematycznie panujące w nich braki i dążącej do ich usuwania.



Dworzec w Żyrardowie.



Poczekalnia na dworcu w Skierniewicach.

W miejscach pracy lekarz współdziała w zapewnieniu wentylacji i światła, umywalni, mydła i odpowiednich ustępów, jednym słowem w zapewnieniu higienicznych warunków pracy personelowi kolejowemu.

### Lecznictwo kolejowe.

Przed wprowadzeniem państwowej pomocy lekarskiej na P. K. P. niektóre kategorie pracowników kolejowych nie bieraly żadnej pomocy lekarskiej, w b. zaborze austriackim „urzędnicy”, t. j. kategoria pracowników mniej więcej od dzisiejszej VIII grupy uposażenia w górę, w b. zaborze pruskim urzędnicy służby biurowej, oraz wyżsi urzędnicy służby zewnętrznej. W b. zaborze rosyjskim nie było pracowników wyłączonych od pomocy lekarskiej z wyjątkiem robotników, zatrudnionych przejściowo. Wszyscy ci pracownicy otrzymali na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 26. XI. 1924 od 1. I. 1925 (w Poznaniu i Gdańsku od 1. IV. 1925) prawo do państwowej pomocy lekarskiej dla siebie i dla rodziny w zakresie bezpłatnej porady i zabiegów lekarskich, lekarstw i środków opatrunkowych za opłatą 25% taryfy aptecznej, leczenia szpitalnego za opłatą 25% taksy szpitalnej, zapomóg pieniężnych na leczenie w uzdrowiskach, oraz dla siebie ulg kąpielowych w państwowych zakładach zdrojowych,— przy czym czas korzystania z pomocy lekarskiej stosował się wprawdzie i nadal do postanowień pragmatycznych, obowiązujących w poszczególnych zaborach, natomiast leczenie szpitalne określono dla wszystkich na 6 miesięcy dla pracownika, a 3 miesiące dla rodziny, w każdym roku kalendarzowym, co oznacza znaczne polepszenie dla wszystkich. Nadto pod pewnymi warunkami przyznano także etatowym emerytom prawo do pomocy lekarskiej, co stanowi również wzrost uprawnień leczniczych personelu.

Państwowa pomoc lekarska objęła okragło 103.000 pracowników, a z rodzinami okolo 400.000 ludności kolejowej.

Pomocy lekarskiej udzielają lekarze rejonowi, oraz lekarze specjaliści i dentyści, a pod pewnymi warunkami także lekarze prywatni. Prócz udostępnienia pracownikom kolejowym pomocy lekarskiej we wszystkich dziedzinach specjalności le-

karskich, położono również nacisk na dostarczenie im możliwości leczenia fizykalnego (lampy kwarcowe, Sollux, Diatermia, Roentgen) i klimatycznego. Leczenie fizykalne przeprowadza się bądź we własnych szpitalach i przychodniach, bądź też w zakładach postronnych na podstawie zawieranych z temiż umów; leczenie klimatyczne ułatwia się przez udzielanie zapomóg pracownikom i ich rodzinom.

Dyrekcje kolei państwowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie posiadają również własne szpitale (Warszawa na 100 łózek, Wilcza Łapa pod Wilnem 240 łózek, Brześć 150 łózek, oraz 2 małe szpitale w Skarżysku i Zdobunowie). Prócz tego we Włodawie znajduje się sanatorium — wypoczynkowe, z którego pracownicy kolejowi i ich rodziny mogą korzystać za niską opłatą.

Dyrekcje kolei państwowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie posiadają składnice apteczne oraz kilka aptek.

Stan pomocy i urządzeń lekarskich przedstawia się jak następuje: rejonów lekarskich 314, przychodni 170, lekarzy rejonowych 344, felczerów i personelu pomoc. 176, aparatów Roentgena 8, lamp kwarcowych i Sollux 71, Diatermji 9, lekarzy specjalistów i dentyistów 119, szpitali kolejowych 5 na 500 łózek, sanatorium 1 na 120 łózek, lekarzy szpitalnych 26, składnic aptecznych 3, aptek kolejowych 6, aptekarzy 36,

### Kolejowe Kasy Chorych.

Kolejowe Kasy Chorych b. zaboru pruskiego i austriackiego służą do udzielania pomocy lekarskiej dla personelu nie-etatowego, działając nadal na podstawie b. ustaw i statutów państw zaborczych.

Obok powyższych dwóch systemów kasowych działa jeszcze niemiecki system kasy chorych obowiązujący na terenie Wolnego Miasta Gdańska dla pracowników nieetatowych.

Rzecz jasna, że wobec takiej różnorodności systemów lecznictwa, obejmujących państwową pomoc lekarską i 3 rodzaje kas chorych, Zarząd kolejowy dąży do ujednostajnienia lecznictwa dla całego personelu w jednym systemie.



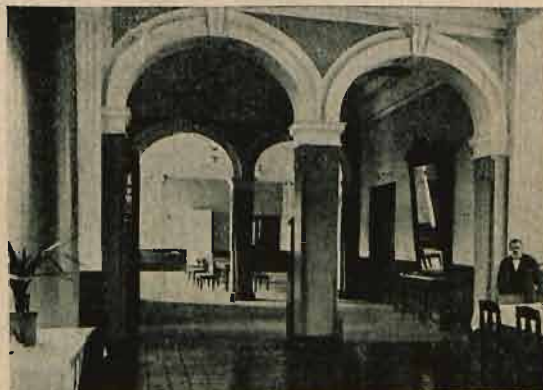
*Domy mieszkalne kolejowe w Piotrkowie.*



*Budka centralizacyjna w Zabkowicach.*



*Budka centralizacyjna w Częstochowie.*



*Poczekalnia dworca w Skierniewicach.*



# Eksplatacja kolei wąskotorowych w okresie 1919--1928r.

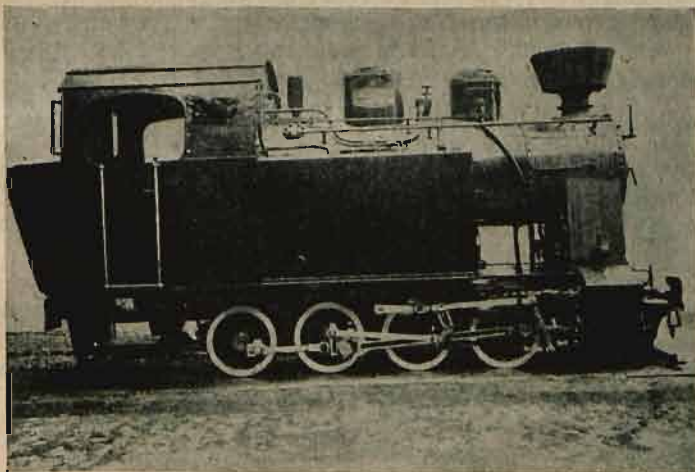
Techn. Z. SZUMSKI.

Koleje wąskotorowe państwowe zależnie od swego znaczenia dzielą się na 2 kategorie: a) koleje użytku publicznego i b) koleje użytku gospodarczego. Eksploatacja kolei użytku publicznego odbywa się na zasadach analogicznych z kolejami normalnotorowymi, z zachowaniem specjalnych norm, ustalonych w „Przepisach do budowy i eksploatacji kolei wąskotorowych”, wydanych w 1920 r. przez M-stwo Komunikacji.

Koleje użytku gospodarczego do końca r. 1924 traktowane były jako przedsiębiorstwo pomocnicze, posiadały oddzielny budżet i eksploatowane były na zasadzie samowystarczalności i odrębnych przepisów. Uruchamiane i zamykane były w zależności od gospodarczych potrzeb Dyrekcji Wileńskiej, a w szczególności służyły dla dowozu materiałów leśnych potrzebnych dla odbudowy kolei normalnotorowych i drzewa dla opalania parowozów.

W sprawach przewozowych obowiązywały na kolejach użytku publicznego do połowy 1925 r. przepisy i taryfy kolei normalnotorowych z pewnymi wyjątkami i uproszczeniami co do ilości klas taryfowych. W celu uniknięcia częstych zmian i uzupełnień istniejących przepisów w połowie 1925 r. opracowano i ogłoszono odrębną taryfę dla kolei wąskotorowych, w której stawki za przewóz towarów różnią się od stawek taryfowych dla kolei normalnotorowych w stopniu następującym:

		koleje: wąskot. norm.	
a) za przewóz pasażerów na 1 kilometr	{ II klasy	7,0 gr.	5,5 gr.
	{ III klasy	10,5 „	8,2 „
b) za przewóz 100 kg. towarów na odległość 40 klm.	{ drzewo obrobione	36 gr.	44 gr.
	{ „ nieobrobione	36 „	29 „
	{ wyłoki buraczane	31 „	29 „
	{ buraki	36 „	40 „
	{ kamienie, wapno, cegła	31 „	29 „



Parowóz wąskotorowy P K. P.

Pod względem organizacji zarządu koleje wąskotorowe w obrębie Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej i Wileńskiej podzielone są na oddzielne jednostki administracyjne dla każdego kompleksu linii z własnym kierownikiem na czele. Zarząd centralny ześrodkowany jest w Wydziale kolei wąskotorowych z Naczelnikiem, podlegającym bezpośrednio Prezesowi Dyrekcji.

W Dyrekcjach Katowickiej i Lwowskiej ze względu na szczupłość sieci kolejowej istnieje tylko jedno kierownictwo kolei wąskotorowych przy centralnym zarządzie.

W M-stwie Komunikacji od 1921 r. niema samodzielnego Wydziału kolei wąskotorowych, a nadzór nad kolejami pań-

stwowymi i prywatnymi spoczywa w ręku Inspektora kolei wąskotorowych i specjalnych referentów przy poszczególnych Departamentach M. K.

Przejęcie pod zarząd M-stwa Komunikacji kolei wąskotorowych odziedziczonych w spadku po okupantach odbyło się w kilku etapach. W końcu 1918 r. i na początku 1919 r. objęte zostały linie, wchodzące obecnie w skład Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Krakowskiej i Lwowskiej. W końcu 1919 r. po przesunięciu linii demarkacyjnej na wschód, objęte zostały niektóre linie wąskotorowe w obrębie Dyrekcji Radomskiej i Wileńskiej. Resztę linii wąskotorowych na kręśach państwa objęło M. K. od władz wojskowych w połowie 1921 r. na mocy Ustawy Sejmowej z dnia 14 grudnia 1920 r. Wreszcie w 1922 r. objęte zostały koleje wąskotorowe Dyrekcji Katowickiej na podstawie Konwencji Genewskiej o przyłączeniu Górnego Śląska do Polski.

## I. Stan posiadania.

Długość kolei odziedziczonych od państw zaborczych w klm.

W obrębie Dyrekcji	Użytku publiczn.	Użytku gospodarcz.	Ogólna długość torów	Z tej liczby*) przekazano:
				M-stwu S. Wojsk. . . 1.400 kl.
Warszawskiej	983 kl.	1.394 kl.	2.377 kl.	M-stwu Robót Publ. . . 900 „
Radomskiej . .	658 „	1.230 „	1.888 „	M-stwu Rolnictwa . . 1.100 „
Wileńskiej . . .	768 „	1.479 „	2.001 „	razem . . 3.400 „
Lwowskiej . . .	72 „	508 „	580 „	Szredano . . 523 „
Stanisławowsk.	—	111 „	111 „	Rozebrano i wydzierżawiono . 1.023 „
Krakowskiej . .	—	13 „	13 „	
Katowickiej . .	106 „	—	106 „	
Razem . . . . .	2.587 „	4.735 „	7.322*) „	Pozostało na 1 I.1928 r w eksploatacji 2.376 kl

Ogólna długość torów eksploatowanych wzrastała do 1923 r. a następnie zaczęła spadać wskutek zamykania ruchu i rozbierania kolei znaczenia gospodarczego, których eksploatacja nie opłacała się.

Nie wszystkie jednak koleje wybudowane przez okupantów zostały uruchomione przez władze polskie. Większa część kolejek strategicznych była rozrzucona w miejscowościach mało zaludnionych i nie nadających się do eksploatacji.

W celu zabezpieczenia od kradzieży materiałów nawierzchni i taboru pozostawionych bez wszelkiego nadzoru, począwszy od 1922 r. zaczęto je rozbierać, a koszty rozbioru pokrywano z dochodów otrzymywanych ze sprzedaży zebranych materiałów.

Po ukończeniu zbiórki M. K. przystąpiło do likwidacji zbędnych dla eksploatacji materiałów drogą sprzedaży zgłaszającym się nabywcom z wolnej ręki i z przetargu nawierzchni i taboru kolejowego dla celów przemysłowych lub jako złom do hut żelaznych.

Ogółem sprzedano dotąd około 1046 klm. szyn starożytecznych wraz z akcesorjami, a z luźnych części wagonowych skompletowano i włączono do inwentarza 2062 wagony trakcji parowej i konnej z których sprzedano 1949 szt.

Z ogólnej liczby parowozów, przyjętych w spadku po okupantach, wycofano z ruchu 132, a sprzedano 92 parowozy o mocy niżej 60 K. M., jako zbyt słabych i nie nadających się do eksploatacji na kolejach użytku publicznego.

Wobec tego, że wszystkie lepsze wagony i parowozy były po ukończeniu wojny wywiezione w głąb Niemiec, trzeba było już w pierwszych latach gospodarki kolejowej zakupić zagranicą 83 parowozy i 781 wagonów o większej sile nośnej i pociągowej.

Prócz tego dla zaspokojenia wzmagających się potrzeb ruchu w ostatnich latach 1927 i 1920 zakupiono i zamówiono wyłącznie w wytwórniach krajowych 20 parowozów o mocy 100 do 140 K. M. 19 wagonów osobowych i 635 wagonów towarowych o ładowności 10 do 15 ton.

Wybudowane podczas wojny koleje wąskotorowe, zwłaszcza na kresach wschodnich, były ułożone częściowo na drogach kołowych, częściowo zaś na torowiskach prowizorycznych bez należytego odwodnienia. Wskutek tego trzeba było wykonać w pierwszych latach eksploatacji masę robót ziemnych i inwestycji niezbędnych dla doprowadzenia tych kolei do takiego stanu, aby mogły być oddane do użytku publicznego.

Nawierzchnia kolei wąskotorowych wybudowana była z różnych typów szyn od 65 do 100 m/m wysokości, częściowo na żelaznych, częściowo zaś na drewnianych podkładach.

Z wielkiej ilości typów zostały wybrane typy najwięcej używane i ustalono typ normalny, do którego zastosowano odpowiednie akcesoria. Do obecnej chwili wymieniono około 50% szyn typu lekkiego na ciężki.

Mosty były przeważnie drewniane, wybudowane z nieociosanego materiału. Odbudowano starych i wybudowano nowych 1523 metrów b. mostów całkowicie drewnianych, lub z dźwigarami żelaznymi, oraz 330 metrów b. mostów żelaznych. Prócz tego wybudowano przepustów z zamianą rur drewnianych na betonowe 5973 metrów b.

Urządzenia wodociągowe pozostały po okupacji w bardzo złym stanie. Wobec tego wszystkie parowozy zostały zaopatrzone w pulsometry w celu zasilania ich wodą ze studzien lub rzek.

Budynki były wybudowane z muru pruskiego, lub były to baraki drewniane źle ogrzewane i niehigieniczne. Ogółem wybudowano 3958 metr. kw. powierzchni podłóg budynków stacyjnych, 1657 metr. kw. parowozowni i warsztatów, 9752 metry kw. magazynów domów mieszkalnych, wież ciśnieni i innych budowli.

W tem wszystkim wybudowano 104 nowych stacji i mijanek a także przebudowano wiele istniejących stacji i torów kolejowych \*).

Na zajętych po okupantach kolejach pozostało wiele zdemontowanych i niezdatnych do ruchu parowozów i wagonów, których ilość dosięgała 7% ogólnego ilostanu taboru. Dla naprawy jego zostały uruchomione 4 warsztaty główne w Brześciu, Nowoświęcianach, Krośniewicach i w Jędrzejowie w Dyrekcjach kolejowych: Wileńskiej, Warszawskiej i Radomskiej, a także warsztaty przy wszystkich głównych parowozowniach. W tym celu zakupiono 63 obrabiarki i odpowiednią ilość narzędzi warsztatowych.

Dzięki wykonaniu w pierwszych latach większej ilości napraw i wycofaniu z ruchu niezdatnych do eksploatacji wagonów i parowozów znacznie zmniejszył się procent chorego taboru i przeciętna ilość wydzielonych do naprawy wagonów spadła z 1247 do 423, a parowozów z 128 do 65.

Jednocześnie z rozwojem warsztatów i zwiększeniem ilości obrabiarek zmniejszyła się ilość pracowników warsztatowych, co przyczyniło się do obniżenia kosztów naprawy, pomimo wzrostu drożyzny i zwiększenia przebiegu wagonów i parowozów.

Z powodu działań wojennych na wschodzie i z braku dokładnych sprawozdań statystycznych za pierwsze 3-letnie 1919 — 1921 r. zmiany w ilostanie i praca taboru wąskotorowego podane są w poniższym zestawieniu poczynając od roku 1922, czyli od czasu przejścia pod zarząd państwowy wszystkich kolei wąskotorowych w obrębie 5 Dyrekcji kolejowych: Warszawskiej, Radomskiej, Wileńskiej, Lwowskiej i Katowickiej.

Brak wyników finansowych za 1922 i 1923 r. tłumaczy się tem, że do 1924 r. rachunkowość kolejowa prowadzona była w markach polskich, a na Górnym Śląsku częściowo także w markach niemieckich, których kurs wskutek inflacji podlegał ciągłym zmianom. Po przeliczeniu marek polskich i niemieckich na złote według przeciętnej ich wartości za każdy rok, zgodnie z Ustawą waloryzacyjną z 1924 r., otrzymano wyniki zupełnie niewspółmierne i nie dające się porównać z latami następnymi.

Podane tutaj wydatki i dochody z eksploatacji różnią się od sprawozdań budżetowych ogłaszanych przez Ministerstwo Komunikacji tem, że obejmują całą sieć kolei wąskotorowych łącznie z kolejami gospodarczymi w Dyr. Wileńskiej, które do roku 1924 traktowane były jako przedsiębiorstwa pomocnicze i wyłączone z ogólnego budżetu kolei wąskotorowych.

Ogólny deficyt za 1924 r. bez kolei gospodarczych i 2-eh kolejek prywatnych, administrowanych przez państwo w Dyr. Lwowskiej, wynosił 1,412,342 zł. (według sprawozdań M. K.). Po włączeniu tych kolei do ogólnego budżetu kolei wąskotorowych, a także po skreśleniu z wydatków eksploatacyjnych kosztów budowy linii wąskotorowych w Dyr. Katowickiej, kosztów rozbiórki kolejek nieczynnych i odbudowy taboru wąskotorowego, oraz wartości wydzierżawionych materiałów kolejowych, otrzymano 141,600 zł. czystego zysku, a skreślone pozycje zaliczono na rachunek inwestycji.

Wobec tego, że wiele inwestycji przy odbudowie zniszczonych torów i budynków stacyjnych zaliczono na rachunek wydatków eksploatacyjnych, więc po dodaniu reszty inwestycji do kosztów utrzymania i przewozów, otrzymano w ogólnym wyniku przewyżkę wydatków nad dochodami z eksploatacji za lata 1924 i 1925, a niewielki zysk w 1926 i 1927 roku kalendarzowym.

Pomimo tych dodatnich wyników, dzięki innym wpływom z wydzierżawienia i sprzedaży materiałów kolejowych pokrywającym deficyt na przewozach, dochody z przewozów nie dorywnywały jeszcze kosztom przewozu. Dotyczy to zwłaszcza przewozów osobowych, gdzie na każdym kilometrze przewozu 1 pasażera z bagażem koleje wąskotorowe dokładały w 1927 r. po 33 gr.

Z tego powodu projektuje się w najbliższej przyszłości podwyższyć taryfę osobową i wykonać szereg inwestycji niezbędnych dla podniesienia dochodowości kolei wąskotorowych.

W pierwszym rzędzie konieczną jest wymiana pozostałej ilości szyn typu lekkiego na cięższe staroużyteczne szyny normalnotorowe w celu wzmocnienia nawierzchni i wprowadzenia cięższego typu taboru kolejowego, a także przebudowa stacji i niektórych linii z wielkimi spadkami i małymi łukami w celu zwiększenia szybkości jazdy pociągów.

W związku z planowaniem przekuciem niektórych linii z 600 m/m na 750 m/m rozpiętości toru, a także dla zaspokojenia wzmagających się potrzeb ruchu towarowego, projektuje się nabycie w najbliższych latach 25 parowozów o mocy 100 do 300 KM, 35 wagonów osobowych i 550 wagonów towarowych.

Gęstość ruchu towarowego za ostatnie 5 lat wzrosła z 78 do 130,4 tonn ładunków przewiezionych na każdym kilometrze długości eksploatowanych w ciągu doby, a mogła być jeszcze większa, gdyby nie brak połączeń linii wąskotorowych z kolejami normalnotorowymi, które bez gęstej sieci dróg dojazdowych i szosowych nie mogą się amortyzować i przynosić odpowiednich dochodów.

Dzięki oszczędnej gospodarce na kolejach wąskotorowych zmniejszyły się koszty naprawy i utrzymania taboru, a zwłaszcza przeciętny rozchód węgla i smarów dla parowozów i wagonów na 1-stkę przebiegu w porównaniu z 1923 r.

Jednocześnie zwiększyło się przeciętne obciążenie wagonów i parowozów, co przy jednakowym prawie średnim dziennym przebiegu ich w r. 1923 i w 1927 r. dowodzi, że tabor kolejowy obecnie jest lepiej wykorzystany.

Wskutek stopniowego zmniejszania ilości pracowników, i wzrostu gęstości ruchu zwiększała się ich przeciętna wydajność pracy, wyrażająca się zmniejszeniem ilości pracowników na każdy miljon pociąga kilometrów.

Jednocześnie zwiększało się ich średnie roczne wynagrodzenie, lecz nie w takim stopniu jak wzrost drożyzny i spadek wartości złotego w stosunku do 1924 r.

\*) W Dyr. Katowickiej, wybudowano 17,5 km. torów w celu omińnięcia tranzytu po liniach niemieckich i odciążenia linii N. Bytom — Maciejowice, a w innych Dyrekcjach przekuto 67,5 km. toru o prześwicie 600 m/m na tor 750 m/m i wybudowano 213 km. nowych linii wąskotorowych w celu połączenia ich z liniami normalnotorowymi i podniesienia ich dochodowości.





## Z DNI PRZEŁOMOWYCH.



*Gmach w którym się mieściła „Militär General Direktion der Eisenbahnen” w Warszawie.  
Obecnie — Ministerstwo Komunikacji.*



*Parowozownia w Skierniewicach.*



*Dworzec — Brześć centralny.*



*Wieża ciśnienia w Żyrardowie.*

1. Tekst zaprojektowanej, a nie doszłej do skutku depeszy. \*)

Dla możności przejęcia od władz niemieckich eksploatacji sieci dróg kolejowych, znajdujących się w granicach Wojskowej Dyrekcji Kolejowej Nr. 4, będą w najbliższym czasie mianowani funkcjonariusze Polacy na stanowiska w Działach ruchu drogowym i trakcji.

Nowomianowani funkcjonariusze polscy winni się zjawiać na miejsca służby z zaświadczeniami Polskiej Dyrekcji Kolejowej, lub Związku Kolejarzy, poczem winni być niezwłocznie i bez przeszkód dopuszczani do pełnienia powierzonych im obowiązków.

Polscy i niemieccy funkcjonariusze aż do rozporządzenia pracują równolegle.

Kierownictwo eksploatacją pozostaje w rękach Polskiej Dyrekcji, w porozumieniu z Niemieckim Zarządem Kolejowym.

W celu uniknięcia nieporozumień wszelkie depesze i odezwy, aż do odwołania winny być meldowane za podpisem niemieckich i polskich funkcjonariuszy.

Nikt z niemieckich funkcjonariuszy nie ma prawa opuszczać stanowiska aż do otrzymania odpowiedniego polecenia od Niemieckiej Dyrekcji Wojskowej.

O wszelkich nieporozumieniach tak polscy, jak i niemieccy funkcjonariusze jeszcze winni meldować telefonicznie do Zarządu Dyrekcji Kolejowej.

2. Pismo Władz Niemieckich wyrażające zgodę na oddanie kolei Władzom Polskim, nie przyjęte przez nie. \*)

KOMMANDEUR                      Warschau, Jerusalemer Allee 17.  
der                                      den 11. Nov. 1918.  
Militär  
Eisenbahn - Direktion 4.

Dem polnischen Verkehrsministerium

Warschau  
Krakauer Vorstadt 69.

Ich erkläre mich mit dem vom polnischen Verkehrsministerium vorgeschlagenen Wortlaut der Uebergabe des Betriebes einverstanden und bitte um möglichst baldige Bekanntgabe der Vereinbarung.

gz. Schmidt

Major, Kommandeur der M. E. D. 4.

RADOMSKA DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH.

OKÓLNIK Nr. 1.

O komisji odbiorczej.

Stosownie do rozporządzenia p. Ministra Komunikacji z d. 2 Listopada r. b. Nr. 146/18 zostałem mianowany Delegatem Ministerstwa Komunikacji do przejęcia kolei od władz okupacyjnych austriackich i Prezesem Komisji Odbiorczej z poleceniem zarządzenia czasowego eksploatacją wyżej wskazanych kolei w charakterze Prezesa Dyrekcji kolejowej.

Członkami Komisji Odbiorczej mianowani są: inżynier Jan Krzeczkowski moim zastępcą i Dyrektorem Wydziału Drogowego, inżynier Włodzimierz Krzyżanowski p. o. Dyrektora Wydziału Mechanicznego, inżynier Romuald Dąbrowski p. o. Dyrektora Wydziału Ruchu, inżynier Feliks Rabek Dyrektorem Wydziału Zasobów.

Inżynier Józef Mrozowski

Radom, d. 4 Listopada 1918 r.

\*) Do artykułu inż. J. Eberhardta „Koleje na ziemiach polskich w czasie wojny światowej“.

RADOMSKA DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH.

OKÓLNIK Nr. 3.

Dnia 9 b. m. o godzinie 10-ej zrana, objąłem zarząd kolejami na zachód od Lublina, włącznie ze stacją Lublin, który to zarząd otrzymuje nazwę Radomskiej Dyrekcji Kolei Państwowych.

Prezes Mrozowski

Szef Kancelarii Nowacki

Radom, d. 9 Listopada 1918 r.

RADOMSKA DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH.

OKÓLNIK Nr. 5.

Nareszcie nadeszła tak długo z upragnieniem oczekiwana chwila: polskie koleje przejęte zostały przez Władze Polskie. Szczęśliwym zrządzeniem losu nam pierwszym przypadł ten zaszczyt. Głęboko przekonany jestem, że każdy z nas odczuwa nie tylko dumę, ale i rozumie całą wagę spadających nań stąd obowiązków. Koleje to główne arterje społecznego organizmu, wszelkie naruszenia harmonji i porządku w ruchu kolejowym pociągają nieobliczalne straty dla kraju. Powinniśmy więc stać na straży tego porządku i nie dopuszczać żadnych zakłóceń w obecnej chwili organizacyjnej. Wierzę, że wszyscy staniemy jak jeden mąż i wspólnymi siłami zrobimy wszystko, aby usprawiedliwić zaufanie Ojczyzny, jakie nam okazała, powołując nas na stanowiska kolejarzy Radomskiej Dyrekcji polskich kolei państwowych. Zarazem pozwałam sobie złożyć serdeczne podziękowanie wszystkim związkom kolejowców i robotników, które swoją energią i czynną pracą przyczyniły się do rychłego przejęcia kolei i były mi wielce pomocne w tych przejściowych chwilach.

Prezes Mrozowski.

Szef Kancelarii Nowacki.

Radom, 9 Listopada 1918 r.

OKÓLNIK Nr. 1.

Warszawa, 25 listopada 1918 r.

Dane nam w dniu 11 listopada b. r. polecenie objęcia eksploatacji kolei w całej okupacji niemieckiej naszego kraju, włożyło na nas ciężkie obowiązki i wielką odpowiedzialność, gdyż od sprawności ruchu kolejowego zależy przedewszystkiem sprawa wyżywienia całej ludności i utrzymania wogóle całego życia ekonomicznego w kraju.

Zajęta przez nas placówka jest zaszczytną i jeśli zdołamy stanąć na wysokości zadania, to zasłużymy na uznanie powszechne.

Aby sprostać podjętej pracy, musimy wyżyć wszystkie siły nasze. Każdy pracownik na swem stanowisku winien włożyć całą swą duszę, dobrą wolę, umiejętność i energję, przez co dołoży cegiełkę do odbudowy Ojczyzny.

Powinniśmy pamiętać, że służyliśmy całemu społeczeństwu, przeto obowiązkiem naszym jest, stojąc na stanowisku niezbędnych wymagań kolejowych, być uprzejmymi i wyrozumiałymi w stosunkach z publicznością, ułatwiać naszym współobywatelom dokonywanie wszelkich formalności, nieuniknionych przy tak skomplikowanej maszynie, jaką jest kolej.

Przedewszystkiem, należy zwracać szczególniejszą uwagę na terminowość pracy, gdyż zadaniem naszym jest nie tylko górować nad nieudolną rosyjską gospodarką kolejową, lecz dorównać sprawności zagranicznej.

Wychodząc z założenia, że czas to pieniądz, przestrzegamy punktualności ruchu pociągów. Również starajmy się wypełnić bezwzględnie wszelkie nadszycia tak przy przewozie pasażerów, jak również i przy przewożeniu ładunków.

Ponieważ Skarb nasz jest biedny, przeto obowiązani jesteśmy starać się i dbać o zwiększanie dochodów kolei o tyle, aby one pokryły nie tylko wydatki, związane z eksploatacją, lecz je przewyższyły, gdyż w przeciwnym razie kolej byłaby ciężarem dla Państwa.

Sumienne wykonanie [czynności, związanych z eksploatacją kolei, wymagać będzie wiele inicjatywy i ciężkiej pracy.

Aby uczynić warunki pracy znośnymi, Dyrekcja ze swej strony zapewnia, że o ile tylko pozwolą środki i kredyty, będzie się starała o polepszenie materialnego bytu swych współpracowników, prócz tego już przystąpiliśmy do organizacji wydziału aprowizacyjnego, którego zadaniem będzie dostarczanie naszym współpracownikom dobrych i możliwie tanich produktów. Pragnąc dać możność kształcenia dzieci, założymy sieć szkół, a dla mniej zamożnych uczących się w średnich zakładach naukowych po za domem, otworzymy bursy.

Dyrekcja zawsze będzie starała się przyjść z pomocą finansową tym pracownikom, których los dotknął ciężę.

Mam nadzieję i wierzę niezłomnie, że mając na celu dobro Ojczyzny i przy wzajemnej ufności, potrafimy opanować wszelkie przeszkody i pośląmy trudnemu zadaniu.

Z hasłem, silni jednością i niezłomną wiarą w dobry wynik naszych poczynań przystępujemy do pracy.

Prezes Dyrekcji Inżynier W. Jakubowski.

# Kronika Krajowa.

## VIII-my Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych.

W niedzielę 7 października rozpoczął w Katowicach swe prace VIII Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych. Uszykowani w imponującym pochodzie, kilkuset inżynierów kolejowych, przybyłych z różnych stron Polski, wyruszyło z przed dworca do kościoła Marjackiego, by wysłuchać uroczystego nabożeństwa na intencję Zjazdu, a następnie udać się w pochodzie na Plac Wolności dla złożenia wieńca na pomniku powstańców górnośląskich.

Obrady Zjazdu przy szczelnie wypełnionej sali i galeriach sali teatru Rialto, rozpoczął prezes Komitetu Zjazdów inż. E. Zienkiewicz, witając przybyłych przedstawicieli Rządu, wojskowości, władz miejskich, instytucji społecznych i technicznych, wreszcie gości i kolegów, i podkreślając znaczenie odbywającego się Zjazdu na ziemi Śląskiej, ziemi złączonej znowu z Polską i odgrywającej w naszym życiu gospodarczym tak dużą rolę.

Na przewodniczącego Zjazdu prosi prezesa Lwowskiego Towarzystwa Politechnicznego inż. S. Rybickiego, co Zjazd przyjął oklaskami. Prezes Rybicki powołał do stołu prezydjalnego inż. inż. B. Dobrzyckiego, E. Landsberga, S. Rucińskiego i S. Wiktora i dziękując za powołanie go do przewodzenia podkreślił w swym przemówieniu wielkie znaczenie Zjazdów Inżynierów Kolejowych, oraz tej pracy, którą inżynierowie kolejowi dokonywują, nie tylko spełniając swe obowiązki służbowe, czego najlepszym dowodem jest sprawne funkcjonowanie kolei polskich uznane już i zagranicą, ale pracując bezinteresownie dla nauki i kolejnictwa polskiego zarówno na łamach swego organu „Inżyniera Kolejowego” jak i na swoich dorocznych Zjazdach, na których rozpatrują najdonioślejsze zagadnienia kolejowe. Kończąc swe przemówienie wznosi okrzyk na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, żywo podchwycyony przez zebranych.

Prezes Dyrekcji Kolejowej w Katowicach inż. B. Dobrzycki wita Zjazd jako gospodarz i wyraża radość, że Zjazd wypadł na prastarej ziemi Piastowej, że tu inżynierowie kolejowi będą mogli zmanifestować łączność Śląska ze wszystkimi ziemiami polskimi.

Następnie wita Zjazd w imieniu p. Ministra Komunikacji, podsekretarz stanu inż. W. Czapski, zaznacza, że władze kolejowe bacznie śledzą za pracami Zjazdów Inżynierów Kolejowych i wprowadzają w życie te uchwały Zjazdów, które są możliwe do zrealizowania niezwłocznie.

Imieniem Rządu przemawia pan Wojewoda śląski Grażyński. Stwierdza, że uczestnicy Zjazdu dali wyraz swym uczuciom, składając wieniec na grobie powstańców śląskich. I dobrze się stało, bowiem w tym momencie potrzebne jest pełne zjednoczenie wszystkich sił polskich, by dać godną odpowiedź intrygom i zakusom państw ościennych przeciwko całości ziem polskich. Życzy Zjazdowi owocnej pracy ku korzyści kolejnictwa i chwale Ojczyzny.

Imieniem Sztabu Generalnego wita Zjazd delegat Sztabu, dla którego prace inżynierów kolejowych są zawsze bardzo cenne i ciekawe.

Następnie przemawiają inż. J. Miszewski od Stowarzyszenia Techników w Warszawie, inż. S. Wiktor od Dyrekcji Stanisławowskiej, inż. S. Ruciński od Dyrekcji Poznańskiej, jednocześnie zapraszając w imieniu Dyrekcji i Koła Poznańskiego Związku na następny IX Zjazd do Poznania.

Wreszcie odczytano szereg powitalnych telegramów od J. Eminencji ks. Biskupa Śląskiego, od wszystkich nieobecnych prezesów Dyrekcji, politechniki Warszawskiej, Ministra Przemysłu i Handlu, Ministra Robót Publicznych i szeregu Kół i instytucji.

Z kolei zabiera głos prezes inż. B. Dobrzycki, by w barwnym referacie, ilustrowanym licznymi tablicami i wykresami, przedstawić rozwój gospodarczy Górnego Śląska i związaną z tem potrzebę rozbudowy sieci kolejowej Dyrekcji Katowickiej i szlaków kolejowych, którymi bogactwa naturalne i wytwory przemysłu Śląska mogłyby być wywiezione w głąb Pol-

ski i dostarczone do portów morskich i granic państwa. Referat inż. Dobrzyckiego ze względu na olbrzymie znaczenie gospodarcze podniesionych zagadnień, Zjazd zaleca Komitetowi wydrukować w najprędszym czasie, by zapoznać z tą sprawą najszerze koła opinii polskiej.

W następnych dniach 8 i 9 października odbywały się dalsze posiedzenia plenarne Zjazdu, na których inż. O. Cywiński przedstawił palącą sprawę braku inżynierów kolejowych na kolejach polskich i konieczności podjęcia niezwłocznie środków zaradczych, jeżeli koleje polskie w najbliższym czasie nie mają być pozbawione technicznie wyrobionych kierowników.

W obszernej dyskusji nad referatem, pogłębiono wyrażone obawy, podkreślając konieczność podjęcia przez Ministerstwo Komunikacji kroków, dążących ku poprawie bytu inżynierów kolejowych, nie oczekując zmiany ustawy uposażeniowej w tym kierunku. Wyrażano przekonanie, że Rząd nie może kierować się dotychczasowymi zasadami ustalania uposażeń pracowników kolejowych, gdyż pozbawienie kolei polskich sił inżynierskich, pozbawi je elementu kierowniczego, elementu kalkulacyjnego, który może pomnażać dochody kolei przez usprawnienie jej organizmu.

Polepszenie bytu niewielkiej liczby urzędników z wyższym cenzusem naukowym jest konieczne; należy iść za przykładem państw europejskich i ościennych, w których widać w tym względzie znamienne nawrót od demagogicznych i niesprawiedliwych metod powojennych pomniejszania znaczenia inteligencji i upośledzenia jej bytu.

W referacie inż. Mrozowskiego „O budżecie kolejowym i badanie nowych linii kolejowych”, referent wykazuje niesłuszność zasady obracanie dochodów otrzymanych z eksploatacji kolei na budowę nowych linii kolejowych. Dochody te winny być obracane przede wszystkim na ulepszenia istniejących kolei, ulepszenia, które, między innymi, obejmują też i ustalenie uposażeń pracowników według rzeczywistych wskaźników drożyznianych. Na budowę nowych dróg winny być wydawane koncesje, które powinny zainteresować kapitał prywatny, dla przyciągnięcia którego Rząd powinien udzielać gwarancji i ulg podatkowych.

Nad tym ważnym zagadnieniem przeprowadzono dyskusje i uchwalono poniżej podane wnioski, dążące do uregulowania tej sprawy, niejednokrotnie dość chaotycznie i różnolicie u nas traktowanej.

Wreszcie na ostatnim zebraniu plenarnym w dn. 9.X wysłuchano referatu inż. S. Tarwida o „Racjonalizacji pracy stacji rozrządowych”, sprawy od należytego postawienia, której można oczekiwać masowych oszczędności dla kolei. Zjazd wyraził uznanie dla podjęcia przez inż. T. badań w tym kierunku; życzenie, by Ministerstwo Kom. popierało te badania i stopniowo wprowadzało w życie wyniki, by w najprędszym czasie można było całą sieć stacji kolejowych należycie skoordynować.

W międzyczaste pomiędzy posiedzeniami plenarnymi, odbywały się posiedzenia sekcji eksploatacyjnej i drogowej, na których wysłuchano szeregu referatów, wnioski, do których uchwalił Zjazd na ostatnim swym plenarnym posiedzeniu, a które podano poniżej.

Dużem urozmaiceniem i z wielkim pożytkiem dla uczestników Zjazdu były wycieczki do hut i kopalń Śląska. Nasi inżynierowie mogli się naocznie przekonać o sprawności wykonywanej tam pracy i o wielkim znaczeniu dla Polski tego zakątka jej ziemi, to też w podniosłym nastroju kończono prace VIII Zjazdu, gdy przewodniczący go zamykał, słuchając słów pieśni: „*Nie damy ziemi skąd nasz ród*”.

Wreszcie wybrano Komitet Zjazdu w składzie dotychczasowym, wyznaczając jako miejsce następnego IX Zjazdu—Poznań.

W pierwszym dniu Zjazdu uczestnicy jego byli gościnnie podejmowani w gmachu Dyrekcji przez Dyrekcję i miejscowe Koło Z. P. I. K. rautem, który przeciągnął się do rana, w drugim dniu Górnośląski Związek Przemysłu Górniczo-Hutniczego podejmował Zjazd na raucie w salach Huty Królewskiej.

W tym miejscu należy się jeszcze raz podziękować zarówno wymienionemu Związkowi, jak i wszystkim Zarządom Hut i Kopalń, które uczestnicy Zjazdu mieli możność zwiedzić za gościnne przyjęcie i umożliwienie poznania naszego wielkiego przemysłu.

Pokrzepieni na duchu serdeczną łącznością koleżeńską, silniejszą solidarnością rozjeżdżali się inżynierowie kolejowi do codziennej pracy, żegnając na wspólnej ostatniej biesiadzie gościnnych gospodarzy i składając podziękowanie za miłe spędzone chwile zarówno Kolegom z Koła Katowickiego jak i Paniom z tegoż Koła za poniesione trudy i doskonałą organizację.

W. G.

## Uchwały VIII-go Zjazdu Polskich Inżynierów Kolejowych w Katowicach

z dn. 7, 8 i 9 października 1928 r.

### I. Do referatu inż. B. Dobrzyckiego: „Rozwój gospodarczy Górnego Śląska, a rozbudowa sieci kolejowej Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach“.

1. Po wysłuchaniu referatu, wykazującego cyfrowo, że wywóz węgla i produktów przemysłu z Górnego Śląska na rynek wewnętrzny oraz na eksport jest obecnie bardzo utrudniony ze względu na brak linii przewozowych, oraz niedostatecznego przygotowania istniejącej sieci, a głównie stacji rozrządowych dla stale wzmagającego się rozwoju ekonomicznego Górnego Śląska,

VIII-y Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych uznaje, że sprawa zwiększenia zdolności przewozowej z Górnego Śląska tak na rynek wewnętrzny jak i na eksport jest palącą i że należy przystąpić niezwłocznie do badań nad koniecznością budowy linii wywozowych oraz rozbudowy i przystąpienia istniejącej sieci i stacji rozrządowych do rzeczywistych potrzeb wywozu z Górnego Śląska.

2. Zjazd uważa za niezbędne zbadanie sprawy stosowania dla przewozu węgla wagonów o najkorzystniejszym stosunku tary do wagi ładunków, przystosowanych przytem do szybkiego naładunku i wyładunku w celu możliwego obniżenia kosztów przewozu.

### II. Do referatu inż. B. Cywińskiego: „Brak inżynierów na kolejach polskich w chwili obecnej i w najbliższej przyszłości“.

Po wysłuchaniu referatu inż. B. Cywińskiego „O braku inżynierów na kolejach polskich“ i przeprowadzeniu obszernej dyskusji — VIII-y Zjazd Inżynierów Kolejowych, biorąc pod uwagę powagę sytuacji, która się wytworzyła na P.K.P. wskutek stałego zmniejszania się ilości inżynierów i braku dopływu młodych sił technicznych do kolejnictwa podkreśla, iż jest to wywołane przede wszystkim przez niedostateczne uposażenie inżynierów kolejowych.

Dla zapewnienia kolejom polskim stałego należytego technicznego kierownictwa, VIII-y Zjazd uważa za konieczne utrzymanie na kolejach tych dostatecznej liczby inżynierów i w tym celu uważa za niezbędne:

1) Podwyższenie wynagrodzenia inżyniera do wysokości zapewniającej mu spokojną pracę, bez ciągłej trwogi o dzień jutrzejszy, bez uciekania się do postronnej pracy zarobkowej z uszczerbkiem dla jego bezpośrednich obowiązków służbowych, wreszcie dającej mu możność zaspokojenia potrzeb kulturalnych, zwłaszcza w zakresie dalszego doskonalenia się w obranym zawodzie.

2) Zwiększenie rozpiętości wynagrodzenia inżyniera na poszczególnych stopniach jego służby. Zwiększenie uposażenia nie powinno zależeć od wysługi lat, lecz od zasługi, od wykazanych zdolności pracownika i wydajności pracy.

3) Zapotrzebowanie młodych sił inżynierskich na kolejach winno być ustalone zapomocą opracowania materiału statystycznego. W celu zapewnienia jego pokrycia Ministerstwo Komunikacji winno udzielać stypendja niezamożnym akademikom, zamierzającym poświęcić się pracy na kolei.

W celu zachęcenia tych młodych sił do pracy na kolei, należy uprzednio uregulować uposażenie inżynierów na kolejach.

4) Przebieg służby wstępujących na kolej młodych inżynierów powinien być poddany kontroli i regulowany w ten

sposób, by ułatwić i przyspieszyć wszechstronne zaznajomienie się z wybraną przez nich gałęzią kolejnictwa. Należy oddawać ich w ręce szczególnie doświadczonych starszych inżynierów i kierować do urzędzonych nowoczesnie warsztatów pracy, w razie zaś potrzeby najbardziej zdolnych i gorliwych delegować na koszt kolei zagranicę.

Należy ustalić dla młodych inżynierów kolejowych maksymalny okres służby prowizorycznej, po którym następowalaby bezwzględnie ich stabilizacja. Należy uznać, że w czasie służby prowizorycznej inżynierowie powinni pod względem uposażenia i dodatków być zrównani z pracownikami stałymi w analogicznym stopniu służbowym.

5) Należy rozwinąć sieć średnich szkół technicznych o specjalności kolejowej i stworzyć na kolei warunki, podlegające absolwentów tych szkół do pracy kolejowej.

6) Jako środki umożliwiające polepszenie bytu inżynierów kolejowych, zanim nastąpi w tym kierunku gruntowna zmiana ustawy uposażeniowej, Zjazd widzi:

a) wprowadzenie stałych dodatków budowlanych, uchwalonych już przez Radę Ministrów w dniu 5/VII 1928 r. z zastosowaniem ich według brzmienia tej uchwały, do wszystkich inżynierów, mających styczność z prowadzonymi robotami budowlanymi bezpośrednio, lub pośrednio,

b) wprowadzenie dodatków funkcyjnych, dających możność różniczkowania stanowisk i wynagradzania za faktycznie spełnianą większą pracę,

c) wprowadzenie specjalnego stałego dodatku za wyższe studia, co umożliwi ustalenie wynagrodzenia początkujących pracowników z wyższymi studjami, w wysokości odpowiadającej włożonej przez nich pracy w studia naukowe, a w rezultacie spowoduje przyływ do kolei lepszych sił z wyższym cenzurem naukowym.

7) Uważając sprawę poprawy bytu ogółu inżynierów kolejowych za nader ważną i pilną, Zjazd nie wypowiada się co do środków potrzebnych dla pokrycia wynikających stąd wydatków, które w stosunku do niewielkiej liczby inżynierów na kolejach nie mogą być zbyt wielkie, uważa jednak, że przez zreorganizowanie kolei na przedsiębiorstwo przemysłowo-handlowe, koleje polskie powinny znaleźć odpowiednie środki, przez zestawienie więcej racjonalnych, opartych na handlowej kalkulacji, sposobach eksploatacji kolei. W tym względzie VIII-y Zjazd Inżynierów kolejowych podtrzymuje w całej rozciągłości uchwały Zjazdu V, VI i VII w sprawie reorganizacji kolei polskich na zasadach przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowego.

### III. Do referatu inż. J. Mrozowskiego: „Budżet nadzwyczajny Polskich Kolei Państwowych i budowa nowych kolei“, Zjazd uchwała:

1. Budżet nadzwyczajny winien być wydzielony z budżetu eksploatacyjnego zarówno w dochodach jak i w wydatkach.

2. Budżet nadzwyczajny winien mieć 3 działy:

a) dział budowy nowych linii

b) dział inwestycyjny na istniejących liniach,

c) dział odbudowy urządzeń zniszczonych przez działania wojenne.

3. Inwestycje, mające charakter meljoracyjny, winny stanowić osobny dział budżetu zwyczajnego-eksploatacyjnego.

4. Termin wygasania kredytów na inwestycje i budowę nowych linii winien być dwuletni, a nie jednoroczny, gdyż dotychczasowy sposób jednorocznego asygnowania kredytów budżetowych jest dla ekonomicznego przeprowadzenia inwestycji nieodpowiedni.

5. Wszelkie inwestycje i budowy nowych linii mogą być podejmowane jedynie na mocy odpowiednich ustaw, wskazujących nietylko źródło pokrycia, lecz i ogólną sumę niezbędną dla wykonania danej roboty, ścisły termin jej ukończenia, oraz wykaz różnych kredytów na ten cel przeznaczonych.

6. Ze względu na wielką doniosłość powiększenia naszej sieci kolejowej, nie odpowiadającej w stanie obecnym potrzebom rozwoju gospodarczego naszego kraju, powinno być wybudowane w ciągu najbliższych 8 lat conajmniej 2500 km nowych linii kolejowych.

7. Ponieważ wykonanie takiego programu z dochodów eksploatacyjnych nie jest możliwe, niezbędne jest zaciąganie bezpośrednio przez państwo pożyczek, lub też wydawanie kon-



cesji grupom finansowym na budowę i eksploatację oddzielnych linii kolejowych.

8. Koncesje mające na celu zainteresowanie kapitału i inicjatywy prywatnej w sprawie rozbudowy naszej sieci kolejowej wydają się w obecnych stosunkach najbardziej wskazane dla całego szeregu linii.

Dla zachęcenia prywatnego kapitału należałoby przewidzieć rządową gwarancję oprocentowania i amortyzacji kapitału budowlanego oraz ulgi w opłatach podatkowych i stempowych, bez czego pozyskanie kapitałów prywatnych wydaje się w chwili obecnej niemożliwe.

*IV. Do referatu inż. S. Tarwida: „Wprowadzenie racjonalnej organizacji pracy przetokowej na stacjach rozrządowych i przejezdowych w Dyrekcji Radomskiej“.*

1) Zjazd z uznaniem przyjmuje do wiadomości referat inż. Tarwida o doświadczeniach racjonalizacji pracy przetokowej, przeprowadzonych w Dyrekcji Radomskiej i uważa za niezbędne dalsze prowadzenie analogicznych badań pracy stacyjnej we wszystkich Dyrekcjach kolejowych,

2) Zjazd uważa, że należałoby powołać przy M. K. specjalny organ do badań całokształtu pracy stacji węzłowych i rozrządowych, jak również i kosztów własnych przewozu na poszczególnych liniach.

W Dyrekcjach kolejowych powinny być stworzone komisje, któreby miały za zadanie:

- badanie pracy stacji węzłowych i rozrządowych i organizację racjonalnego sposobu pracy,
- badanie kosztów przetaczania na stacjach,
- badanie przelotności stacji węzłowych i rozrządowych,
- badanie pracy techniczno-ruchowej na małych stacjach,
- badanie kosztów własnych przewozu na poszczególnych liniach P. K. P.

3) W celu otrzymania wydatniejszych wyników wprowadzenia racjonalnej organizacji pracy stacyjnej Zjazd uznaje za niezbędne ustalenie właściwych zasad indywidualnego premjowania pracy przetokowej, opartego na normowaniu rozchodu parowozogodzin przetokowych i na prawidłowym formowaniu pociągów.

4) Prosić inż. Tarwida o zreferowanie na następnym Zjeździe P. I. K. wyników dalszych badań z organizacji pracy stacyjnej w Dyrekcji Radomskiej z uwzględnieniem, w miarę możliwości właściwych doświadczeń innych Dyrekcji kolejowych.

*V. Do referatu inż. E. Segeta: „Elektro-semafory“.*

Zjazd uchwała:

1) Przyjąć do wiadomości referat inż. Segeta, jako opis urządzenia jego pomysłu, dążącego do niezawodnego zabezpieczenia ruchu przy stosunkowo nieznacznych kosztach, przy czym wyrazić uznanie inż. Segetowi za jego cenną pracę na tym polu.

2) Wobec szczególnej wagi najdoskonalszego zabezpieczenia ruchu, uznać za pożądane, aby w „Inż. Kolejowym“ był otwarty dział, poświęcony urządzeniom dla zabezpieczenia ruchu, celem pobudzenia inicjatywy w tej dziedzinie P. I. K. i uniezależnienia się od obcego przemysłu. Artykuł inż. Segeta byłby zapoczątkowaniem tego działu.

3) Uznać za niezbędne rozszerzenie zakresu doświadczeń na polskich kolejach z wymienionymi urządzeniami.

*VI. Do referatu inż. B. Radońskiego: „Parowóz przyszłości“.*

Wobec tego, że referat inż. Radońskiego ma charakter tylko informacyjny, przyjmując referat do wiadomości i wobec aktualności sprawy prosić Redakcję „Inżyniera Kolejowego“ o jego wydrukowanie.

*VII. Do referatu p. E. Czajkowskiego: „Biblioteki Naukowe w Ministerstwie Komunikacji“.*

Obecny stan zarówno biblioteki M. K. jak i bibliotek Dyrekcyjnych po dziesięcioletnim ich istnieniu świadczy o tym, że tak ważna w interesie służby i podniesienia fachowego wykształcenia pracowników Ministerstwa Komunikacji, oraz podległych mu urzędów, sprawa należytej organizacji, wyposażenia i prowadzenia bibliotek jest postawiona w sposób nie-

zadawalniący; stan taki wymaga gruntownej niezwłocznej naprawy.

Z uwagi na powyższe, Zjazd uważa za niezbędne poczynić odpowiednie kroki u naczelnych władz Ministerstwa Komunikacji w tym kierunku, aby sprawy dotyczące bibliotek — tak centralnej ministerjalnej, jak i dyrekcyjnych, jako miejscowe były powierzone specjalnie utworzonemu w tym celu samodzielnemu referatowi bibliotecznemu, podległemu analogicznie do Muzeum Kolejowego bezpośrednio Ministrowi Komunikacji.

Zadaniem tego referatu, współpracującego z Radą Biblioteczną w M. K., powinno być ześrodkowanie wszystkich agend, połączonych z istnieniem powyżej wspomnianych bibliotek, celem sprawnego i fachowego ich prowadzenia w obecnej ich organizacji, oraz przygotowanie w najbliższej przyszłości do scentralizowania spraw bibliotecznych na wzór organizacji centralnej biblioteki wojskowej w Ministerstwie Spraw Wojskowych.

*VIII. W sprawie zagadnienia „Jakich podkładów używać na polskich kolejach“.*

Zjazd uchwała:

1) Zasadniczo należy używać podkładów sosnowych nasyconych.

2) Należy dopuścić do użycia w dużym zakresie podkłady bukowe, które należy układać w prostych.

3) W krzywiznach i na liniach górskich, używać podkładów dębowych, lecz nasyconych.

4) Można dopuścić do użycia podkłady z modrzewia i wiązu również nasycone.

5) O ile znajdzie się sposób dobrego nasycenia świerku — należy podjąć próby używania podkładów świerkowych nasyconych.

6) W przeciągu najmniej 4-letniej należy dojść do stworzenia jednorocznego zapasu surowych podkładów dla potrzeb samego utrzymania toru.

7) Należy wprowadzić podkłady II klasy ze względu na obróbkę i na jakość drzewa. Przy dobrej jakości drzewa oznaczać jako klasę drugą podkłady gorzej obrobione i nie mające w miejscach nie niebezpiecznych *pełnych wymiarów*. Przy dobrej obróbce, jako klasę II a stanowiąc mogą podkłady z gorszego drzewa (np. sękate), a przy bukowych — ze zdrową „fałszywą twardzielią“ do  $\frac{1}{4}$  przekroju. (Ceny tych podkładów powinny być niższe niż klasy I-iej).

8) Do naprawy mechanicznego zużycia podkładów wprowadzić próbnie wkładki Rambachera, poza tem dla prostych i łagodnych krzywizn, w szczególności przy podkładach sosnowych, dyble Collet'a i dla pękniętych podkładów na szerszą skalę wiązanie taśmami żelaznymi. Nad zachowaniem się wkładek i dybli należy robić spostrzeżenia. Dobroć wiązania pęknięć jest już wypróbowana.

9) Przy podkładach drewnianych wprowadzić podkłady (siodełka) dłuższe, aby zwiększyć powierzchnię, na którą przenosi się ciężar pojazdów i przez to zmniejszyć wgniatanie się podkładek (siodełek) w drzewo. Wprowadzenie podkładek (siodełek), umożliwiających dawanie dowolnego rozszerzenia bez zmiany położenia podkładki (siodełka) i pozwalających dziurawienie podkładów przed nasyceniem, uważać należy za wskazane, przynajmniej w łukach, a to tem bardziej, że dadzą się te podkłady zastosować do każdego typu szyn:

10) Przy podkładach bukowych należy robić próby z użyciem samych haków.

11) Należy nasycać nie tylko podkłady — ale także podrozjazdnice, dyblę mostową, drzewo budowlane wystawione na wpływy atmosferyczne, drzewo do budowy parkanów, magazynów i t. d., a także klocki brukowe świerkowe, gdyż małe kawałki świerczyny dają się przepoić antyseptykiem przy zastosowaniu silnego ciśnienia.

12) Podkłady bukowe dziurowane należy nasycać próbnie nasamprzód olejem smołowym, a potem na pełno chlorem cynku i czynić nad niemi spostrzeżenia. Jakość oleju smołowego należy badać co do jego składu chemicznego, temperatury, punktów wrzenia i zawartości domieszek ciał obcych. Wskazane jest robienie prób z domieszką oleju torfowego w stosunku 1:2 oleju smołowego, gdyż olej torfowy

powoduje wedle doświadczeń włoskich mniejsze pęknięcie drzewa bukowego.

13) Należy dopuścić do próbnego użycia — podkłady żelbetowe z jednego kawałka z dyblami drewnianymi.

14) Na próbnym odcinkach należy prowadzić dokładną statystykę ułożonych podkładów, a wyniki podawać do wiadomości wszystkim Dyrekcjom. Podkłady te winny być oznaczone gwoździami pocynkowanymi na wzór gwoździ używanych zagranicą.

15) Drzewo podlegające nasyceniu winno być przedtem ostatecznie obrobione i dziurowane.

Ponadto Zjazd zaleca:

16) Wprowadzenie wózków motorowych dla przewozu materiałów i ludzi na szlak ze stacji na liniach o gęstym ruchu, jako ekonomiczne i pożądane, natomiast jako zbyt kosztowne i niedopuszczalne uznaje Zjazd używanie przez zawiadowców drezyn poruszanych siłą 2 ludzi i dlatego zaleca zaopatrzenie zawiadowców w zwykłe rowery, poruszane siłą samego zawiadowcy (o ile odcinek wynosi 15 klm. linii).

18) Oddawać większe roboty około utrzymania toru, względnie wymiany lub wzmocnienia nawierzchni próbnie w przedsiębiorstwo pod nadzorem i kierownictwem torowych i zawiadowców odcinków drogowych. Dopuszczać do konkurencji przy takich robotach robotników kolejowych z torowym na czele i, o ile będą 40% tańsi od przedsiębiorstwa postronnego, oferty ich uwzględniać. Przy mniejszych robotach próbnie akordować roboty z robotnikami i torowym.

Dla dokonywania takich prób wybrać kilka Dyrekcji i z nimi uzgodnić jakość i sposób dokonywanych prób.

18) Dążyć do stworzenia terminarza robót przy konserwacji nawierzchni.

19) Organizować zbiorowe naukowe wycieczki do państw o wysokiej kulturze naukowej. W wycieczkach powinni brać udział specjaliści z poszczególnych działów służbowych, na czele zaś wycieczki powinien stać doświadczony urzędnik. Ponadto wycieczki powinny być przygotowane odpowiednio, to jest wszelkie kwestje powinny być naprzód zakomunikowane poszczególnym zarządom kolejowym, oraz powinien być zgóry ustalony program.

20) Dla dokonywania prób najnowszych wynalazków naprz. szwajcowania szyn, rusztów pod stykami szyn, różnych maszyn roboczych, środków chemicznych do niszczenia roślinności, walcowania względnie ubijania żwirówki i t. p. należałoby zorganizować odpowiedni urząd, względnie powierzyć robienie prób poszczególnym Dyrekcjom. Pod tym bowiem względem stoją wysoko koleje węgierskie, a potem włoskie, natomiast Polska pozostaje wtyle.

21) Dla badania dostarczonych materiałów i narzędzi stworzyć laboratorium doświadczalne kolejowe na wzór znakomicie wyposażonego laboratorium włoskiego zarządu kolejowego znajdującego się w Rzymie. Zawiązek takiego laboratorium istnieje już w Warszawie.

22) Zjazd uważa za konieczne poddawać gruntownej rewizji sprawę wykształcenia młodych zawiadowców odcinków drogowych, którzy w myśl zarządzeń Ministerstwa Komunikacji, mają być zarazem i zawiadowcami odcinków sygnałowych. Przyjmowanie na kurs zawiadowców drogowych, kandydatów bez uprzedniej praktyki uważa Zjazd za niecelowe i szkodliwe. Natomiast uważa za konieczne, by kandydat po zdaniu egzaminu wstępnego odbył 2-letnią praktykę, z tego najmniej 1 do 1 1/2 roku przy samej nawierzchni, celem zdobycia przede wszystkim praktycznych wiadomości z zakresu torowego.

Powstanie szkół zawodowych dla kształcenia torowych i zawiadowców drogowych uważa Zjazd jako jedyne rozwiązanie tej sprawy.

#### IX. Do referatu inż. Głajcara: „Konserwacja materiałów drewnianych“.

Zjazd uchwała: Przyjąć referat do wiadomości uważając dezyderaty, wynikające z referatu za nadające się do dalszej w tym kierunku wyteżonej pracy zapoczątkowanej przez stworzenie Instytutu dla nasycenia i badań wyników nasycania różnymi sposobami.

#### X. Odnosnie sprawozdania do uchwały VII-go Zjazdu w sprawie organizacji Oddziałów Drogowych.

Zjazd przyjął wnioski opracowane przez Naradę delegatów Kół przy Zarządzie Głównym Z. P. I. K., a mianowicie:

1) Należy dążyć do ustalenia długości Oddziałów Drogowych od 200 do 300 kilometrów. W wyjątkowych wypadkach w zależności od intensywności pracy Oddziału i wielkości ruchu, długość Oddziału może być zmniejszona do 100 kilometrów, względnie zwiększona do 400 kilometrów.

2) Należy rozszerzyć przepisowe kompetencje Naczelnika Oddziału Drogowego. Zachodzi potrzeba wydania w tej mierze wyraźnego zarządzenia, wprowadzającego faktycznie w życie regulaminu Oddziałów Drogowych we wszystkich Dyrekcjach.

3) Należy wprowadzić niezwłocznie Oddziały Drogowe w 3-ch Dyrekcjach Małopolskich, gdzie dotąd pozostają „Sekcja Utrzymania Kolei“.

4) Należy ustalić ściśle prawa, obowiązki i odpowiedzialność Kontrolerów Drogowych, jako pomocników Naczelnika Oddziału Drogowego.

5) Kontrolerzy Drogowi winni zasadniczo zamieszkiwać w siedzibie Naczelnika Oddziału Drogowego.

6) Do większych inwestycyjnych robót oraz robót odbudowy, winni być przydzielani osobni inżynierowie, ze zwiększeniem w miarę potrzeby referatu technicznego Oddziału lub nawet przez zorganizowanie kierownictwa robót.

7) Należy przydzielić na Oddziały Drogowe tam, gdzie tego nie ma, osobnych rachmistrzów rachunkozdawczych, o kompetencji przewidzianej przez ogólne przepisy o rachunkowości.



Dworzec w Słonimie.

8) Kierownikiem referatu technicznego na oddziale drogowym powinien być zasadniczo — inżynier.

9) Należy uprościć system administracyjny z usunięciem zbędnych przepisów i biurokratycznego traktowania spraw.

10) Dla zapewnienia normalnej pracy inżynierów na Oddziałach Drogowych należy ustalić takie warunki ich bytu, które usunęłyby konieczność poszukiwania dodatkowych pobocznych zarobków.

#### XI. Zjazd przyjął wolny wniosek inż. Dobrzyckiego:

Prosić Zarząd Główny Z. P. I. K., ażeby ze względów państwowych wziął na siebie inicjatywę akcji niesprowadzania i niekupowania towarów zagranicznych i żeby się porozumiał w tej sprawie z innymi Związkami kolejowymi, nawołując te ostatnie do przeprowadzenia odpowiedniej akcji wśród pracowników kolejowych i ich rodzin.

## Kronika zagraniczna.

### Związek Polskich Czasopism Technicznych i Zawodowych i Kongres Genewski Federacji Międzynarodowej Prasy Technicznej i Zawodowej.

W dniu 25 października odbyło się Walne Zebranie nowozałożonego Związku Polskich Czasopism Technicznych i Zawodowych, na którym uczestnicy Związku zostali zaznajomieni z położeniem sprawy zatwierdzenia Statutu i przystąpienia do wykonywania zadań Związku. Liczba członków powiększa się, obecnie należą do Związku wszystkie największe czasopisma Techniczne, z zawodowych — trzy również największe i najstarsze. Do Związku mogą należeć pisma poświęcone sprawom gospodarczym w szerokim znaczeniu tego wyrazu i pisma wszelkich zawodów, mających związek z rozwojem technicznym i gospodarczym Polski. Statut przewiduje zadania praktyczne, obok ideowych, mających państwowe i narodowe znaczenie.

Na Kongres (czwarty z rzędu) Federacji Międzynarodowej Prasy T. i Z., który się odbył w Genewie, 26 — 31 Sierpnia r. b., Związek delegował Prezesa Związku i wszystkich członków związku, którzy chcieli uczestniczyć. Udział wzięło czterech członków Zarządu pp. Pawłowski, Lutosławski, Rodowicz i Mikulski, oraz delegaci Ministerstwa Przemysłu i Handlu (p. S. Czaykowski) i Czasopisma „Przegląd Wojskowo-Techniczny“ wyd. Ministerstwa Spr. Wojskowych (p. W. Ziemiński). Sprawozdanie Prezesa Związku, zarazem delegata, obejmowało prace i uchwały Związku, oraz było obrazem stosunków, jakie zostały nawiązane pomiędzy Federacją Międzynarodową, a Sekretarjatem Ligi Narodów — Międzynarodowym Biurem Pracy, Genewskim Instytutem Międzynarodowym Naukowego Organizacji Pracy i Międzynarodową Izbą Handlową (Paryż). Oprócz tego były udzielane wiadomości o utworzeniu, z ramienia Komitetu Wykonawczego Federacji (Paryż), Biur Informacyjnych (*Offices*, albo *Centres d'Information*), w kilku

miastach największych Europy, a w tej liczbie w Warszawie.

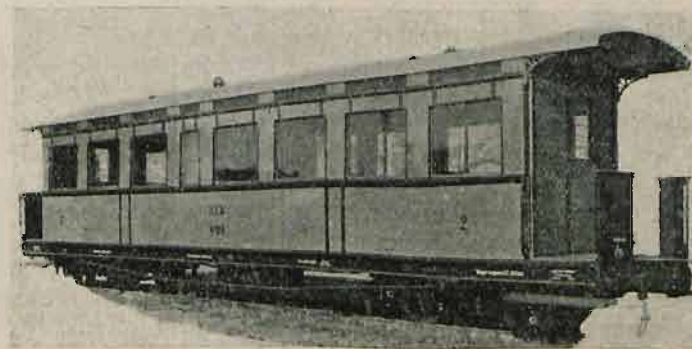
Zadania Biur Informacyjnych mają doniosłe znaczenie, szczególnie dla Polski, której rozwój techniczny i gospodarczy był w czasie utraty niepodległości wstrzymany, a obecnie rozwój stosunków z Europą Zachodnią wymaga wymiany informacji w szerokim zakresie i — aktualnej.

Sprawozdawca omówił praktyczne i ideowe znaczenie Biura, które Federacja utworzyła w Warszawie i wyjaśniał stosunek jego do instytucji rządowych, społecznych i gospodarczych. Odwołał się więc do uczestników Związku o poparcie zadań Biura, w celu, nietylko uzyskania środków, lecz w celu skoordynowania działalności Biura z miarodajnymi instytucjami.

Ponieważ Związek Polskich czasopism T. i Z. jest zarazem Sekcją Polską Federacji Międzynarodowej, więc nie może uchylić się od zajęcia określonego stanowiska względem Biura Informacji.

Kongres Genewski obrał Prezesa Związku Pols. Cz. T. i Z. na vice prezesa Federacji i na prezesa Biura Informacji. Tym sposobem w Komitecie Wykonawczym Federacji (Paryż) mamy vice prezesa Polaka. Na Zjeździe Inżynierów Słowian w Sofii (Sierpień r. b.) zapadła uchwała domagania się o obsadzenie viceprezesury przez słowianina i mianowanie Polaka, czemu stało się zadość. Stanowisko członka Komitetu Wykonawczego w Komitecie Wykonawczym, które piastował A. Pawłowski, zostało obecnie obsadzone przez inż. Nedwed'a, przedstawiciela Czech. Słowiańskie państwa mają więc w Federacji dwóch członków.

Paryskie Biuro Informacji już nadesłało na ręce prezesa Biura warszawskiego dwa komunikaty, jeden dotyczy Wystawy w Salonie Automobilizmu, drugi o tylko co odbytej w Genewie, 26-ej sesji (23 października) Komitetu Ekonomicznego przy Lidze Narodów.



# Łódzkie Elektryczne Koleje Dojazdowe

## Towarzystwo Akcyjne.

### I. Rys historyczny i rozwój finansowy.

Na zasadzie zatwierdzonych i w dniu 24-ym grudnia 1898 r. (6 stycznia 1899 r.) ogłoszonych w Zbiorze Praw warunków, Towarzystwo prywatne, otrzymało pozwolenie na budowę i eksploatację wąskotorowych elektrycznych kolei dojazdowych ogólnego użytku od miasta Łodzi do miast: Zgierz i Pabjanic.

Stosownie do warunków technicznych, zatwierdzonych przez Komitet Zarządu budowy dróg żelaznych i według orzeczenia tegoż Komitetu z dnia 27 sierpnia (9 września) 1899 r. za Nr. 191, a także na zasadzie warunków, zatwierdzonych przez p. Ministra Komunikacji, stosownie do przedstawienia Departamentu Lądowych i Wodnych Komunikacji z dnia 23 września (6 października) 1898 r. za Nr. 769, Towarzystwo otrzymało prawo budowy linii oraz urządzeń kolejowych na obrzeżach szos i gościńców.

Budowa rzeczonych kolei odbywała się pod kontrolą Państwowego Inspektora Budowy, Radcy Kollegjalnego, Inżyniera Komunikacji Ł. Millera i pod kierunkiem wybranego przez Towarzystwo i zatwierdzonego przez p. Ministra Komunikacji — Głównego Inżyniera Budowy W. Gerlicza.

Roboty przy budowie centralnych elektrycznych stacji rozpoczęte były we wrześniu 1899 r.; na szosach zaś — w kwietniu 1901 r.

Ruch tymczasowy został otwarty: na linii Pabjanickiej w dniu 4/17 stycznia 1901 r., a na linii Zgierskiej 6/19 stycznia tegoż roku. Kapitał zakładowy Towarzystwa wynosił jeden milion rubli.

Na zasadzie postanowienia p. Ministra Komunikacji, stosownie do przedstawienia z dnia 20 czerwca (5 lipca) 1901 r. za Nr. 360, w dniu 12/25 lipca 1901 r. odbyły się oględziny obu linii przez Komisję, która orzekła, iż wszystkie roboty wykonane zostały starannie i prawidłowo, zgodnie z zatwierdzonymi projektami i że ruch na obu liniach może się odbywać bezpiecznie i bez przerwy.

W dniu 1/14 lipca 1908 r., na zasadzie zatwierdzonej d. 27 marca (9 kwietnia) 1907 r. nowej Ustawy, wspomniane wyżej Towarzystwo prywatne zawiązało się w „Towarzystwo Akcyjne Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych”, które to Towarzystwo, stosownie do § 1 nowej Ustawy, zorganizowało się:

1) W celu nabycia od prywatnego Towarzystwa istniejących kolei dojazdowych ogólnego użytku: Łódź—Zgierz i Łódź—Pabjanice.

2) W celu przedłużenia rzeczonych kolei na terytorjum miast Zgierz i Pabjanic do Magistratów.

3) W celu zbudowania takich samych kolei dojazdowych:

a) od miasta Łodzi, wzdłuż szosy Aleksandrowskiej, począwszy od ulicy Zgierskiej na przedmieściu Bałuty do rynku osady Aleksandrowa;

b) od miasta Łodzi, wzdłuż szosy Konstantynowskiej do rynku osady Konstantynowa, i

c) odnogi od linii Pabjanickiej, na wiorście 3,7 (licząc od m. Łodzi), do miejscowości Ruda Pabjanicka.

4) W celu eksploatacji wyżej wymienionych linii kolejowych.

Towarzystwo Akcyjne wykonało całkowicie wskazane Ustawą roboty według kosztorysów, zatwierdzonych przez p. Ministra Komunikacji.

Na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 13/26 grudnia 1908 r. za Nr. 12221, Towarzystwo utworzyło kapitał akcyjny 600.000 rubli.

Na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 7/20 stycznia 1912 r. za Nr. 352, Towarzystwo powiększyło kapitał akcyjny o 275.000 rubli.

Na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 9/22 lutego 1913 r. za Nr. 2319/255, Towarzystwo powiększyło swój kapitał akcyjny o 505.000 rubli.

Stosownie do § 22 Ustawy Towarzystwa i na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 24 marca (6 kwietnia) 1909 r. za Nr. 4291 — dla nabycia istniejących kolei dojazdowych Łódź—Zgierz i Łódź—Pabjanice, zrealizowano wypuszczone przez Towarzystwo 5% obligacje, więc kapitał akcyjny Towarzystwa wynosił 1.380.000 rubli, a obligacyjny 997.200 rubli.

Na podstawie Rozporządzenia p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 czerwca 1924 roku o bilansowaniu w złotych kapitałów własnych przedsiębiorstw i na podstawie rozporządzenia p. Ministra Skarbu z dnia 1 lipca 1924 roku w przedmiocie szacowania przedmiotów majątkowych — na dzień 1-go stycznia 1924 roku, dotychczasowy kapitał akcyjny rb. 1.380.000.— uchwałą Ogólnego Zebrania Akcjonariuszów Towarzystwa Ł. W. E. K. D. z dnia 17 grudnia 1924 roku został przewalutowany na złote po kursie zł. 2,66 za 1 rubla, czyli wyniósł zł. 3.670.800.—

Ostatnio zaś, na zasadzie zezwolenia pp. Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu, ogł. w Monitorze Polskim Nr. 152 z dnia 5 lipca 1928 r., kapitał akcyjny został podwyższony drogą II emisji akcji, uchwalonej przez Ogólne Zebranie Akcjonariuszów Towarzystwa Ł. W. E. K. D. z dnia 24 lipca 1924 roku, o sumę zł. 4.043.200.—

Obecnie więc kapitał akcyjny Towarzystwa wynosi 29.000 sztuk akcji po zł. 266.— nominalnej wartości każda, czyli zł. 7.714.000.—

### II. Opis linii kolejowych.

Obecnie Towarzystwo Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych posiada 6 linii całkowicie zelektryfikowanych, a mianowicie:

1) linię ŁÓDŹ—ZGIERZ o długości 8.099 klm. w tem 7,07 klm. podwójnego toru;

2) linię ŁÓDŹ—ALEKSANDRÓW jednotorową o długości 11,127 klm.;

3) linię ZGIERZ—OZORKÓW jednotorową o długości 15,919 klm.;

4) linię ŁÓDŹ—KONSTANTYNÓW jednotorową o długości 8,95 klm., w czem 2 806 klm. w granicach miasta;

5) linię ŁÓDŹ—PABJANICE o długości 14,963 klm., w czem 6,282 klm. podwójnego toru;

6) linię MARYSIN—RUDA—TUSZYN jednotorową o długości 15,4 klm. z odnogą nieelektryfikowaną do Kruszewa o długości 2,312 klm.

Do tego dochodzi dwutorowy odcinek o długości 0,246 klm. linii Zgierskiej, obecnie obsługiwany przez Tramwaje Miejskie m. Łodzi.

Ogółem długość wszystkich kolei Towarzystwa Ł. W. E. K. D. wynosi 77,016 klm., licząc po osi, w tem podwójnego toru 13,6 klm.: prócz tego, dochodzi 1,033 klm. bocznic, tak, że całkowita długość pojedynczego toru wszystkich linii wynosi 91,649 klm.

Pociągi wymienionej pod punktem 3-im linii Ozorkowskiej dochodzą do Łodzi, biegnąc pomiędzy Zgierzem i Łodzią po torach linii Zgierskiej, a pociągi wymienionej pod punktem 6-ym linii Tuszyńskiej również dochodzą do Łodzi, biegnąc pomiędzy Łodzią i Marysinem po torach linii Pabjanickiej.

Przebieg budowy linii chronologicznie przedstawiał się w następujący sposób:

W roku 1901 zbudowano i zelektryfikowano jednotorowe linie Łódź—Zgierz i Łódź—Pabjanice, przyczem tę drugą doprowadzono tylko do długości 12,2 klm., t. j. do Magistratu m. Pabjanic.

W roku 1909 zbudowano linię Aleksandrowską.

W roku 1910 dobudowano 2-gi tor linii Pabjanickiej.

W roku 1911 zbudowano linię Łódź—Konstantynów oraz odnogę z Marysina do Rudy.

W roku 1912 dobudowano 2-gi tor linii Zgierskiej.

W latach 1915, 1916 i 1917, podczas wojny i niemieckiej okupacji, zbudowano z rozkazu władz okupacyjnych linię Tuszyńską od Rudy aż do Kruszewa, linja ta jednak otrzymała narazie trakcję parową.

W roku 1921 wybudowano linię Zgierz—Ozorków, również z trakcją parową.

W roku 1923 przedłużono linię Łódź—Pabjanice do dworca kolejowego P. K. P., t. j. do jej obecnej długości.

W roku 1926 zelektryfikowano linię Zgierz—Ozorków, a w roku 1927 zelektryfikowano linię Tuszyńską od Rudy do kilometru 15,4 w m. Tuszynie.

### III. Techniczny opis linii.

Wszystkie linie są wąskotorowe o prześwicie toru 1 metr. Tory zbudowane są poza granicami miast na zbozczach szos z szyn Vignole'a typu kolei normalnotorowych o wadze od 30,11 kg. do 38,4 kg./1 mtr. b., w granicach zaś miast pośrodku ulic częściowo z szyn żłobkowych o wadze od 42,8 do 54,01 kg./1 mtr. b., częściowo zaś w mniejszych miastach również z szyn Vignole'a. Szyny Vignole'a ułożone są na dębowych podkładach, szyny zaś żłobkowe na podłużnych fundamentach z szabru. Przewody jezdne poza granicami miast zawieszane są zapomocą podwójnej izolacji do żelaznych konsol, umocowanych na drewnianych słupach mniej więcej w odległości co 40 mtr. Przewód

jezdny miedziany użyty jest o przekroju okrągłym 50 mm.<sup>2</sup>, a w nowszych liniach profilowy o przekroju 60 mm.<sup>2</sup>. Dla zmniejszenia spadku napięcia przewody jezdne wzmocnione są zapomocą przewodów wzmacniających. Na ulicach miast zastosowano normalne tramwajowe zawieszenie na poprzeczkach i słupach odciągowych, przeważnie żelaznych. Napięcie stałego prądu dla trakcji wynosi zasadniczo 550 woltów, na podstacjach utrzymuje się jednak przeważnie 600 woltów. Jako przewód powrotny służą szyny, przyczem połączone z szynami i uziemiony jest biegun dodatni.

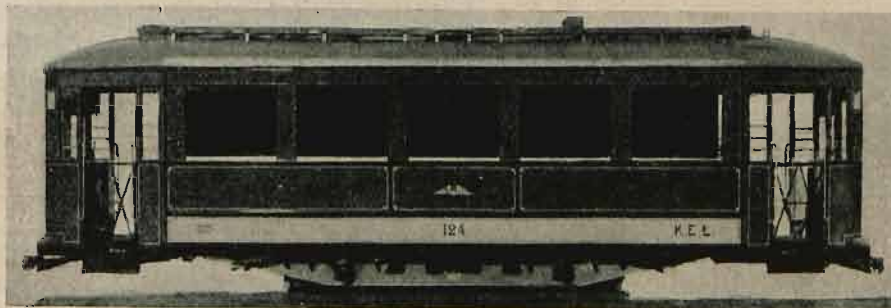
Linie Zgierska, Aleksandrowska i Konstantynowska zasilane są stałym prądem każda z własnej podstacji motor-generatorów, otrzymujących energję w postaci prądu trójfazowego o napięciu 3000 woltów z elektrowni m. Łodzi. Również z elektrowni m. Łodzi i w tejże formie prądu trójfazowego o napięciu 3000 woltów otrzymuje energję podstacja we wsi Chocianowice, zasilająca linię: Pabjanicką i Tuszyńską. Wreszcie podstacja na Górze Zwirowej zasilana jest z elektrowni m. Zgierza prądem trójfazowym o napięciu 35000 woltów i służy do napędu pociągów na linii Ozorkowskiej.

### IV. Projektowane roboty.

Obecnie projektuje się budowa drugiego toru na linii Aleksandrowskiej, przedłużenie linii Konstantynowskiej do m. Lutomiarska, czyli jeszcze o 7,3 klm., a, prócz tego, budowa linii Łódź—Brzeziny.

Dla utrzymania bardziej ekonomicznej gospodarki projektuje się skasowanie starych podstacji motor-generatorów na liniach: Zgierskiej, Aleksandrowskiej i Konstantynowskiej i zamiana tych podstacji na podstacje prostowników, przyczem linie Zgierska i Aleksandrowska zasilane być mają ze wspólnej podstacji.

Nowa linja Łódź—Brzeziny otrzyma własną podstację prostowników, zasilaną energją z elektrowni m. Zgierza lub m. Łodzi.



Wydawca: Związek Polskich Inżynierów Kolejowych.

Redaktor odpowiedzialny: Inż. A. Pawłowski.

Druk. Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka w Warszawie.

# JAN HILKNER

Warszawa, ulica Miodowa Nr. 2, Telefon 38-85

Egzystuje od roku 1831-go

POSIADA NA SKŁADZIE:

Narzędzia do wszystkich rzemiosł.—Narzędzia rolnicze.—Sprzęty gospodarskie.—  
Wyroby nożowe.—Okucia do drzwi, okien i mebli.—Gwoździe.—Śruby.—Druty.—Śrut.  
Plomby.—Blachy.—Ołów.—Cyne angielską i wszystkie odlewy.—Rury żelazne  
kotłowe i gazowe.—Mutry.—Nity.—Szplinty i Szajby.—Druty kolczaste na parkany.

# P. T. B.

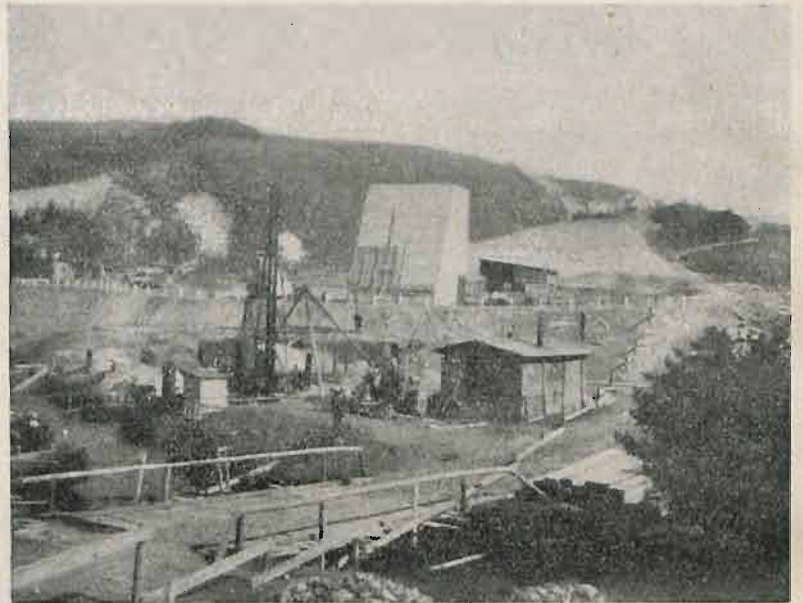
## Polskie Towarzystwo Budowlane S. A. w Warszawie.

Tel.: 255-02, 255-07, 255-29, 112-69, 206-03.

**Adres telegr. „FUNDAMENT”.**

W okresie czasu 1918—1928 r. w dziedzinie kolejnictwa wykonało:

- 1) odcinek 57 kl. Kutno—Koło,
- 2) odcinek 57 kl. Zgierz—Kutno,
- 3) odcinek 13 kl. Widzew—Zgierz,
- 4) połączenie na Górnym Śląsku 17 klm.,
- 5) bocznicę kolejową do C. S. A. w Reynel 33 klm.,
- 6) bocznicę kolejową do C. S. A. w Stewal 21 klm.,
- 7) odcinek 13 klm. Żukowo—Osowa linii Bydgoszcz—Gdynia z największym mostem na tej linii przez rz. Słupiec 3×30 metr.
- 8) 65 metr. łukowy most sklepienny przez Prut w Jaremczu,
- 9) Filary i przyczółki mostu przez Wisłę w Warszawie na linii średnicowej (fundacja pneumatyczna).



Budowa największego mostu na linii Bydgoszcz—Słupiec pod Żukowem.

Oprócz powyższych robót kolejowych w roku 1928 budowlany dział firmy prowadzi budowę całego szeregu monumentalnych i większych gmachów jak to:

- 1) Muzeum Narodowe w Warszawie o kubaturze 155.000 mt.,
- 2) Ministr. W. R. i O. Pub. o kub. 60.000 mt.,
- 3) Gmach Banku Gospod. Krajow. o kub. 90.000,
- 4) Główny Pawilon Szkolny Brat. Pom. o kub. 100.000 mt.
- 5) Szkoła Rękodzielnicza o kubaturze 60.000 mt.
- 6) 59 domów na kolonji Szustra, Henryków w Warszawie (przeszło 600 pokoi) i inne.

Firma „P. T. B.” posiada swoje własne cegielnie i kamieniołomy.

# Dobór olejów cylindrowych do parowozów z przegrzewaczami\*)

Próby wprowadzenia krajowych olejów cylindrowych do smarowania parowozów z przegrzewaczami w miejsce stosowanych olejów amerykańskich wywołały sprzeciw na niektórych linjach P. K. P. Na podstawie wyników do-  
 rażnych prób, które dotychczas nie nosiły, niestety, cech systematycznej pracy, poszczególni kierownicy parowozowni, uogólniając rezultaty swych obserwacji, odmawiają olejom krajowym zdatności do oliwienia cylindrów parowozów z przegrzewaczami.

Wysuwane obecnie na czoło zagadnień gospodarczych hasło samowystarczalności ekonomicznej Państwa musi przeniknąć i do dziedziny stosowania olejów cylindrowych pochodzenia krajowego; nie zrażając się pewnymi początkowymi trudnościami, należy dążyć do rozwiązania wszystkich problemów, jakie się tu wyłaniają.

Skoordynowanie wysiłków w kierunku wypierania produktów importowanych i zastępowania ich przez produkty krajowe, wydaje bardzo poważne rezultaty, jeżeli chodzi o wytwórczość rodzimego przemysłu naftowego. Stwierdzają to niezbicie fakty takie, jak: definitywne obalenie twierdzenia o niezdatności asfaltów krajowych do budowy dróg na skutek podjęcia produkcji asfaltów drogowych z rop krajowych; jak rozpoczęcie na wielką skalę produkcji olejów samochodowych, turbinowych, transformatorowych i lotniczych, wreszcie masowej produkcji olejów cylindrowych do pary przegrzanej, których fabrykacja z surowców rodzimych była do niedawna uważana za zupełnie niemożliwą. Oczywiście produkcja krajowa może wykazywać narazie pewne usterki, pewne „niedomagania wieku dziecięcego“, ale też przemysł naftowy nie wypowiedział w tym zakresie ostatniego słowa. Gatunki, wytwarzane od kilku lat, są stale ulepszone i już dzisiaj nie ulegają żadnej wątpliwości, że stworzenie platformy dla ścisłej współpracy między przemysłem rafineryjnym, a kolejnictwem musi w najbliższym czasie doprowadzić do uzyskania zupełnie zadawalających wyników. Nie wolno na podstawie pewnych lokalnych trudności, przechodzić do porządku nad krajową produkcją olejów do pary przegrzanej. Jeżeli pewien olej nie nadaje się do określonego celu, to przemysł może z pewnością dostarczyć natychmiast materiału o własnościach lepszych i o wyższej odporności na trudne warunki pracy. Przez odpowiednio zmienioną metodę rafinacji uzyska się w razie potrzeby olej o jeszcze wyższej smarności, o wyższej temperaturze zapłonu, aniżeli olej, który nie sprostał swemu zadaniu.

Należy dążyć do tego, by każdy zainteresowany technik wiedział, czego wogóle można żądać od przemysłu rafineryjnego i czego można od niego oczekiwać. Przemysł zaś rafineryjny musi być zapoznawany jak najdokładniej z indywidualnymi warunkami, w których pracują zapotrzebowane materiały specjalne. Przy takim postawieniu sprawy, t. zn. przy stworzeniu ścisłego kontaktu pomiędzy producentem, a konsumentem, napewno ten ostatni otrzyma z łatwością krajowy materiał smarowy, odpowiadający najwyższym wymaganiom.

Mam przytem na myśli zagadnienia, związane nie tylko ze stosowaniem krajowych olejów cylindrowych do pary przegrzanej, ale również olejów, przeznaczonych do smarowania łożysk wagonów dalekobieżnych, co stanowi od dłuższego czasu problem o pierwszorzędnej znaczeniu gospodarczym, wobec nazbyt często powtarzających się wypadków zagrzenia osi i wynikających stąd przestojów.

Produkcję wielkich współcześnie urządzonych rafinerij cechuje to, że można ją naginać stosownie do każdorazowych wymogów. Wychodząc z jednego i tego samego surowca, można nadać produktowi różne własności, zależnie od obranej metody przeróbki. Ta cecha odróżnia dzisiejsze rafinerje, formujące własności swych produktów

od wytwórni dawniejszych, których oleje niejako same „wypadały“ z produkcji bez większej możliwości wpływu na ich cechy charakterystyczne. Jako przykład formowania własności oleju przytaczam charakterystykę serii olejów cylindrowych do pary przegrzanej, produkowanych przez koncern naftowy „MAŁOPOLSKA“ w rafinerji w Jedliczu.

	Olej 285 R.	Olej 295 R.	Olej 315 F. R.
C. gat. . . . .	0.950	0.950	0.951
wiskoza przy 100° C . . . . .	5°E	5.4°E	5.8°E
pkt. zapłon. . . . .	286°C	297°C	308°C
zawartość gudronów . . . . .	19 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	19 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	19.5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
zawartość asfaltów tw. . . . .	0.06 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
zawartość koksu . . . . .	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
zawartość popiołu . . . . .	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0.0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Wszystkie powyższe oleje pochodzą z jednego i tego samego surowca.

Z punktu widzenia rafineryjnego można podzielić oleje cylindrowe na dwie zasadnicze grupy: t. zw. 1° redukaty i 2° rafinaty, przedstawiające wyższe gatunki. Redukaty są to pozostałości destylacyjne po odpędzeniu łatwiej lotnych składników ropy naftowej, przyczem takiemu procesowi koncentracijnemu poddaje się zazwyczaj materiał już raz destylowany. Otrzymane na tej drodze oleje cylindrowe zawierają zwykle jeszcze pewne składniki, mogące wpływać niekorzystnie na proces smarowania, a to na skutek tendencji do tworzenia osadu koksowego. Rafinaty są to również redukaty olejowe, które jednak w końcu toku rafinacji poddaje się pewnym procesom oczyszczającym, bądź to przez kwaszenie kwasem siarkowym, bądź też przez traktowanie materiałami absorbcyjnymi, jak sylikaty, które selektywnie wiążą na dużej powierzchni chłonej składniki o charakterze nienasyconym, łatwo ulegające różnym procesom polimeryzacyjnym.

Z powodu bardziej skomplikowanych metod przeróbki dla strat, jakie powoduje proces rafinacyjny, oleje cylindrowe rafinowane są znacznie droższe niż t. zw. czyste redukaty. O ile jednak chodzi o zagwarantowanie pewności ruchu maszyn o tak ciężkich warunkach pracy, jak parowoz z przegrzewaczami, należy z reguły stosować najcenniejszy materiał smarowy, jaki jest do dyspozycji w grupie rafinatów. Koszta bowiem, związane z użyciem droższego oleju nie pozostają w żadnym stosunku do wydatków, jakie pociągają za sobą częste rewizje parowozów, powodowane pęknięciem pierścieni doszczelniających, zatarciem cylindrów wskutek niedostatecznego smarowania i odkładania się w nich złóż osadu koksowo-olejowego. Wydatki z tem związane napewno o wiele przewyższają różnicę cen pomiędzy najdroższym i najtańszym olejem.

Dla ilustracji zmian jakim ulega redukat podczas procesu rafinacyjnego może posłużyć jako przykład następująca tabelka, w której zestawiono własności redukatów i sporządzonego z niego rafinatu.

	Redukat	Rafinat (olej cylindr. 315 FR)
C. gat. . . . .	0.960	0.951
wiskoza przy 100°C . . . . .	7.36°E	5.8°E
pkt. zapłon. . . . .	310°C	308°C
pkt. stygn. . . . .	-2°C	-3°C
zawartość gudronów . . . . .	40%	19%
zawartość asfaltów tw. . . . .	0.15%	0.0%
zawartość koksu . . . . .	0.005%	0.0%
zawartość popiołu . . . . .	0.006%	0.0%

W poprzednim artykule zaznaczyłem, że definitywny problem zdatności oleju cylindrowego stanowią nie jego własności analityczne, lecz wyłącznie jego zachowanie się w pracy. Należy też dobrać olej nie na zasadzie jakiegoś ustalonego szablonu, lecz uwzględniając warunki pracy właściwe danemu przypadkowi. Przy doborze oleju cylindrowego należy liczyć się z następującymi czynnikami: temperaturą i ciśnieniem pary wlotowej, szybkościami z jakimi para ta przepływa przez kanały u wstępu do komory suwakowej, średnicą i długością cylindrów, systemem aparatu smarowniczego. Nawet profil poprzeczny pierścieni

\*) Powyższy artykuł drukujemy w związku z artykułem: „Użycie oleju cylindrowego, krajowego, w kolejnictwie“, jaki zamieściliśmy w zeszytach Nr. 5 „Inżyniera Kolejowego“ b. r.

doszczelniających nie pozostaje bez wpływu na rezultat oliwienia.

Za najważniejszy z powyższych czynników uważa się temperaturę i według tej temperatury dobiera się olej o stosownym punkcie zapłnienia. Poglądy na wzajemną zależność pomiędzy punktem zapłonu i temperaturą pary są bardzo różnorodne. Jak długo temperatury pary przegrzanej nie przewyższają w technice 300° C., można było z łatwością dobierać olej o temperaturze zapłonu, leżącej powyżej stopnia przegrzania pary. Obecnie jednak, kiedy stopień przegrzania pary częstokroć przewyższa 300° C. ustaje możliwość takiego doboru oleju, gdyż górna granica zapłonu oleju obraca się około 300° C. i z powodu charakterystycznych właściwości oleju nie może być o wiele przekroczona.

Doświadczenia dokonywane na maszynach o najwyższych stopniach przegrzania wykazały jednak, że można również otrzymać bardzo dobre wyniki, stosując odpowiednie oleje, których punkt zapłnienia leży poniżej stopnia przegrzania pary. Rezultaty licznych doświadczeń z tego zakresu, zostały ujęte w normach niemieckich, sformułowanych przez „Verein deutscher Eisenhüttenleute” w następujący sposób: *„biorąc pod uwagę warunki panujące w cylindrach maszyn parowych, nie trzeba a często nawet nie można, stosować oleju o punkcie zapłnienia wyższym, niż temperatura pary. Punkt zapłnienia może leżeć do 40° C. niżej, od temperatury pary przegrzanej, mierzonej u wlotu do cylindra”*.

Jeżeli chodzi o stosunki ilościowe przy doborze oleju należy liczyć się przede wszystkim z systemem stosowania urządzeń smarowniczych. Tak więc tam np., gdzie stosowane są smarotłocznie centralne, musi się uwzględnić wpływ wiskozji oleju, który daje się odczuć nieraz przykro przez występowanie wysokich ciśnień w przewodach olejowych, prowadzących od smarotłoczni do miejsc smarowanych. Obok miary smarność oleju, charakteryzuje również wiskozja do pewnego stopnia zdolność oleju do rozpylania się w strudze pary, doprowadzającej olej do cylindra. To rozpylanie powinno odbywać się z łatwością, gdyż tylko w tym wypadku olej pewnie dochodzi do wszystkich miejsc wymagających smarowania.

Wpływ na stosunki ilościowe odgrywa również w pewnej mierze ciężar właściwy oleju, zwłaszcza przy przejściu z używania oleju o niskiej gęstości do oleju gęstszego. Ponieważ smaruje się objętością oleju, a zużycie wyraża się jego wagą, zachodzą tu przy różnych ciężarach gatunkowych niewielkie różnice. Krajowe oleje cylindrowe wykazują ciężary gatunkowe wyższe, niż oleje amerykańskie, przeto cyfra, wyrażająca ich zużycie zwiększa się nieznacznie, proporcjonalnie do różnic w ciężarach gatunkowych. Drobne te różnice pokrywa jednak w zupełności dyferencja pomiędzy cenami najlepszych olejów krajowych, a cenami odpowiednich gatunków produktów amerykańskich. Stojąc przed powzięciem decyzji przy wyborze pewnego gatunku oleju na podstawie dat analitycznych, musimy uwzględnić wszystkie powyżej wymienione momenty, dane przez konstrukcję maszyny i przez specyficzne warunki pracy. Bezwzględnie w pierwszej linii liczyć się musimy bardzo poważnie z temperaturą przegrzania pary. Niestety w praktyce nie zawsze można kontrolować te temperatury, gdyż nie wszystkie parowozy posiadają pyrometry. Tymczasem każdy praktyk wie, jak zmienne są temperatury pary, uzyskane w przegrzewaczach parowóz. Zmiany w szybkościach pociągów, bardzo częste wahań w obciążeniu, przestoje na stacjach, jazdy pod górę, okresy rozruchu pociągów i t. p. — wszystko to stwarza zmienne warunki, które zaznaczają się w znacznych wahańach stopnia przegrzania. Nawet dość pobieżnie prowadzone badania wykazały, że na niektórych parowozach

osiąga się temperatury 330—360° C., a olej stosowany normalnie do tych maszyn należy do najlżejszego i najtańszego typu olejów cylindrowych krajowych i wykazuje punkt zapłnienia 285° C.

Nic zatem dziwnego, że w tych ciężkich warunkach ten gatunek oleju krajowego nie zawsze dopisuje i wystawiony na działanie temperatur, do których nie był dostosowany przy fabrykacji, ulega częściowej destrukcji i przez procesy polimeryzacyjne przemienia się w osad, wywołując w następstwie niepożądane objawy niezadowolenia, a nawet niechęci do dalszych prób z olejami krajowymi, wśród których dzisiaj z łatwością można znaleźć gatunek, zdolny nawet i w tych warunkach sprostać zadaniu.

Najprostszym rozwiązaniem w podobnych wypadkach jest przejście do oleju cięższego, niż dotychczas stosowano i obiektywne wypróbowanie, jak się ten olej zachowuje w ruchu. Takie wypróbowanie, aby nosiło cechy systematycznie prowadzonego doświadczenia, musi rozpoczynać się i kończyć otwarciem cylindrów, zbadaniem ich stanu i stanu pierścieni, oraz zebraniem ilościowym utworzonego ewentualnie osadu. O ile chodzi o ściśle ustalenie przyczyn tworzenia się tego osadu, to dać je może jedynie chemiczna analiza.

Tylko w bardzo rzadkich wypadkach można winę za powstanie osadu zwać w 100% na olej. Natomiast mogą tu poważną rolę odgrywać: zanieczyszczenie pary szlamem porwanym z kotła, gatunek szczeliwa zastosowanego w dławnicach, własności metalu pierścieni doszczelniających i inne czynniki uboczne. Raz jeszcze podkreślam, że jedynie systematyczne badania laboratoryjne, mogą w pełni wyświecić przyczyny powstawania osadu. Warto na tem miejscu przytoczyć pogląd wysokiego autorytetu europejskiego w sprawach olejowych, prof. Holdego, który powiada, że przyczyny powstawania osadu zależą przede wszystkim od warunków ruchowych i przeważnie należy ich wśród tych warunków poszukiwać. W większości badanych przypadków, przyczyna tworzenia się osadu nie daje się sprowadzić do zanieczyszczeń, lub anormalnych własności fizycznych, czy też chemicznych, zastosowanego oleju. Tylko jeden raz można było uznać za przyczynę utworzenia się koksu, powstanie mydła żelazowego wskutek działania kwasów organicznych zawartych w oleju na ścianę cylindra. Bardzo często tworzenie się osadu w cylindrach maszyn jest spowodowane przez przedostanie się zanieczyszczeń mechanicznych, a w szczególności piasku. Prowadzi to do ścierania się ścian cylindrów i pociąga za sobą lokalne przegrzania, które są wkońcu przyczyną rozkładu oleju. Z parą może się również przedostać lotny pył, lub ciała stałe z wody zasilającej i zendra (tlenki żelaza) oderwana od ścian przegrzewacza. Zanieczyszczenia te, doszedłszy do cylindra, stawiają pewność smarowania pod znakiem zapytania. W ten sposób winę za powstawanie osadu koksowego przy stosowaniu oleju o normalnych własnościach, można przypisać temu olejowi dopiero w drugim rzędzie.

Dla prowadzących odnośne doświadczenia, słowa Holdego winne być wskazówką i bodźcem do jak najbardziej obiektywnej i jak najsumienniejszej oceny rezultatów. Nie wolno na podstawie ujemnego wyniku paru dorywczych doświadczeń z jednym tylko gatunkiem oleju przesądzać kwestji zdatności krajowych olejów do pary przegrzanej wogóle, tem bardziej, że doświadczenia wykonane z innymi gatunkami na maszynach stałych wydały wprost świetne rezultaty.

Należy żywić nadzieję, że racjonalne, wolne od uprzedzeń, postawienie dalszych doświadczeń przy stałej i ściślejszej współpracy kolejnictwa z przemysłem rafineryjnym, pozwoli w najbliższej przyszłości uzyskać i w tej dziedzinie wyniki pozytywne, dowodząc, że i na tem polu polska produkcja może nie gorzej od zagranicznej zaspokoić zapotrzebowania wewnętrzne.



# Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce

## Spółka Akcyjna

### ZAKŁADY W CHRZANOWIE

Polski przemysł lokomotywowy zapoczątkowany został w r. 1919 przez założycieli Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S. A. p.p. Piotra Drzewieckiego, św. p. Władysława Jechalskiego i Leopolda Wellisza.

W czerwcu 1920 r. Rząd zawarł z Fabryką umowę na dostawę w ciągu 10 lat 1.200 lokomotyw. U uruchomienie fabryki nastąpiło w listopadzie 1923 r., a budowa pierwszej lokomotywy została ukończona w marcu 1924 r.

Do chwili obecnej fabryka dostarczyła Polskim Kolejom Państwowym zgórą 200 normalnotorowych lokomotyw osobowych i towarowych o układzie osi 1-4-0, 2-4-0 i 1-5-0. Lokomotywy te należą do największych z pośród typów używanych w Europie, wyposażone są w nowożytnie urządzenia techniczne i pracują ku zupełnemu zadowoleniu polskich władz kolejowych.

W ostatnich latach Ministerstwo Komunikacji, ze względu na ciężkie warunki finansowe Państwa, zmuszone było zwolnić tempo odbioru lokomotyw i wskutek tego fabryka, aby pełniej wykorzystać swą zdolność wytwórczą, zapoczątkowała przed dwoma laty nowy dział produkcji lokomotyw wąskotorowych i przetokowych oraz specjalny dział produkcji motorowych walców szosowych.

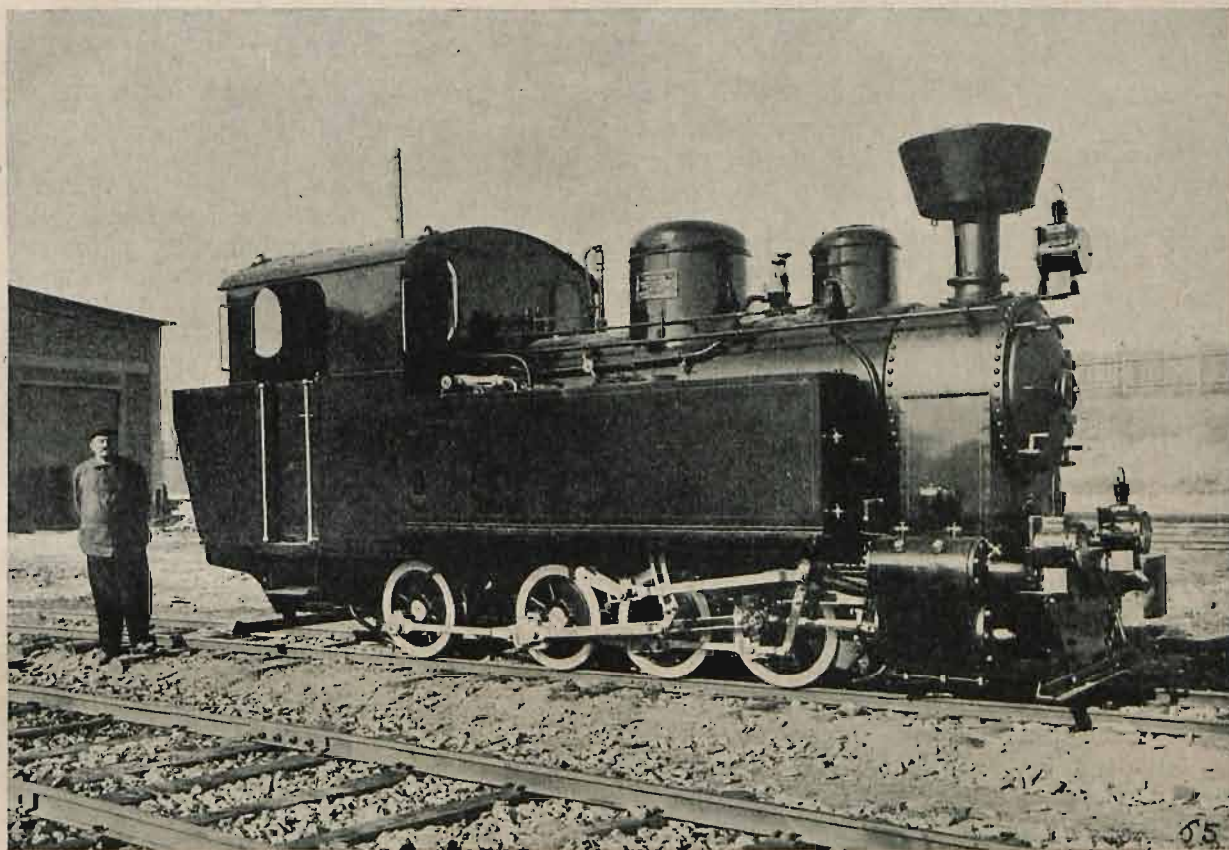
Poza Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Spraw

Wojskowych, odbiorcami fabryki w zakresie lokomotyw wąskotorowych są: huty, cukrownie, tow. ekspl. leśnych\* oraz podjazdowe kolejki, w zakresie zaś walców przeważnie władze samorządowe i dyrekcje robót publicznych.

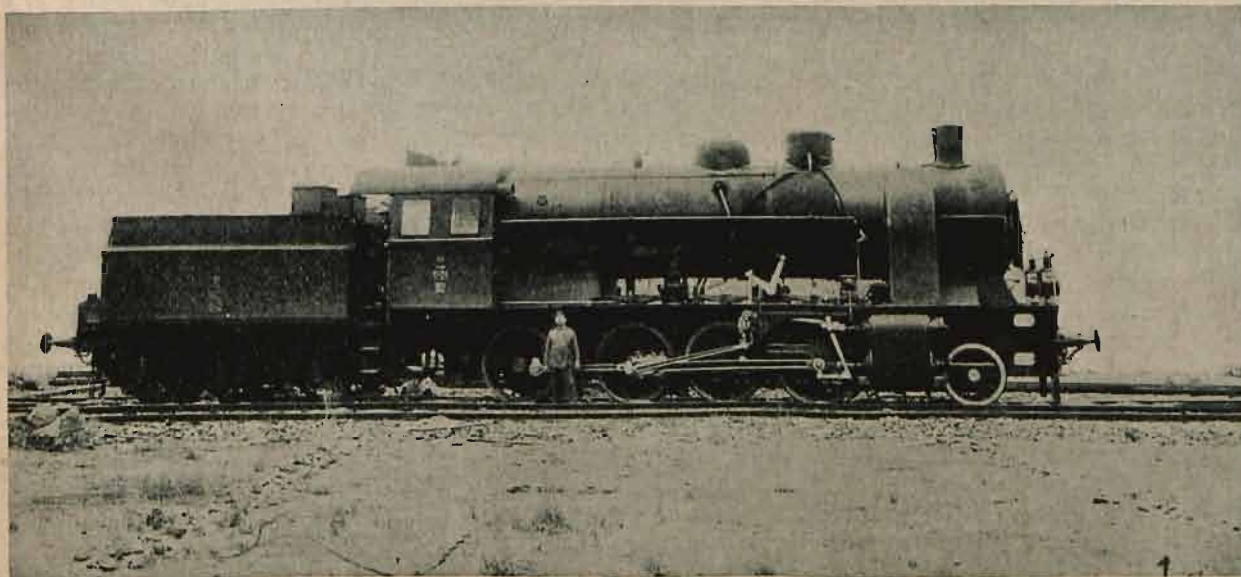
Zakłady Spółki zbudowane są przy stacji Chrzanów w Małopolsce, a więc w pobliżu najbardziej uprzemysłowionego rejonu w Polsce. Obszerne tereny fabryki umożliwiają dalszą jej racjonalną rozbudowę, a w prowadzeniu fabrykacji stosowane są racjonalne zasady naukowej organizacji.

Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, współpracuje z jedną z najstarszych fabryk lokomotyw w Europie „Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ w Wiedniu oraz ze Spółką Akcyjną „W. Fitzner i K. Gamper“, najstarszą fabryką kotłów w Polsce.

Prezesem Rady Spółki jest p. Aleksander hr. Skrzyński. Zarząd składa się z p.p. Piotra Drzewieckiego, Kazimierza Baudy, Jerzego Bauereritza, Hipolita Gliwica, Ernesta Prossyego, Alberta Ungara i Leopolda Wellisza. Dyrekcja Fabryki p.p.: Roman Morawski i Guido Sanchez de la Cerda.



4-osiova lokomotywa wąskotorowa typu „Kujawy” dla toru 750 mm., dostarczona w październiku r. b. Ministerstwu Komunikacji.



Normalnotorowa lokomotywa towarowa typu Ty 23.

# „FORTIS“

KRAJOWA FABRYKA KAS I KONSTRUKCJI STALOBETONOWYCH SP. Z O. O.

TELEFON 257-31

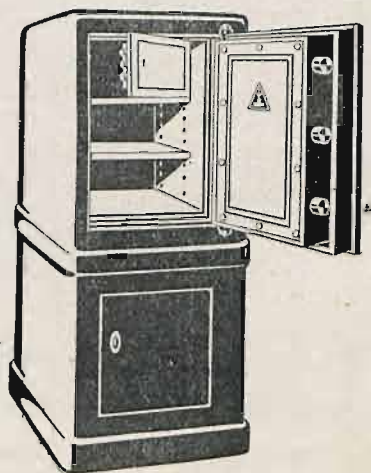
WARSZAWA

UL. TOWAROWA 33

## Kasy betonowe syst. „FORTIS“.

Jedną z bolączek, trapiących już oddawna, a szczególnie po wojnie, wszystkie instytucje, zmuszone do przechowywania większych funduszków gotówkowych, jest bezspornie plaga włamań do kas ogniotrwałych.

Plaga ta się rozpowszechniła ostatnio bardzo silnie, specjalnie i w Polsce. Nie pomaga żaden nadzór, ani policyjny, ani wewnętrzny zainteresowanych instytucji. Pokusa łatwego zdobycia pieniędzy jest tak wielka, a rozprucie kasy metalowej tak łatwe, że włamywacze zawsze znajdują drogę do kasy, albo myląc czujność straży, albo, co zdarza się rzadziej, ale jednak się zdarza, ograbiając kasy wspólnie ze służbą, mającą kas tych pilnować.



Włamywacze należeli dawniej do elity przestępców. Skromne środki techniczne, jakimi dawniej mogli włamywacze operować, powodowały pewną selekcję złodziejską. Trzeba było mieć duże znajomości fachowe, rutynę i wogóle być wykwalifikowanym i zręcznym rzemieślnikiem, ażeby móc kasę rozpruć. Po wojnie jednak sytuacja zmieniła się gruntownie.

Na skutek ogólnego zubożenia, fabryki kas zaczęły produkować kasy przeważnie tanie, ze zwykłej blachy, grubości 1½ do 2 mm. Kas stalowych pancernych, których rozprucie jest trudniejsze, wogóle nie produkowano. Czasy inflacji spowodowały olbrzymie zapotrzebowanie na kasy ogniotrwałe, potrzebne dla przechowywania wielkich ilości banknotów, będących w obiegu. To też kasy zaczęły wyrabiać wszyscy ślusarze i gatunek ich obniżył się jeszcze bardziej.

To też w użyciu są albo kasy żelazne przedwojenne, które były przed wojną w Kongresówce poważnym obiektem eksportowym na Rosję, i jako takie, odpowiednio niskiego gatunku, oraz kasy z czasów inflacji, jeszcze słabsze w gatunku. Nie lepiej się prezentują kasy ogniotrwałe w b. zaborach pruskim i austriackim, pochodzące przeważnie z fabryk niemieckich i austriackich, obliczonych na eksport i produkujących kasy odpowiednio tanie i odpowiednio słabe.

Naogół śmiało można liczyć, że 98% kas ogniotrwałych, będących dziś w użyciu, są to kasy blaszane o przeciętnej grubości pudła od 1½ do 3 mm., a więc kasy, nie dające żadnego zabezpieczenia od włamania. Zresztą i kasy stalowe pancerne, uważane dawniej za niezdołbane, są dziś, wobec rozpowszechnionych i udoskonalonych aparatów acetylenowych, zupełnie dostępne dla włamywaczy. Najsilniejszy pancierz stalowy może być z łatwością przepalony płomieniem acetylenowym w ciągu pół godziny. Okazało się to ostatnio przy włamaniu do jednego z większych

banków w Warszawie, gdzie włamywacze zatarasowali drzwi od środka, uniemożliwiając dostęp do skarbcza. Poradzono sobie z tem w ten sposób, że wezwani robotnicy z fabryki „Parowóz“ w Warszawie w ciągu piętnastu minut przepalili autogenem drzwi pancerne do skarbcza, uważane za nie do zdobycia.

Jeszcze łatwiejszą sprawą jest włamanie do normalnej kasy ogniotrwałej. Służy do tego t. zw. „rak“. Jest to specjalny nóż, skonstruowany identycznie ze znanymi nożami do otwierania konserw, tylko znacznie większy i zaopatrzony w silny trzonek. Wystarczy zrobić świdrem w kase otwór i rak, założony do tego otworu, pruje kasę ogniotrwałą tak, jak się otwiera pudełko konserw. Popiół, znajdujący się między zewnętrznym a wewnętrznym pudłem kasy, zostaje wyrzucony i prucie powtarza się jeszcze raz na ścianie pudła wewnętrznego. Cała operacja trwa zaledwie 20 minut i zawartość kasy jest łupem włamywaczy.

Mimo specjalnych środków ostrożności, wypadki ograbienia kas zdarzają się również i na stacjach Polskich Kolei Państwowych. Ostatnio udały się włamania do kas stacyjnych w Łapach, Skarżysku i Działdowie, gdzie łupem włamywaczy padły poważne sumy. Również i w reSORCIE Poczt i Telegrafów wypadki takie miały miejsce. Urzędy Pocztowe w Radomiu i Przemyśle straciły razem około ćwierci miliona złotych. Wypadki te są najlepszym dowodem, że żadna straż nie pomoże, jeżeli rozbicie, wzgl. przepalenie kasy trwać może około pół godziny.



Ostatnio na zachodzie rozpowszechnił się nowy typ kasy, budowany nie z blachy żelaznej, czy stalowej, a z **betonu**. Kasy te są wynalazkiem inż. Thöriga z Zurichu, który przez dłuższy czas był budowniczym skarbców bankowych. Wpadł on na pomysł, ażeby system budowy skarbców zastosować do budowy każdej poszczególnej kasy. Zagadnienie to udało mu się szczęśliwie rozwiązać w ten sposób, że kasy syst. „Thöriga“ odlewa się wyłącznie z betonu, na specjalnym szkieletcie ze spirali stalowych w metalowych formach, skonstruowanie których było największą przeszkodą przy fabrykacji kas betonowych. Kasa betonowa pozostaje w formie przez 48 godzin, poczem forma zostaje z kasy zdjęta, zaś sama kasa odstawiona na 3—5 miesięcy, celem wyschnięcia. Po stężeniu, tworzy kasa betonowa z wtopionym wewnątrz szkieletem jedną nierozzerwalną potężną bryłę — **monolit** — odporną na wszelkie zakusy włamywaczy. Kasę betonową można wysadzić w powietrze dynamitem, nie można jej jednak ani pruć „rakiem“, ani przepalić acetylenem, gdyż betonu nie można krajać i beton jest odporny na działanie wysokich temperatur.

Kasy betonowe Thöriga, t. zw. systemu „Fortis“, wyrabiane są już od 10 lat w wielu krajach Europy i Ame-

ryki, w Polsce zaś od 2 lat. Mimo wyprodukowania wielu tysięcy kas betonowych, nie było jeszcze ani jednego wypadku udanego włamania do kasy syst. „Fortis”, chociaż usiłowania włamań były bardzo liczne. To też Towarzystwa Ubezpieczeń, silnie zainteresowane materialnie w gatunku ubezpieczonych kas, szybko na to zareagowały, obniżając stawki asekuracyjne od kas syst. „Fortis” co najmniej o 25% w stosunku do stawek, obowiązujących przy ubezpieczeniu najsilniejszych kas stalowych pancernych. Jest to najlepszy dowód odporności kas betonowych. Rabat od ubezpieczenia kas „Fortis” przyznają również i wszystkie polskie Towarzystwa Ubezpieczeń.

Fabryki kas metalowych, zagrożone w swej egzystencji przez produkcję kas betonowych, reklamują się ostatnio, że robią kasy „stalowo-betonowe”. Kasy te jednak nie mają nic wspólnego z kasami syst. „Fortis”. Są to zwykłe kasy żelazne, tylko zamiast popiołu, mają wlaną między pudła mieszaninę cementu, wody, gwoździ i t. p. Mieszanka ta ma tworzyć beton i być pancierzem, odpornym na włamanie. Wyższość kas „Fortis” nad podobnymi wyrobami rzuca się od razu w oczy. Jeżeli w kasach metalowych „betonowanych” beton ma być pancierzem, który chroni od włamania, to przecież kasa „Fortis”, wykonana całkowicie z betonu, napewno ochroni zawartość kasy przed włamaniem lepiej, niż cienka warstwa betonu w kasie żelaznej. Różnica jednak między kasami betonowymi syst. „Fortis” a kasami metalowymi betonowanymi tkwi znacznie głębiej. Kasa „Fortis” jest monolitem, lanym w jednej sztuce, oczywiście oddzielnie korpus, oddzielnie drzwi. Po odlaniu, kasa „Fortis” tężeje, mając dostęp powietrza ze wszystkich stron, w ciągu kilku miesięcy. Czas ten wystarcza w zupełności na wyparowanie wody z betonu, poczem kasa „Fortis” tworzy jedną nierozdzielalną bryłę. Poza tem surowce, używane do wyrobu kas „Fortis”, są dobierane specjalnie starannie i naukowo studjowane przed użyciem. Wysokowartościowe cementy, specjalny granit, przemylwany kilkakrotnie przed użyciem,

czysty piasek. Wszystkie te surowce używane są po dokładnem zbadaniu ich własności i stopnia wiązania się i używane są w pewnym ściśle określonym i naukowo zbadanym stosunku.

Sposób betonowania kas metalowych jest zupełnie inny, niż w kasach „Fortis”. Do już gotowej kasy metalowej wlewa się mieszaninę, mającą tworzyć beton. Pomijając już surowce, używane do tej operacji, beton ten, jeżeli się wytworzy wogóle, nie posiada żadnej wartości, gdyż zamknięty między ścianami kasy, nie może być ubity, jak przy kasach „Fortis”, i nie ma zupełnie ujścia dla wody. Woda ta, nie mając gdzie parować, zbiera się między blachą kasy, a betonem, prze z wielką siłą na blachę, powodując często t. zw. „puchnięcie” kasy oraz rdzewienie zamków. Poza tem beton ten jest kruchy, daje się łatwo wydłubać i nie jest odporny na płomień acetylenowy, gdyż jest zbyt silnie przepojony wodą. To też przeprowadzony ostatnio przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów w Paryżu konkurs kas ogniotrwałych wykazał znaczną wyższość kas syst. „Fortis” nad kasami metalowymi, wypełnionymi betonem, gdyż tylko kasa „Fortis” oparła się skutecznie wszelkim sposobom włamania.

Kasy betonowe syst. „Fortis” wyrabiane są w najróżniejszych modelach, od małych gabinetowych do olbrzymich bankowych o wadze około 4 tonn w jednej sztuce. Wszystkie kasy wyrabiane są w sposób identyczny, tworzą monolityczne odlewy w 1 sztuce i są bez względu na cenę, wielkość i wagę, jednakowo odporne na włamanie. Zewnętrznie wykończone są na podobieństwo kas metalowych i tak samo lakierowane, tak że się na pierwszy rzut oka od kas tych wcale nie różnią.

Kasy „Fortis” są znacznie tańsze od kas metalowych pancernych, a tylko niewiele droższe od zwykłych kas blaszanych. To też kasy „F” są chętnie nabywane nie tylko przez instytucje prywatne, ale i przez Dyrekcje Kolei, Laśów, Poczt i Telegrafów oraz inne instytucje państwowe.

# Centrala Zbiorowych Ładunków

Sp. z o. o.

ZARZĄD: Warszawa, ul. Złota 21

Założyciele i Udziałowcy domy ekspedycyjne: C. Hartwig, S. A.,  
Polski Lloyd, S. A., Północne Towarzystwo, S. A.

Ajenty: w Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Krakowie, Lwowie,  
Bielsku, Katowicach, Łodzi, Częstochowie, Białymstoku, Wilnie.

Przedsiębiorstwo zostało założone w drugiej połowie roku 1926 za zgodą Ministerstwa Komunikacji na podstawie p. 19 Postanowień Taryfowych w celu zbierania od kupców, przemysłowców i ekspedytorów, drobnych przesyłek i formowania z tychże całowagonowych i półwagonych partji marszrutowych. Każda przesyłka w takiej partji — wysyła się za oddzielnym listem przewozowym pod adresem właściwego odbiorcy lub ekspedytora. Klientela otrzymuje od Centrali Zbiorowych Ładunków — premje pieniężne za dostarczanie swych przesyłek na stacjach nadania do wagonów zbiorowych tej firmy (partje marszrutowe), odchodzących z wyżej wymienionych punktów w pewnych dniach w różne kierunki. Towary wysyłane w zbiorowych wagonach Centrali Zbiorowych Ładunków — przybywają do stacji przeznaczenia w najkrótszym terminie, albowiem wagony te są przewożone na całej odległości pociągami towarowo-pośpiesznymi.

Centrala Zbiorowych Ładunków za czas ubiegły zdążyła już sformować z drobnych przesyłek i wysłać ponad 5000 zbiorowych wagonów w różnych kierunkach na od-

ległości od 100 do 800 kilometrów, przyczem waga ładunków w każdym z tych wagonów sięga od 5000 do 15000 kilogramów. Przeciętnie zaś na każdy wysłany przez Centralę Zbiorowych Ładunków wagon przypada wagi okrągło 7000 kilogramów, co stanowi najlepszy dowód korzystności funkcjonowania organizacji C. Z. Ł. tak pod względem sprawności, jak i szybkości przewozu drobnicy na P. K. P. (wagony przechodzą przez wszystkie węzły bez zatrzymywania, bez segregacji i bez przeładunku), jak również i pod względem gospodarki kolejowej, która osiąga w tych warunkach poważne oszczędności na wykorzystaniu ładowności i pojemności wagonów i na szybkim obrocie takowych; w innych zaś warunkach przewóz drobnicy na P. K. P. nie daje takich efektownych rezultatów, albowiem wagony wysyłane nie z partjami marszrutowymi są często zatrzymywane na węzłach w celu segregacji i przeładunku towarów, a wysokość załadowania tych wagonów wynosi mniej 60% przeciętnej wysokości załadowania wagonów, wysyłanych z partjami marszrutowymi przez C. Z. Ł.

# Sp. Akc. H. CEGIELSKI

## w POZNANIU

wzięła swój początek z fabryki maszyn rolniczych, założonej w r. 1846 przez profesora Hipolita Cegielskiego, jako objaw energii gospodarczej społeczeństwa polskiego pod zaborem pruskim.

Walcząc z silniejszym przemysłem niemieckim, zagradzającym mu dostęp do polskiego konsumenta, firma podlegała stopniowemu rozwojowi i w r. 1899 przeistoczyła się w Spółkę Akcyjną, jednak do wybuchu wojny światowej pozostała tylko fabryką maszyn rolniczych i urządzeń przemysłowo-rolnych.

Wojna, dająca niepodległość narodowi polskiemu, była również i dla firmy H. Cegielski przełomową. Po wojnie nastąpił skup kilku mniejszych przedsiębiorstw przemysłowych niemieckich, które rozbudowano w następstwie do poważnych rozmiarów.

Fabrykację wagonów uruchomiono w r. 1920. Dział ten może wypuszczać normalnie tygodniowo 50 wagonów towarowych najrozmaitszych typów oraz 6 wagonów osobowych 4-osiowych miesięcznie; prócz tego budują warsztaty te wagony specjalne, jak: pocztowe, chłodnie, wagony do przewozu piwa, cysterny i t. p.

Tereny sąsiadujące bezpośrednio z fabryką wagonów przeznaczono na cele budowy fabryki parowozów, aby w ten sposób połączyć w jeden rejon administracyjny całość produkcji ruchomego taboru kolejowego. Fabryka parowozów jest od r. 1926 w pełnym ruchu, produkując do 60 parowozów rocznie. Jest ona jedyną fabryką parowozów w kraju, posiadającą wszystkie działy produkcji parowozów, a więc odlewnie żelaza i stali, kotleńnię, kuźnię, warsztaty mechaniczne i montjernię, włącznie z wszelkimi warsztatami pomocniczymi jak resorownia, śrubiarnia i t. d.

Własna kotłarnia dostarcza do parowozów kotły parowe, jak również buduje z wielkim powodzeniem kotły przemysłowe na wysokie i niskie ciśnienia.

Obecnie Zakłady Sp. Akc. H. Cegielski dzielą się na trzy oddziały:

*Oddział I.* na przedmieściu Główna, obejmujący odlewnię żelaza, stali i spiżu, fabrykę śrub, nitów i drobnych przedmiotów kutech, fabrykę maszyn rolniczych, w której produkuje się młocarnie od najmniejszych kieratowych do największych parowych, kieraty, stertniki do słomy i siana, jako też siewniki rządowe, grabie konne i kartoflarki.

*Oddział II.* przy ul. Strumykowej, zajmujący się remontem maszyn rolniczych i przemysłowych, budową gorzelni i rektyfikacji spirytusu oraz krochmalni i syropiarni.

*Oddział III.* przy ul. Górna Wilda, fabryka parowozów i wagonów kolejowych, osobowych i towarowych, urządzeń cukrowniczych, kotłów parowych, zbiorników do gazów i płynów, konstrukcji żelaznych, lokomobil parowych, przewoźnych i stacyjnych, i walców szosowych.

Prócz tego posiada Sp. Akc. H. Cegielski własną nowoczesną cegielnię parową, oraz duże tartaki w Chodzieży.

Tereny, należące do Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu i Chodzieży, wynoszą ogółem 1.245.000 mtr. kw.

Zabudowano na tych terenach przeszło 115.000 mtr. kw. na cele fabrykacyjne.

Poza tem posiada Sp. Akc. H. Cegielski 29 domów mieszkalnych, w których znajduje się 260 mieszkań zajętych przez pracowników firmy.

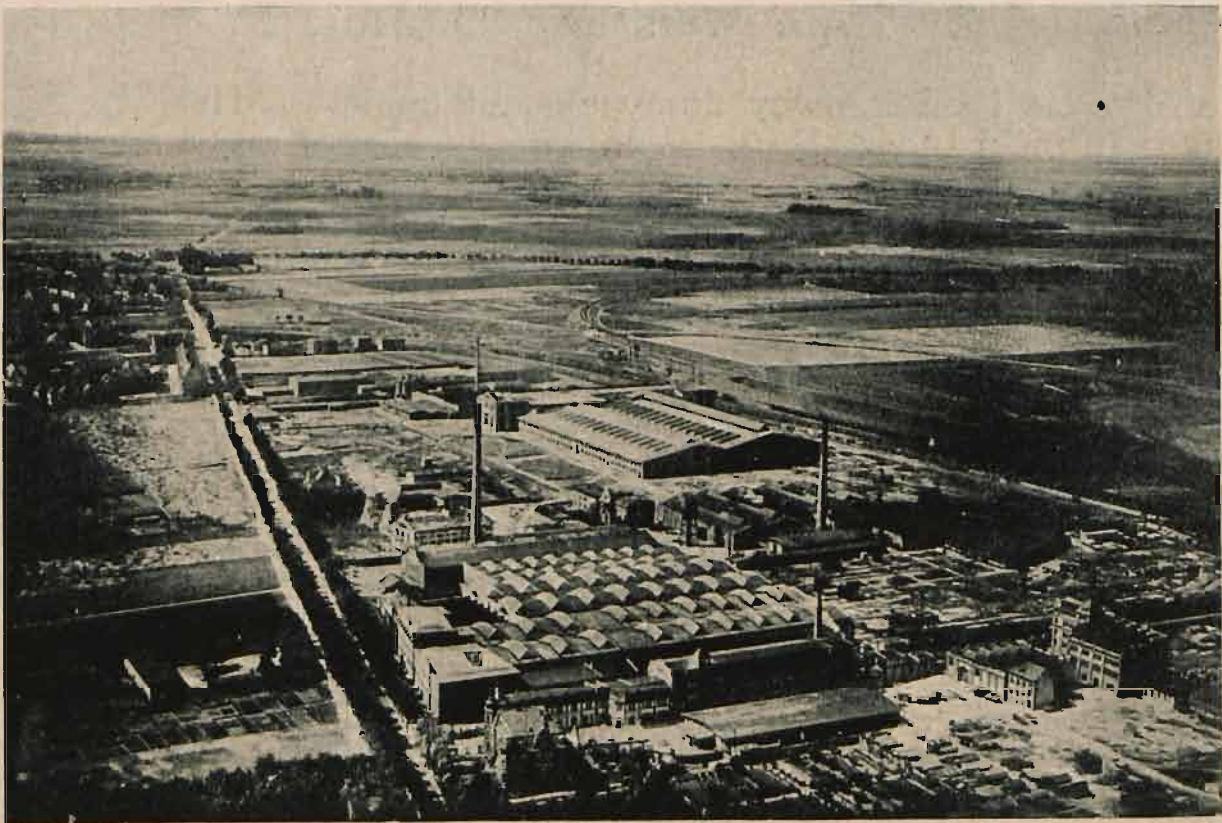
Ogółem Sp. Akc. H. Cegielski zatrudnia w chwili obecnej około 4.900 pracowników.

Wartość produkcji w r. 1927 przekroczyła trzydzieści trzy miliony złotych, a w r. 1928 osiągnie cyfrę czterdzieści czterech milionów złotych.

Kapitał akcyjny i rezerwowy wynosi sumę złotych 9.924.321,88.

Zarząd stanowią inżynierowie: Wacław Fachinetti, dr. Adam Kręglewski i Henryk Suchowiak.

Prezesem Rady Nadzorczej jest p. Seweryn Samulski.



Zakłady Sp. Akc. H. CEGIELSKI, Oddział III, w Poznaniu, przy ul. Górna Wilda



# „BABBIT”

Fabryka Amunicji,  
 Armatur, Odlewnia Metali i Dzwonów  
**STANISŁAW CHOLEWIŃSKI i S<sup>KA</sup>**  
 Warszawa-Mokotów, ul. Kazimierzowska 62

Polska wytwórnia stopów metalowych produkuje metale łożyskowe dla taboru kolejowego, traktorów, samochodów i samolotów:

- a) Stopy, oparte na cynie, przewyższające swą trwałością i sprawnością techniczną wszelkie, znane dotąd, tego rodzaju, metale zagraniczne;
- b) Stop, oparty na ołowiu (bez domieszki cyny i antymonu), p. n. „Metal K. O.” (patent Nr. 6026), zawierający do 98% surowca krajowego (ołowiu), tańszy od poprzednio wymienionych i postawiony w równych, a nawet lepszych, warunkach sprawności technicznej.

Na wypadek wojny i uniemożliwienia przez to wwozu surowców zagranicznych (cyny i antymonu) stop ten zabezpiecza prawidłowość wszelkiego ruchu na terenie naszego Państwa.

- c) Stopy, metalowe (fosforbabity i fosforbrony) dla celów specjalnych.

Wyżej wymieniane stopy metalowe poddawane są badaniom: wzrostu temperatury przy pracy metalu, pod odpowiednim obciążeniem i przy określonej szybkości, wytrzymałości na ścisk i tarcie, twardości pług Brinell'a, oraz zdjęciom mikrofotograficznym.

Próby powyższe, dokonywane na maszynach i aparatach, stanowiących ostatni wyraz techniki w dziedzinie metalografii, dają wytwórni możliwość gwarantowania jakości swych wyrobów, na podstawach ściśle naukowych.

Najpoważniejszymi odbiorcami stopów łożyskowych firmy „Babbit” są Koleje Państwowe, a następnie warsztaty samochodowe i lotnicze, ponadto przewidywany jest znaczny eksport tych stopów dla państw ościennych.

Wynalazcą stopu „Metal K. O.”, którego charakterystykę znaleźć można w art. Inżynierów Feszczenko-Czopińskiego i Paszewskiego, drukowanych w Przeglądzie Samochodowym i Motocyklowym, jest współwłaściciel firmy „Babbit”. p. Stanisław Cholewiński.

Na szczególną uwagę zasługują, opracowane przez tegoż stopy gliny (aluminium), z innymi metalami.

Stopy te, ze względu na lekkość i elastyczność znalazły szerokie zastosowanie przy odlewach karterów i części samolotów i samochodów.

Wytwórnia utrzymuje kontakt z Instytucjami Naukowymi i śledzi za postępem w dziedzinie swej specjalności.

B. Ł.

# POLSKA KOBRA IMPREGNACJA DRZEWA

Spółka z Ogr. Odp.

**Warszawa, Marszałkowska 94. Tel. 169-94.**

Metoda KOBRA polega na nakłuwaniu drzewa do potrzebnej głębokości, nawet do 80 mm i wtlaczaniu automatycznym, przez przewody w igły środkowe antyseptycznego „KOBRA”.

Antyseptyk KOBRA, rozpuszczając się w wodzie zawartej w drzewie, dyfunduje we włoskowatych przewodach międzykomórkowych, tworząc jednolitą warstwę ochronną o grubości równej głębokości zastrzyków.

W miejscach zastrzyków tworzą się akumulatory środków impregacyjnych, czterokrotnie przewyższające ilość wystarczającą do konserwacji drzewa, dzięki czemu drzewo przez długie lata czerpie potrzebne antyseptyczne roztwory, nie zmniejszając swej odporności na wpływ zmian atmosferycznych.

## Stosując metodę KOBRA

Wszędzie: w lesie, na placach składowych, lub nawet na miejscach budowy, można przeprowadzić impregnację drzewa bez specjalnych instalacji.

Każde drzewo, tak powietrznie suche, jak świeże, wilgotne, z łatwością może być impregnowane i natychmiast użyte do budowy.

Wilgoć gruntowa lub zawarta w drzewie, ten największy wróg trwałości drzewa, przy stosowaniu metody KOBRA sprzyja jego konserwacji.

Nie potrzeba przewozić materiałów drzewnych do zakładów impregacyjnych. Impregnacja odbywa się na miejscu.

Świerk i jodła zaimpregnowane metodą KOBRA stają się pierwszorzędnymi materiałami budowlanymi.

Każda zgłoszona ilość drzewa może być w żądanym czasie zaimpregnowana.



Impregnacja słupów leżących.

Można nasycać słupy drewniane, albo na całej ich długości, albo w miejscach najwięcej zagrożonych, to jest przy odziomku i wierzchołku.



Impregnacja słupów już ustawionych.

**Można impregnować już ustawione w ziemi słupy drewniane lub gotowe budowle drewnne, np. mosty, o ile drzewo nie jest jeszcze zepsute.**

Można przeciwdziałać dalszemu rozszerzaniu się zgilizny.  
**Sosnowe, świerkowe, jodłowe i bukowe podkłady kolejowe mogą być nasycane w stanie wilgotnym i natychmiast użyte do budowy.**

Środki impregacyjne przesycają również i twardziel sosny.  
**Tysiące słupów drewnianych impregnowanych KOBRA**

**ustawiono już w Polsce, tak na liniach teletechnicznych państwowych, jak i na prywatnych sieciach elektrycznych niskiego i wysokiego napięcia.**



Impregnacja podkładów kolejowych.

**Oferty, prospekty, referencje i szczegółowe informacje na żądanie.**

# FABRYKA FILCÓW LANDAU i WEILE

UL. KĄTNA Nr. 6      ŁÓDŹ      TELEFON Nr. 37-32

Adres telegraficzny: „STANDAU-ŁÓDŹ”

Fabryka filców LANDAU i WEILE jest najstarszym i największym przedsiębiorstwem tego rodzaju w Polsce

Założona w roku 1887 pod firmą: LANDAU i WEILE, fabryka rozwijała się pomyślnie i przed wybuchem wojny zaliczała się do najpoważniejszych fabryk filców w Europie, wytwarzając 600.000 kg. towaru rocznie.

W roku 1919 fabryka została uruchomiona po 5-cio letniej przerwie wywołanej wojną światową. Utrata rynku rosyjskiego wymagała zupełnego przekształcenia wytwórczości, dostosowania się do no-

wego rynku wewnętrznego, poszukiwania zagranicznych rynków zbytu. Cele te zostały w zupełności osiągnięte, firma nie tylko, że zaspakaja wszystkie potrzeby rynku wewnętrznego, ale też eksportuje znaczną ilość swoich wyrobów do krajów europejskich i zamorskich.

Obecnie fabryka wyrabia filce i wołoki techniczne w rolach i arkuszach, wołoki izolacyjne, filce siodlarskie, tapicerskie, dywanowe, podkładowe, podszewkowe, obuwaniane, pantoflowe, gładkie i drukowane, konfekcyjne, podszejkowe, getrowe i kapelusznicze oraz stożki kapelusznicze damskie wełniane.

Zastępcami firmy na obszarze celnym Rzeczypospolitej są:

Handelsgesellschaft „Port”, Gdańsk, Heilige Geistgasse 124,

Zajączek i Lankosz, Kraków, Rynek A-B 45,

Natan Weinreb, Lwów, Kazimierzowska 26,

Potok i Weinberg, Poznań, Woźna 10.

W Warszawie firma posiada własny skład fabryczny pod adresem: NALEWKI 2a, tel. 41-44.

## Polskie Biuro Podróży „ORBIS”

CENTRALA: JAGIELOŃSKA 20. TEL. 8-12 i 9-36.

Spółka z ogr. odp. we Lwowie.

ODDZIAŁY i AJENCJE: Bielsko 3-go Maja 13, Cieszyn, Rynek 9, Gdańsk, Stadtgraben 7, Gdynia, Hotel Polska Riviera, Kalisz, Wrocławska 18, Katowice, Dworcowa 9, Kołomyja, Piłsudskiego 2, Kraków, Rynek 33 i Dietłowska 46, Krynica, Lublin, Krakowskie Przedmieście, Lwów plac Marjacki 8, Jagiellońska 20, Gródecka 60 i Szpitalna 1, Łódź, Andrzeja 5 i Nowomiejska 2, Nowy Sącz, Jagiellońska 29, Poznań, plac Wolności 9, Przemyśl, Kolejowa 2, Równe, 3-go Maja 92 i Kolejowa 1, Rzeszów, 3-go Maja, Sambor, Lwowska 21, Stanisławów, Szydłowskiego, Stryj, Sobieskiego 12, Sopoty, Kurchaus, Tarnów, Krakowska 13, Szczawnica, Tarnopol, 3-go Maja 12, Warszawa, Marszałkowska 98, „Icar” Hotel Europejski, Nalewki 8 i Królewska 16, Wilno, Mickiewicza 11, Zakopane, Krupówki 2.

Sprzedż biletów kolejowych do wszystkich stacji w Polsce po cenach taryfowych bez żadnej dopłaty, z ważnością na 7 dni naprzód.

Bilety okrężne i powrotne z ważnością 60-cio dniową.

Bilety zagraniczne do wszystkich Państw.

Zamawianie miejsc w wagonach sypialnych i na okrętach.

Sprzedż biletów linii lotniczych. Wyrabianie wiz paszportowych.

Urządzanie wycieczek krajoznawczych i turystycznych, w kraju i zagranicą. — Bezpłatne udzielanie wszelkich informacji w zakresie podróżnictwa wchodzących. — Zamawianie miejsc w hotelach, pensjonatach, zdrojowiskach krajowych i zagranicznych. — Własne Biuro reklamowe-wydawnicze, załatwiająca wszelkie sprawy reklamowe najpункtualniej i najtaniej.

### REPREZENTACJE ZAGRANICZNE.

Mitteleuropäische Reisebüro (Niemcy). Oesterreichisches Verkehrsbüro (Austria) Ceskoslovenska Cestovni a dopravní Kancelar „Cedok” (Czechosłowacja). Direction Generale des Chemins de fer Roumains (Rumunja). Ungarisches Fremden-verkehrsaktiengesellschaft (Węgry). „Putnik jugoslawiański (Jugosławia). Compania Italiana pel Turismo (Włochy). Nordisk (Szwecja). Bennet (Norwegja). Zeeland (Holandja). Eesti Resebüro (Estonja). Polexpress i Exprinter (Francja). Dean & Dawson (Anglja). American Express Company (Ameryka). Celujonu un Transporta Birojs (Lotwa). Finlands Resebyra (Finlandja). Sowtorgflot (Rosja) i wiele innych z przeszło 1000 placówkami w Europie.

Własne i wyłączne prawo reklamy na obiektach i drukach pocztowych w Polsce. — Oficjalna reprezentacja Targów Lwowskich, Poznańskich, Wiedeńskich, Czeskich w Polsce i Powszechnej Wystawy krajowej w Poznaniu. — Ubezpieczenie bagażu podróżnych w Europejskim Towarzystwie Ubezpieczeń.

## FABRYKA BUDOWY MOSTÓW NA PEŁCOWIŹNIE

ROK ZAŁOŻENIA 1890.

w WARSZAWIE.

BIURO ZARZĄDU: ŻÓRAWIA № 12.

TELEFON 131-78 i 230-03.

FABRYKA WYKONYWA:

WSZELKIE KONSTRUKCJE ŻELAZNE W ZAKRES KOTLARSTWA ŻELAZNEGO WCHODZĄCE. MOSTY ŻELAZNE. WIĄZANIA DACHOWE. SŁUPY, SCHODY, ZBIORNIKI ŻELAZNE NA NAFTĘ, BENZYNĘ, GAZ, HANGARY DLA AE — ROPLANÓW, BRAMY, OKNA I T. D. — — — MONTAŻE I DEMONTAŻE. — — —

# Towarzystwo Fabryki Motorów S. A.

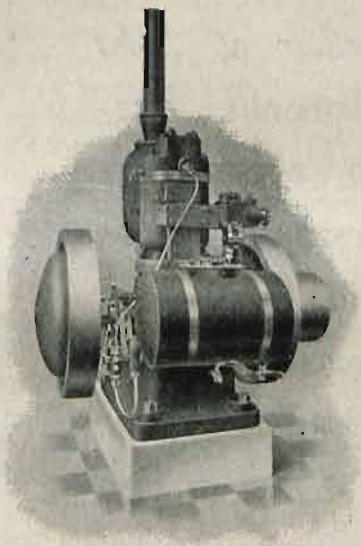
## „PERKUN”

w Warszawie

Fabryka Motorów «PERKUN», założona w Warszawie w 1904 r., jako spółka udziałowa z kapitałem 600.000 Rb. i przeistoczona w 1920 r. na spółkę akcyjną, wykazywała aż do chwili wybuchu wojny stały rozwój. W 1910 r. na Międzynarodowej Wystawie Silników w Piotrogradzie — silniki «Perkun» zdobyły najwyższą nagrodę.

Po zdewastowaniu fabryki w czasie wojny w 1910 r. rozpoczęła się ciężka praca nad uruchomieniem Fabryki. Po dwóch latach usilnych zabiegów warsztaty fabryczne zostały doprowadzone do stanu przedwojennego.

Wznawiając produkcję po ukończeniu wojny, ze względu na utratę rynku wschodniego i słabą narazie siłą kupczą rynku polskiego, Fabryka skierowała swe wysiłki na Zachód i dzięki usilnym staraniom pozyskała licznych nabywców we Francji i kolonjach, gdzie do końca 1924 r. mogła wyroby swe sprzedawać z zyskiem, skutecznie konkurując z najpoważniejszymi fabrykami zagranicznymi.



W 1924 r. w Paryżu zdobył motor «Perkun» najwyższe odznaczenie na międzynarodowym konkursie silników spalinowych typu Semi-Diesel, zorganizowanym przez Automobilklub Francji.

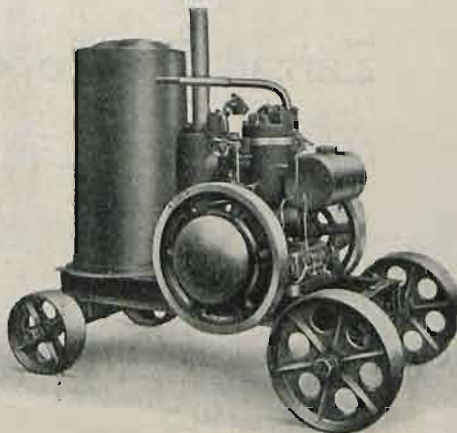
Na przestrzeni od Oceanu Spokojnego do Atlantyku znane są i stosowane motory «Perkun», a w ostatnich czasach znalazły one odbiorców w Turcji, Tunisie, Syrii, Koczincinie i innych krajach egzotycznych.

Z wprowadzeniem waluty złotej po szeregu podwyżek drożyznianych w przemyśle polskim, eksport wyrobów Fabryki na Zachód stał się bardzo utrudniony, i gdy w latach 1921/24 eksport ten sięgał 50% produkcji, w następstwie spadł do 15%.

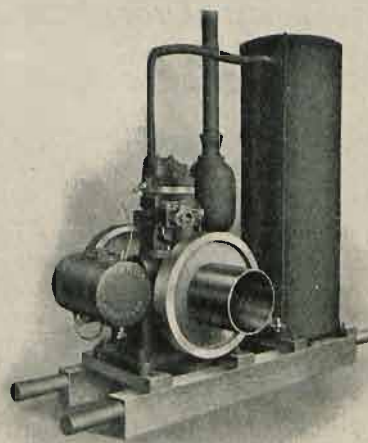
W 1924 r. nie zmniejszając wytwórczości silników, zorganizowano w Fabryce nowe działy masowej fabrykacji przedmiotów uzbrojenia dla armji polskiej. Obecnie działy te są w pełnym ruchu i dla podołania terminowym zamówieniom M. S. Wojsk. czynne są na dwie zmiany.

Popyt na silniki spalinowe w zjednoczonej Polsce jest znaczny i stale się wzmacnia. Wypuszczone w bieżącym roku

przez fabrykę motory pionowe nowego typu znacznie udoskonalone, spotkały się z wielkim zapotrzebowaniem rynku krajowego.



Jednocześnie rozwija się eksport do Rumunii, który do sięga w bieżącym roku 30% produkcji, wykazując tendencję dalszego wzrostu, dzięki czemu produkcja fabryki w roku przyszłym ulegnie znacznemu wzmoczeniu. Dla kolejnictwa polskiego motory PERKUN innego typu mają szerokie zastosowanie jako najtańszy napęd dla stacji pomp, warsztatów i celów oświetleniowych. Fabryka buduje również kompletne agregaty, które nadają się do oświetlenia mniejszych stacji kolejowych.



Ilość robotników zatrudnionych obecnie wynosi 400 ludzi. Skład Zarządu Spółki stanowią: Prezes — Karol Szlenkier, Wice-Prezes — Józef Łubieński, członkowie — Gustaw Potworowski, Mieczysław Pfeiffer, Przemysław Kleniewski i Stanisław Ostrowski.

Fabryka posiada przedstawicielstwo w Paryżu, Londynie, Marsylii, Cernauti (Rumunja), oraz wszystkich większych miastach Polski.



# ZJEDNOCZONE POLSKIE FABRYKI ŚRUB

SP. Z OGR. ODP.

Zarząd Bielsko (Śląsk Ciesz.) ul. Inwalidzka 2.

Tel. 2740, 2741 i 2742.

Wyłączna sprzedaż wyrobów śrubowych następujących zrzeszonych fabryk:

*Bartelmuss i Suchy* w Bielsku, *Brevillier & S-ka*  
*i A. Urban & Synowie*, S. A. w Ustroniu, *Fitz-*  
*nerowska Fabryka Śrub i Nitów*, Sp. z ogr. odp.  
Siemianowice, *B. Hantke* Sp. Akc. Warszawa, *Spad-*  
*kobiercy Juliusza Jarischa* Sp. Akc. w Łodzi,  
*„Metal”* S. A. we Lwowie, *Modrzejowskie Zakła-*  
*dy Górniczo-Hutnicze* S. A. w Sosnowcu, *TH.*  
*Pollak i Syn* w Białej, *Bracia Szajn* S. A. w Bę-  
dzinie, *J. Wołanowski* S. A. w Warszawie.

Dostawa z powyższych fabryk i składów wszelkich wyrobów śrubowych

ODDZIAŁY:

WARSZAWA, ul. Widok 19, tel. 194=04 i 173=23,

KATOWICE, ul. Słowackiego 15, tel. 1169.

ZASTĘPSTWA:

Poznań, Łódź, Kielce, Lublin, Radom, Wilno, Kraków, Lwów, Gdańsk.

# PRZETWÓRNIA OLEJÓW ROŚLINNYCH SP. AKC. W RADOMIU.

Zadaniem naszego przedsiębiorstwa jest wyrób artykułów, dla których materiałem wyjściowym są oleje roślinne. W pierwszym rzędzie interesuje nas przerób oleju lnianego na wszelkie produkty, jakie dają się otrzymać z tego surowca.

Wychodząc z zasady samowystarczalności, rozpoczęliśmy około dziesięciu lat temu działalność naszą od zmontowania olejarni, zadowalającej wszelkie wymogi nowoczesnej techniki. Z biegiem czasu uzupełniliśmy ją oddziałem rafinacji technicznej i bielenia olejów roślinnych, co zapewniło nam możliwość dysponowania dla naszych dalszych celów olejem lnianym dokładnie obezwodnionym, wolnym od zawiesin i białka oraz o jasnym kolorze.

Wyrób artykułów o pierwszorzędnej jakości stał się naszą wytyczną również przy wszelkich dalszych przerobach bądź oleju lnianego bądź innych, co powodowane było przeświadczeniem, że produkt na danym rynku najtańszy lub jeden z najtańszych jest w rzeczywistości w większości wypadków najdroższym, gdyż musi być z natury rzeczy najmniej wartościowym. Kupujący nie zawsze może być towaroznawcą, tem większy przeto ciąży obowiązek na producencie. Nie wolno mu wyzyskiwać w walce konkurencyjnej fachowej nieświadomości konsumenta przez używanie do swej produkcji materiałów wyjściowych o niskiej wartości.

kazały, jak wiadomo, konieczność zmiany dotychczasowych metod i receptury otrzymywania wiążącego składnika farb olejnych, a to zarówno w celu dostarczenia produktu znacznie trwalszego, niż do niedawna używany normalny pokost lniany, jak i bardziej dostosowanego w swych własnościach



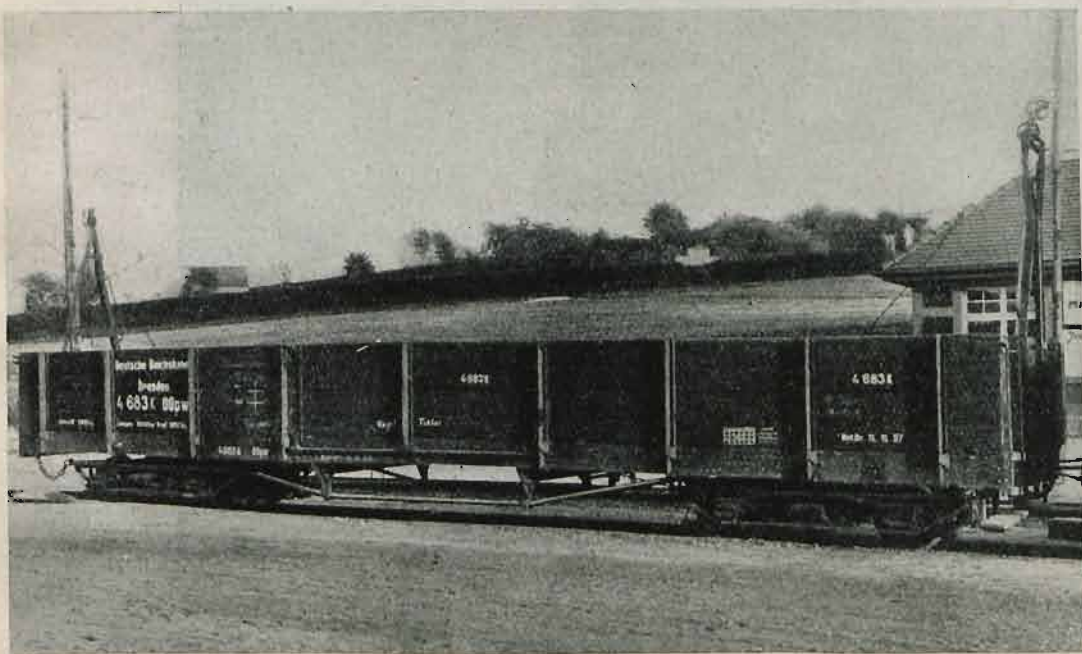
Fragment głównego korpusu fabrycznego Przetwórnii Olejów Roślinnych Sp. Akc. w Radomiu.

do ogólnych wytycznych, rządzących obecnie wszędzie ruchem fabrycznym.

Wobec tego, że powlekanie pokostem, farbą olejną albo lakierem stanowi ostatnie ogniwo kolejnych czynności fabrycznych, szybkość z jaką dokonuje się praca malarza reguluje tempo biegu całości prac. Po wprowadzeniu nowoczesnych obrabiarek i nowych metod pracy fabrycznej, ilość czasu, jaką musiano poświęcać i nadal na wykonanie robót w warsztatach malarskich, stała się coraz bardziej rażąca. Zastąpienie pendzla przez rozpylacz mechaniczny nie wiele tu pomogło, pozostała bowiem konieczność tracenía 16 do 24 godzin na okresy wymagane dla schnięcia każdej z poszczególnych warstw farby.

Racjonalizacja pracy malarza stała się możliwą dopiero z chwilą, gdy dzięki opracowaniu metody gotowania oleju lnianego na pokost specjalny, nazwany później pokostem lnianym FACTOR, dotychczas obowiązujące malarza przykazania, a mianowicie: rozprowadzaj farbę cienko, czekaj cierpliwie na jej wyschnięcie, lepiej dzień dłużej niż godzinę za krótko, można było zastąpić dyrektywą: smaruj grubo kładź warstwę następną zanim poprzednia nie zaschła.

Nowe przepisy te wynikały z faktu, że pokost lniany nowego typu oraz farby na nim rozrzedzone posiadają własność wysychania bez tworzenia fałd lub firanek i w wypadku



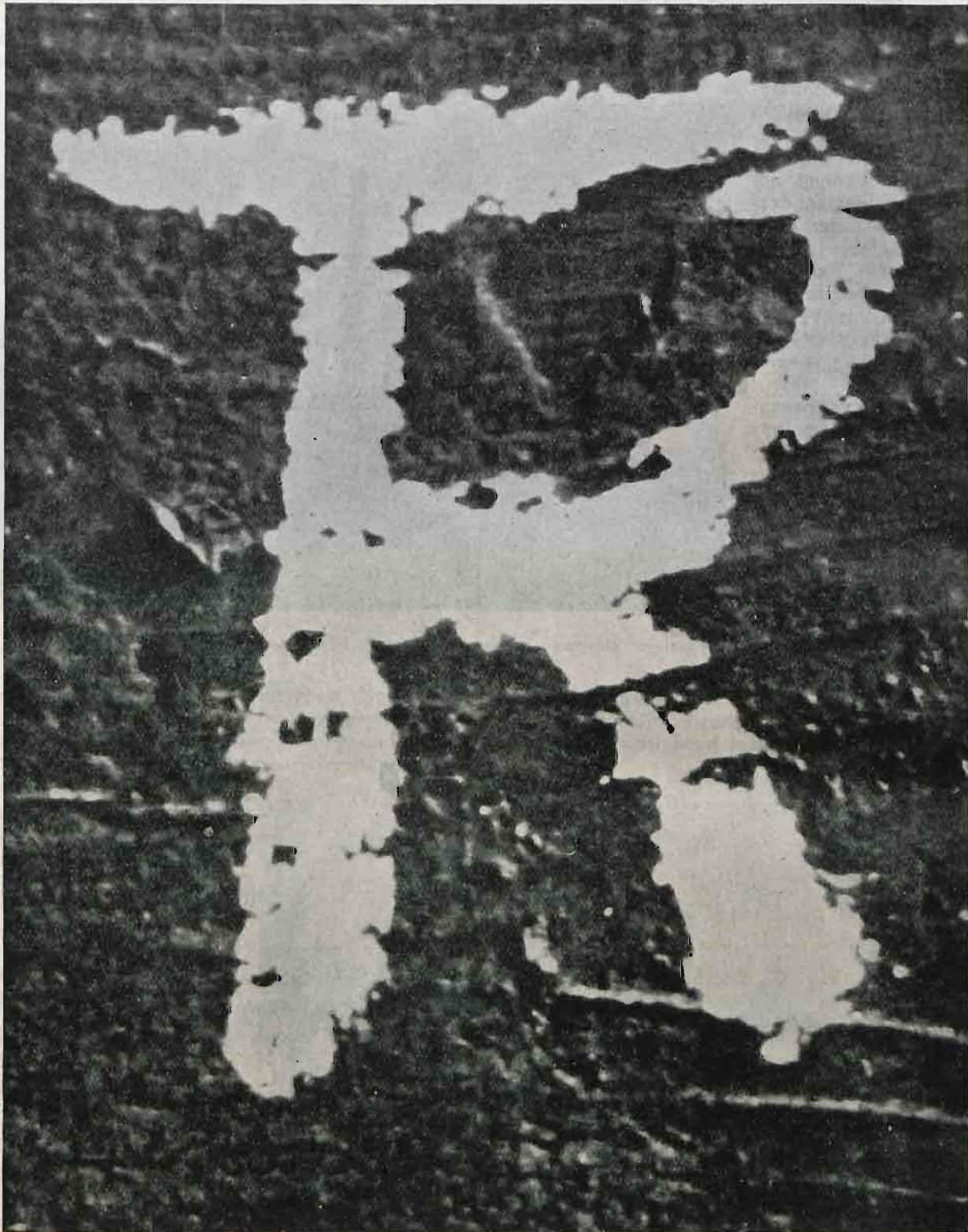
Wagon Nr. 4683 K, malowany w warsztatach Dyr. Kol. Drezno w roku 1924 do połowy farbą olejną zwykłą, do połowy farbą olejną FACTOR. Połowy te w miejscu styku zaopatrzone napisami: Regel i Faktor.

Chwila, w której przedsiębiorstwo nasze powzięło decyzję przystąpienia do wyrobu artykułów malarskich, wypadła po okresie ukończenia wszechstronnych prac nad najważniejszym składem pokostu lnianego i farb olejnych. Badania te, prowadzone jednocześnie w wielu krajach, wy-

nałożenia warstwą względnie grubą, dzięki zaś swoistej konsystencji i składowi pokostu FACTOR została się on już po upływie zaledwie paru godzin na tyle, iż nałożenie warstwy następnej staje się możliwe. Ponieważ dalej schnięcie pokostu nowoczesnego polega raczej na zjawisku natury koloidalnej, niż na utlenieniu, warstwy spodnie wysychają jednocześnie i równomiernie z zewnętrzną. Dwu lub

stronnych badań fachowych już 11 państw, świeżo zaś jeden z najpotężniejszych koncernów tej branży w Ameryce, pomimo znacznego, jak wiadomo, rozpowszechnienia w tym kraju stosowania lakierów nitrocelulozowych.

Wyroby FACTOR poddane zostały w ciągu lat ostatnich próbom najrozmaitszym w warunkach najcięższych. Jedną z nich ilustrują fotografie tu reprodukowane. Pierw-



Powierzchnia wagonu Nr. 4683 K, sfotografowana w miejscu powleczonem farbą na pokoście zwykłym po upływie lat czterech od wykonania malowania.

nawet trzykrotne pokrycie farbą FACTOR daje się wykonać w ciągu jednego dnia roboczego; w wypadku stosowania farb olejnych zwykłych straconoby na te czynności pełne trzy doby.

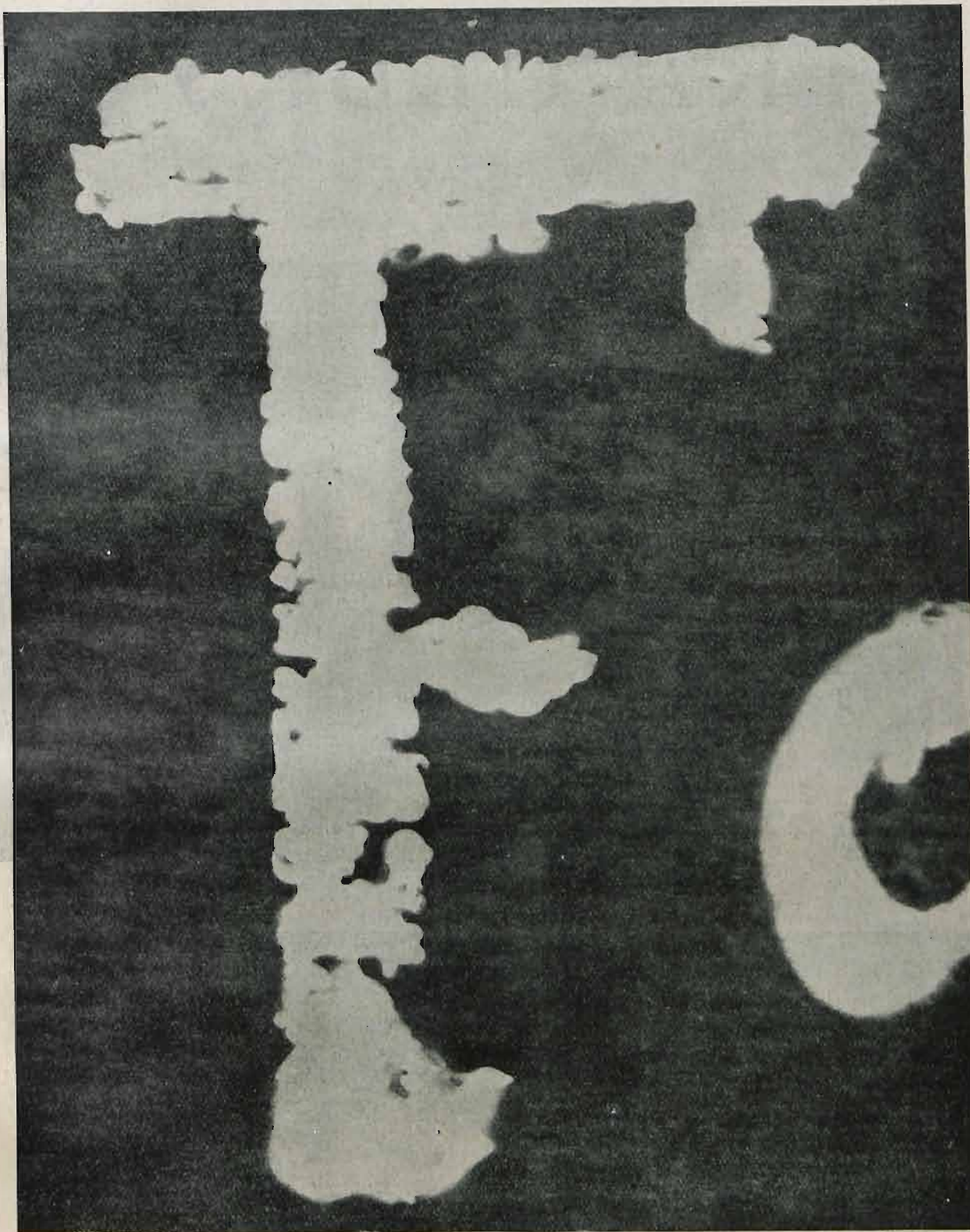
Jak cenne są oszczędności, osiągnane na czasie, robociznie i materiale w razie używania pokostu lnianego i farb olejnych FACTOR, wynika choćby stąd, że licencje na wyrob tych artykułów nabyło po przeprowadzeniu wszech-

sza przedstawia wagon towarowy o drewnianem pudle, malowany w roku 1924 w warsztatach dykcji kolei w Dreźnie do połowy farbą na pokoście zwykłym (opisano: Regel), zresztą farbą na pokoście FACTOR (opisano: Faktor). W lipcu roku bieżącego, a więc po upływie lat czterech, sfotografowano zbliżoną powierzchnię wagonu przy literach R. i F. Bez trudu spostrzec można, jak znacznemu uszkodzeniu uległa w ciągu tego czasu powłoka z farby zwykłej

i jak świetnie utrzymała się powierzchnia, pokryta farbą FACTOR.

Dokładne i wszechstronne zapoznanie się z wybitnymi zaletami pokostu lnianego FACTOR oraz stwierdzenie, że licencje na wyrób tego artykułu nabyły li tylko firmy pierwszorzędne, skłoniło i nasze przedsiębiorstwo do pójścia za przykładem zagranicy.

chodzi o wprowadzenie racjonalnych naukowych metod pracy warsztatowej, pewnym również jest, że kierownicy naszych przedsiębiorstw rozumieją, że oszczędności używane przez nabywanie dotychczas przez nich używanych farb tanich przestarzałego typu, powodujących większe zużycie materiału i czasu są w rzeczywistości stratami. Dążeniem naszym jest utrzymanie fabrykacji w dziale



Powierzchnia wagonu Nr. 4683 K, sfotografowana w miejscu powleczonem farbą na pokoście lnianym FACTOR po upływie lat czterech od pomalowania.

Zdobywając licencję na wyrób artykułów FACTOR na obszar celny Rzeczypospolitej Polskiej zapewniłszy sobie jednocześnie prawo korzystania ze znacznej ilości dokładnie wypróbowanych recept na wyrób farb i lakierów do różnych specjalnych celów. Posunięcia te poczyniliśmy w przeświadczeniu, że skoro kraj nasz nie pozostaje wtyle, gdy

pokostów, farb olejnych i lakierów na poziomie Zachodu. W tym celu zapewniłszy sobie dodatkowo stały kontakt z najwybitniejszymi fachowcami Europy i pragniemy stać się dla klientów naszej nie tylko dostawcami lecz i doradcami we wszystkich sprawach wchodzących w zakres specjalności malarskiej.

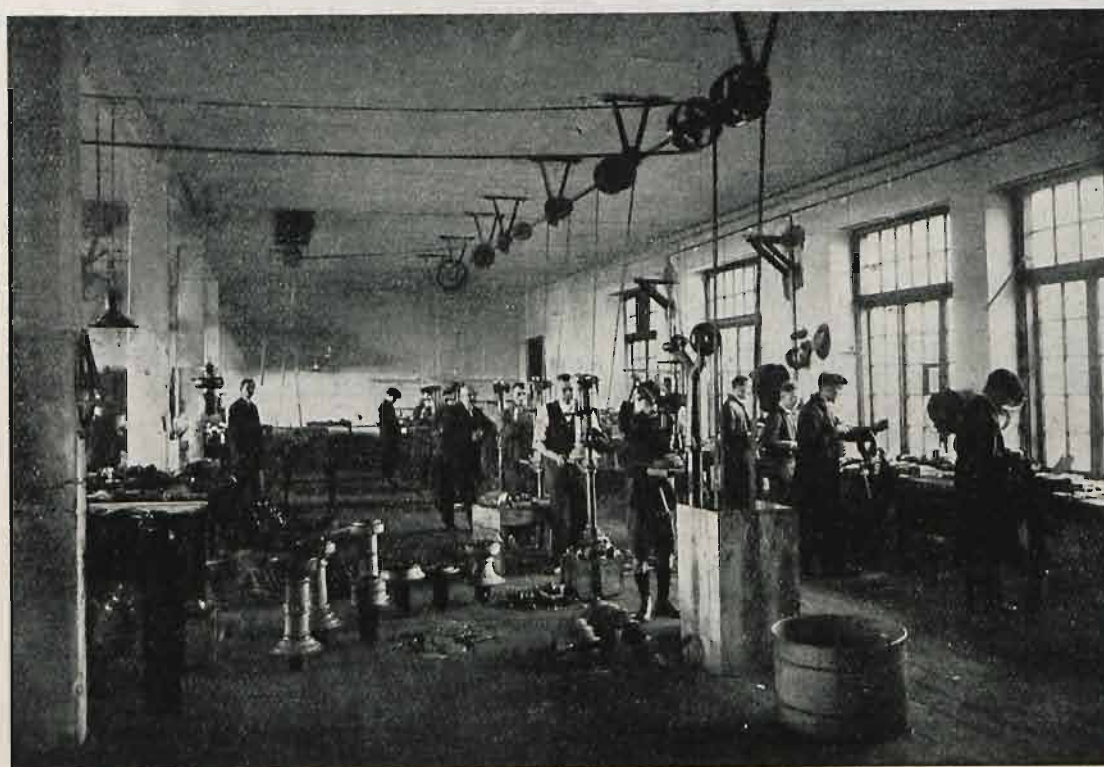
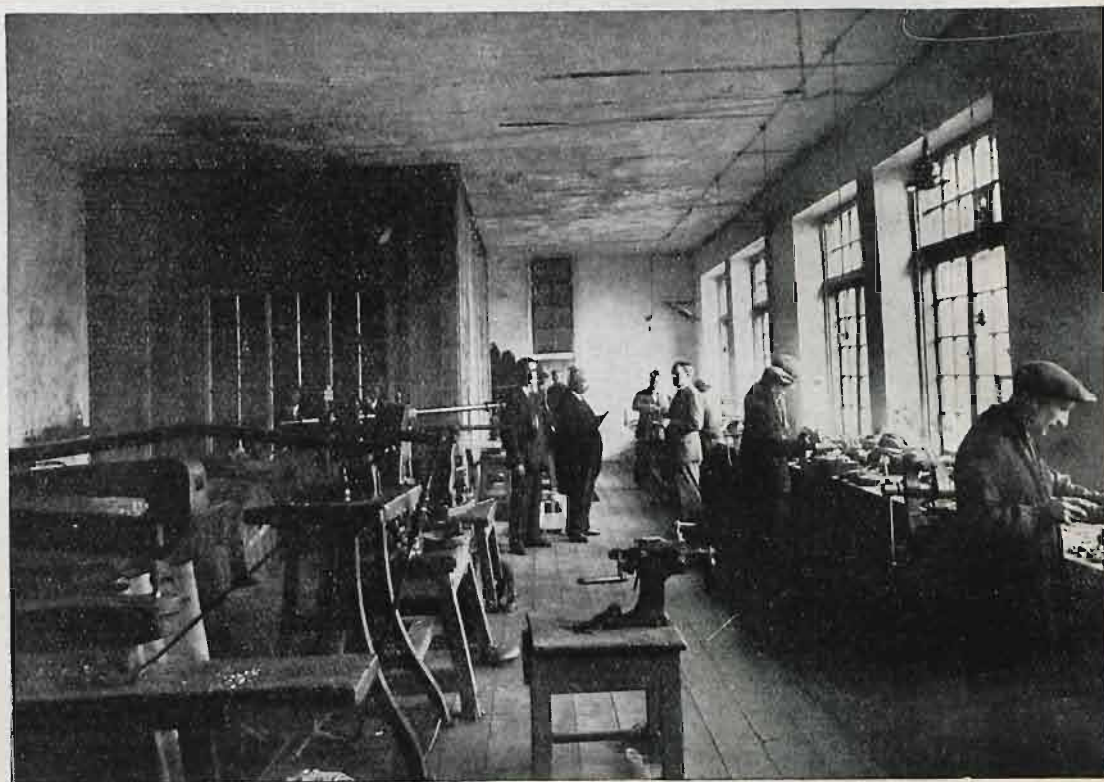
POLSKA FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH  
LAMP NAFTOWO - ŻAROWYCH I GAZOWYCH

# PIOTRA ULBRYCHA

TELEFON 13-10

WARSZAWA

ŻYTANIA Nr. 20



Fabryka rozpoczęła pracę w dziale oświetlenia za okupacji niemieckiej i rozwinęła ją za wolnej Rzeczypospolitej Polskiej, pomimo przeszkód ze strony firm zagranicznych tak Pintscha Wiedeńskiego, jak Berlińskiego utrzymała się placówka ta dzięki usilnej pracy.

W roku 1923 fabryce proponowała warunki bardzo dobre firma konkurencyjna zagraniczna za pośrednictwem wielkiej wytwórni krajowej, warunki, na podstawie których mogła firma

zarówno zlikwidowanego już byłego Biura Centralnego Zakupów, jak również w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, a obecnie także w Dyrekcji Warszawskiej, która



PIOTR ULBRYCH zrobić korzystny interes; nie zrobiła tego wychodząc z założenia obywatelskiego, że placówka podjęta jest potrzebna Polsce i niszczyć ją dla doraźnej gotówki nie można.

Dzięki wytrwałej pracy fabryka zdobyła sobie opinię

to zakupuje dla 9-ciu Dyrekcji części oświetlenia gazowego wagonów.

Dzięki energicznej placówce koleje polskie zakupują taniej krajowy towar i tym samym bilans handlowy polski się podnosi i złoty nie wychodzi zagranicę.

# DZIAŁ TECHNICZNY

Spółki z ogran. odp.

# CENTROCEMENT

WARSZAWA

AL. JEROZOLIMSKIE 47

**SZERZY** wiedzę techniczną w zakresie stosowania betonu, w tym celu:  
**ORGANIZUJE** kursy budownictwa ogniotrwałego.  
**UDZIELA** zwracającym się do niego porad, dotyczących wytwarzania dobrego betonu przez badanie jego składników.  
**WYDAJE** broszury praktyczne, omawiające stosowanie betonu, szczególnie w budownictwie.

Dotychczas z zamierzonego cyklu ukazały się w druku następujące dwa zeszyty:

1) «BETON I SPOSOBY JEGO PRZYRZĄDZANIA»

Zeszyt ten omawia własności cementu portlandzkiego i umiejętnie jego przechowanie, sposoby przyrządzania zaprawy i mieszaniny betonowej, racjonalny dobór składników, badanie ich, ustosunkowanie pod względem ilościowym, sposób ich

mieszania, wpływ ilości wody dodanej w mieszaninie na wytrzymałość betonu, zasady układania i formowania betonu oraz wiele innych podobnych zagadnień, warunkujących otrzymanie dobrych wyników przy stosowaniu betonu.

2) «FUNDAMENTY BETONOWE POD MAŁE BUDYNKI»

Zeszyt drugi porusza następujące zagadnienia, jak rodzaje fundamentów betonowych, bankiety betonowe, fundamenty betonowe w wykopach ziemnych, deskowania, ustawianie deskowań, mieszaniny betonowe, ściany oporowe, ściany piw-

niczne nieprzemakalne, podłogi w suterrenach i piwnicach, ustawianie futryn do okien i drzwi, słupy betonowe, schody piwniczne, fundamenty pod maszyny i wiele innych podobnych rzeczy.

Zeszyt trzeci «BETON W ZASTOSOWANIU DO HIGIENY» jest w opracowaniu. KTO interesuje się naszymi broszurami i chciałby je otrzymać, niech napisze pod wyżej podanym adresem, przysyłając jednocześnie znaczki pocztowe za 25 groszy na koszt przesłania każdej broszury.

# Spółka Techniczno-Budowlana

## „Wolski, Wiśniewski Inżynierowie”.

Wśród naszych firm budowlanych tak przedwojennych jak i powstałych po wojnie zaszczytnie się wyróżnia Spółka Techniczno-Budowlana — Wolski, Wiśniewski — Inżynierowie. Powstała wkrótce pod odparciem nawały bolszewickiej i ustaleniu się warunków pokojowego rozwoju, jako spółka firmowa, dzięki energii i wytrwałości swych założycieli przetrwała szczęśliwie okres inflacji i zastoju, a obecnie znajduje się w pierwszym szeregu przedsiębiorstw budujących Nową Niepodległą Polskę.

Istnienie firmy datuje się od dnia 1 lipca 1921 r.

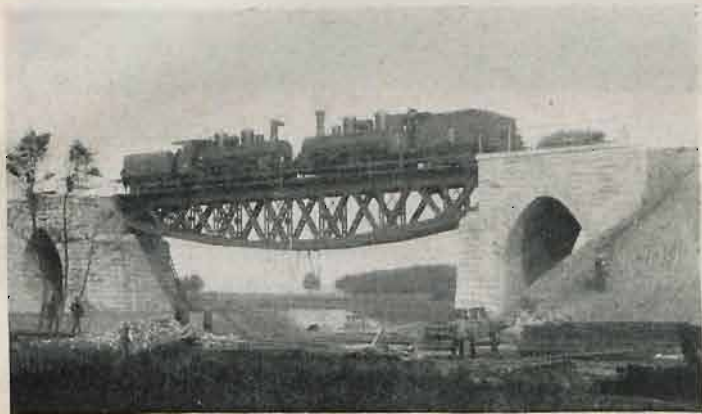
Wobec małej ilości robót budowlanych wykonywanych przez Państwo w ciągu pierwszych lat istnienia, Spółka wykonywała roboty, w zakres budownictwa kolejowego wchodzące, prawie wyłącznie dla klienteli prywatnej. Od 1925 roku rozpoczęła Spółka wykonywanie robót rządowych na wielką skalę i obecnie należy do rzędu największych przedsiębiorstw naszego budownictwa zarówno

Z większych budowli inżynierskich wykonała Spółka: most przez rzekę Bug pod kolej normalną długości 168 m. b., mosty przez rzeki Prosnę, Bzurę, Gorzyczankę, Wieprz, Ner i Por dla kolei wąskotorowych ogólnej długości około 490 mtr. bież., wiadukt żelaznobetonowy nad trzema torami kolejowymi dla szosy Częstochowa — Lubliniec, most kolejowy pod kolej normalną przez rzekę Pankówkę (za wyjątkiem konstrukcji żelaznej) oraz szereg żelaznobetonowych i drewnianych mostów, przepustów i wiaduktów pod i nad kolejami tak normalnymi jak wąskotorowymi dla Dyrekcyj Kolei Państwowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie, dla Zarządów Budowy Kolei Państwowych Kalety — Podzamcze i Bydgoszcz — Gdynia, oraz wielu prywatnych klientów.

W dziale budynków wykonane zostały między innymi: szkoła 13-oddziałowa w Ostrołęce, dworzec kolejowy w Łomży, domy mieszkalne w kolonii urzędniczej na stacji Łapy, budynki na stacjach Herby Nowe i Panki, domy mieszkalne na stacji Kutno i wiele innych.

Poza tem pragnąc ułatwić swoim klientom nabywanie wszelkiego rodzaju materiałów kolejowych, Spółka otworzyła dział dostaw tak taboru kolejowego, a mianowicie parowozów, wagonów, wywrotek, jak materiałów nawierzchni, to znaczy: szyn, zwrotnic, podkładów, podrozdnic, łubek, haków, śrub i t. p.

Podążając za tempem rozwijającego się naszego życia państwowego w przewidywaniu wielkiego zapotrzebowania materiałów nawierzchni dla naszych szosowych arterii komunikacyjnych, Spółka w roku bieżącym otworzyła własne kamieniołomy granitowe na Polesiu Wołyń-



Most przez rzekę Paubówkę na linii Kalety-Podzamcze.

kolejowego, jak i budynkowego, wykonywując wszelkie roboty, związane z tak zwanym budownictwem lądowym fachowo, dokładnie i terminowo.

Od dnia założenia do chwili obecnej wykonała Spółka około 1.100 klm. studjów, czyli t. zw. trasowania linii kolejowych, wraz z opracowaniem planów i projektu tych linii i przewidywanych na nich mostów.

Wybudowała około 400 klm. kolei wąskotorowych, między innymi dla obozu warownego Wilno, Sejmiku Konstantynowskiego, Radjostacji Warszawskiej, oraz szeregu instytucji przemysłowych.

Wybudowała około 60 klm. kolei normalnotorowych w tem: 20 klm. na linii Kalety — Podzamcze, od robót ziemnych i mostów począwszy, a kończąc na układaniu toru, balastowaniu i budynkach stacyjnych, oraz linjowych; 13 klm. północnego dwutorowego obejścia Bydgoszczy dla Zarządu Budowy Kolei Bydgoszcz — Gdynia i t. p. Tu zaznaczyć należy wyjątkowo przyspieszone tempo budowy pomienionych dwóch odcinków, które wymagało niezwykłego napięcia energii personelu prowadzącego roboty i zorganizowania robót trwających całą dobę, bez czego terminowe ich ukończenie nie byłoby możliwe.

W chwili obecnej prowadzone są roboty ziemne i mostowe przy budowie południowego obejścia Bydgoszczy na odcinku Nowa Wieś Wielka — Kapuścisko Małe, długości 23 klm. normalnego toru.



Wiadukt szosowy nad koleją Kalety-Podzamcze.

skiem i rozpoczęła dostawę granitu dla Dyrekcyj Robót Publicznych i Dyrekcyj Kolejowych.

Jak widać z powyższego, dorobek Spółki na dzień święta Dziesięciolecia Niepodległości Polski przedstawia się dość pokaźnie. Zawdzięcza to ona oprócz energii, wytrwałości i fachowości sił kierowniczych, w nie mniejszej mierze niezmodernizowanej pracowitości personelu technicznego i administracyjnego, oraz wspólnego z nimi wysiłku licznych rzesz robotniczych.

W chwili obecnej Spółka zatrudnia około 80 osób personelu administracyjnego i technicznego oraz do 1.000 robotników.



W *dziale projektów* — Spółka wykonywuje studia, pomiary i projekty kolei normalno i wąskotorowych, szos, mostów, budowli żelazno-betonowych i budynków.

W *dziale budownictwa kolejowego* — posiadając bogaty, zastosowany do najdalej idącej mechanizacji inwentarz, oraz odpowiednio wykwalifikowanych specjalistów, Spółka wykonywuje całkowitą budowę linii kolejowych



*Dworzec kolejowy na stacji Łomża.*

normalno i wąskotorowych, włączając w to roboty ziemne, mosty, przepusty, układanie i balastowanie torów.

W *dziale budynków* — Spółka prowadzi wszelkie roboty, wchodzące w zakres wykonania budynków mieszkalnych, fabrycznych i użytku publicznego, tak drewnianych jak murowanych ze szczególnem uwzględnieniem żelazobetonu.

W *dziale kamieniołomów* — Spółka dostarcza kamienia granitowego z własnych łomów pod posłacią łamańca, kostki i tłucznia, oraz wykonywuje projektowanie mechanizacji kamieniołomów zarówno powstających jak i istniejących, na podstawie współpracy ze S. A. Carrières Unies de Porphyre w Brukselli.

W *dziale dostaw* — Spółka dostarcza z własnych składów wszelkiego rodzaju materjały w zakres budownictwa kolejowego wchodzące, tabor kolejowy i zapasowe doń części. W dziale tym jest Spółka odsprzedawcą pierwszej kategorii Syndykatu Polskich Hut Żelaznych i przedstawicielem Spółki Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, oraz Spółki Akc. Budowy Parowozów.



*Wykonanie masowych robót ziemnych czerpakiem parowym na południowym obojściu Bydgoszczy.*

Nadmienić należy, że Spółka Techniczno-Budowlana Wolski, Wiśniewski—Inżynierowie jest firmą czysto polską, chrześcijańską i operuje tylko kapitałami polskimi. Siedziba Spółki mieści się przy ulicy Widok 9 w Warszawie.

# POLSKIE FABRYKI MASZYN i WAGONÓW L. ZIELENIEWSKI w Krakowie, Lwowie i Sanoku SPÓŁKA AKCYJNA

*Zawiadamiają, że przejęły w drodze fuzji firmę:*

*S. A. Budowy Kotłów Parowych i Maszyn W. Fitzner  
i K. Gamper w Sosnowcu*

*Zmieniając jednocześnie brzmienie nazwy:*

*ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN, KOTŁÓW i WAGONÓW  
L. ZIELENIEWSKI i FITZNER-GAMPER  
SPÓŁKA AKCYJNA*

*Pozatem na własność firmy przeszły fabryki:*

*W. FITZNER, S-ka z ogr. odp. Wytwórnia Kotłów parowych, Zakłady Spawania Gazo-  
Wodne i Warsztaty Mechaniczne w SIEMIANOWICACH i „GÓTOBUR” Górnośląskie  
Towarzystwo Budowy Rurociągów, TARNOWSKIE GÓRY.*

*Siedzibą Zarządu Głównego Spółki zostaje nadal: KRAKÓW. Wolska L: 4.  
Przedstawicielstwo: WARSZAWA, Aleje Ujazdowskie Nr. 36.*