

85720

Z. 1000 2000  
B. KATOWICE 1000

# SPRAWOZDANIE

z DZIAŁALNOŚCI

DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH  
w WARSZAWIE

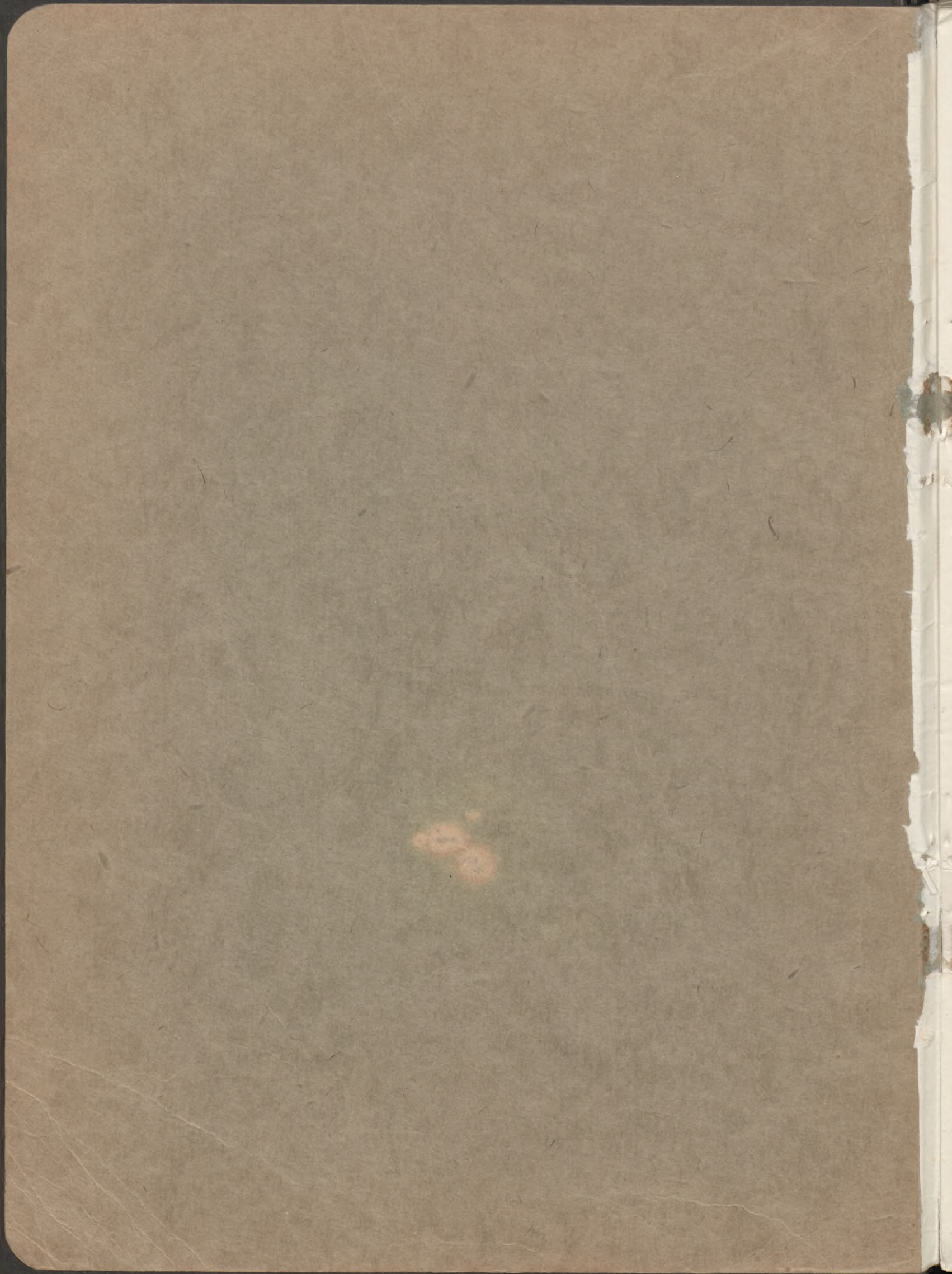
X

1918—1928

WARSZAWA

1928

NAKŁADEM WARSZAWSKIEJ DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH



# SPRAWOZDANIE

z DZIAŁALNOŚCI

DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH  
w WARSZAWIE

X

1918—1928

WARSZAWA

1928

NAKŁADEM WARSZAWSKIEJ DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH



85720

## S P I S R Z E C Z Y:

	Str.
Wstęp . . . . .	5
Spis rzeczy . . . . .	7
Wykaz skrótów . . . . .	8
I. RYS HISTORYCZNY . . . . .	9
1. Przebieg wypadków listopadowych . . . . .	10
2. Obejmowanie kolejnictwa przez wyznaczone władze . . . . .	10
3. Obejmowanie stanowisk, taboru i stacyj samorzutnie, przez dawnych kolejarzy . . . . .	11
4. Rola związków pracowników kolejowych przy obsadzaniu stanowisk i obejmowaniu posterunków . . . . .	13
II. STAN KOLEI w OBRĘBIE DYREKCJI w CHWILI PRZEJĘCIA KOLEJNICTWA . . . . .	14
1. Stan obiektów kolejowych . . . . .	15
2. Zaopatrzenie w tabor . . . . .	19
3. Zaopatrzenie w materiały . . . . .	20
4. Sprawy mieszkaniowe . . . . .	22
5. Personel . . . . .	22
III. STOPNIOWA ORGANIZACJA WYDZIAŁÓW i LINIJ . . . . .	24
IV. PRACE w ZAKRESIE ODBUDOWY i EKSPLOATACJI . . . . .	40
1. Mosty i przepusty . . . . .	40
2. Budynki i urządzenia wodociągowo-kanalizacyjne . . . . .	55
3. Roboty torowe . . . . .	72
4. Przebudowa i rozwój stacyj i węzłów kolejowych . . . . .	77
5. Organizacja robót budowlanych . . . . .	81
6. Sprawy przewozowo-taryfowe . . . . .	83
7. Przedsiębiorstwa pomocnicze . . . . .	84
a) Stacje miejskie . . . . .	84
b) Agencje celne . . . . .	85
c) Druk biletów kolejowych . . . . .	86
8. Praca kolei, rozwój ruchu i przewozów i wyzyskanie taboru . . . . .	87
a) Ruch osobowy . . . . .	87
b) Ruch towarowy . . . . .	89
c) Spółczynniki eksploatacyjne. . . . .	95

	Str.
9. Stan i naprawa taboru . . . . .	100
10. Organizacja pracy drużyn parowozowych . . . . .	104
11. Organizacja pracy drużyn konduktorskich . . . . .	106
12. Bezpieczeństwo ruchu . . . . .	107
13. Reklamacje wynikające z przewozów i nadpłat, przejazdy bezbiletowe i sprawy sądowe . . . . .	110
14. Prądy słabe i silne . . . . .	111
15. Sprawy zasobowe . . . . .	113
16. Sprawy wyłączenia gruntów . . . . .	118
V. SPRAWY PERSONELU . . . . .	119
1. Ilostan personelu i emerytów kolejowych . . . . .	119
2. Wydajność pracy . . . . .	121
3. Personel warsztatowy . . . . .	121
4. Przepisy, instrukcje, regulaminy i zarządzenia bieżące . . . . .	122
5. Szkolenie personelu . . . . .	123
6. Sprawy dyscyplinarne . . . . .	129
VI. SPRAWY SANITARNE . . . . .	130
VII. WYNIKI FINANSOWE . . . . .	134
VIII. KOLEJE WĄSKOTOROWE. . . . .	138
IX. RUCH KULTURALNO-OŚWIATOWY na TERENIE DYREKCJI . . . . .	147
1. Wydawnictwa fachowe . . . . .	147
2. Straż ogniowa . . . . .	149
3. Kolonje letnie . . . . .	150
4. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej . . . . .	152
5. Dyrekcyjne Koło Przyjaciół Akademika Polskiego . . . . .	158
6. Biblioteki, orkiestry, chóry i inne organizacje oświatowe . . . . .	158
7. Organizacje samopomocy . . . . .	159
8. Ofiarowanie chorągwi 2-mu p. saperów kolejowych . . . . .	162
X. WIADOMOŚCI OGÓLNE o D. K. w WARSZAWIE. . . . .	163
1. Teren, granice . . . . .	163
2. Stacje, przystanki i ładownie . . . . .	166
3. Komunikacje wodne . . . . .	169
4. Prywatne wąskotorowe linje kolejowe . . . . .	169
Komunikacje samochodowe . . . . .	170
XI. WYKAZ PRACOWNIKÓW ADMINISTRACYJNYCH . . . . .	171
Spis tabel liczbowych . . . . .	201
Spis wkładek i ilustracyj . . . . .	203
Sprostowania . . . . .	207

*Dziesięciolecie pracy Dyrekcji Warszawskiej, wykonywującej około 30% pracy przewozowej całej sieci Polskich Kolei Państwowych, stanowi poważny etap w ogólnym rozwoju naszego kolejnictwa, tembardziej, że wysiłki organów kierowniczych i całego zespołu pracowników Dyrekcji doprowadziły do dodatnich wyników.*

*Wyjątkowo wyteżona praca, przy stale, od szeregu lat, odczuwanym braku personelu, w bardzo ciężkich warunkach materialnych, wytworzyła jednak atmosferę pewnego wyczerpania i wpłynęła na osłabienie inicjatywy oraz na obniżenie się świadomości roli i znaczenia jednostki w całości pracy Dyrekcji.*

*Przeciążenie organów kierowniczych Dyrekcji pracami bieżącymi nie pozwalało jednocześnie na systematyczne opracowywanie za okresy ubiegłe bardziej szczegółowych sprawozdań, które uświadamiałyby pracowników kolejowych na linii o całości dokonanej pracy.*

*Uroczysty obchód dziesięciolecia kolejnictwa polskiego może w tych warunkach wywołać w umyśle pracownika kolejowego szereg nieuzasadnionych refleksyj, o ile nie uwzględni on w należytej mierze wysiłku, dokonanego w tym okresie przez państwo i przez kolejnictwo polskie w szczególności.*

*Sprawozdanie niniejsze zawiera właśnie tego rodzaju materiał uświadamiający czytelnika o pracach dokonanych, pozwala na wyrobienie sobie poglądu na całość spraw kolejowych, pobudzając ambicję czynu i zachęcając do dalszych zbiorowych wysiłków.*

## Wykaz skrótów.

b.	była, były	M. E. D. 4	Militar-Eisenbahn-Direktion 4
cm	centymetr	M. K.	Ministerstwo Kolei, wzgl. Ministerstwo Komunikacji
D. K. P.	Dyrekcja Kolei Państwowych	M. W. R. i O. P.	Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publ.
Dyr.	Dyrekcja		
D. Ż. W.-W.	Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska	osio-km	osio-kilometr
im.	imienia	P.K.P.	Polskie Koleje Państwowe
kg	kilogram	par-km	parowoz-kilometr
kg/m. b.	kilogram na metr bieżący	poc-km	pociągo-kilometr
km	kilometr	t. zw.	tak zwany
km/godz	kilometrów na godzinę	tn	tona
L. O. P. P.	Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej	tn-km	tono kilometr
m	metr	wag	wagon
m <sup>2</sup>	metr kwadratowy	wag-km	wagono-kilometr
m <sup>3</sup>	metr sześcienny	w.d.z.	wyznaczony do zastępstw kierownika działu podczas jego choroby, urlopu, lub dłuższej nieobecności.
mm	milimetr		
m. b.	metr bieżący		



THE BOSTON MUSEUM



## PIERWSZE PREZY



Lucjan Wolski  
Dyrektor Wydziału Kontroli Dochodów.



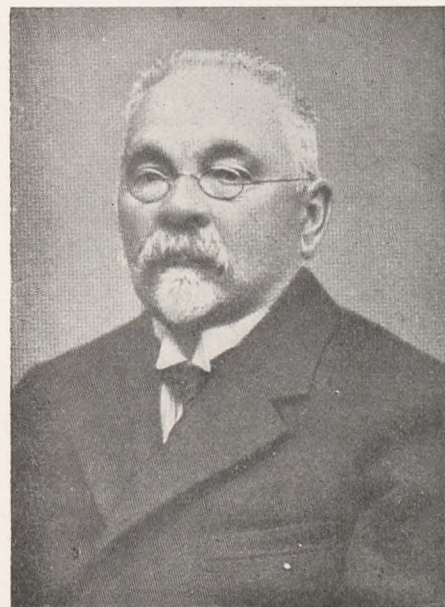
Inż. Witold Czapski,  
Dyrektor Wydziału Ruchu.



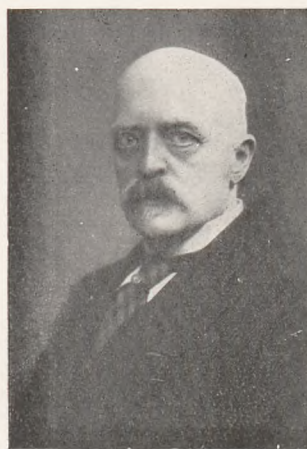
Bolesław Michalski,  
Dyrektor Wydz. Przewozowo-Taryfowego.



Inż. Marcin Czarkowski,  
Dyrektor Wydziału Mechanicznego.



Inż. Władysław Jakubowski,  
Prezes Dyrekcji.



Dr. Józef Skłodowski,  
Dyrektor Wydziału Lekarskiego.



ś. p. Wacław Markowski,  
Dyrektor Wydziału Finansowego.

## DJUM DYREKCJI.



Inż. Władysław Marchwiński,  
Dyrektor Wydziału Zasobów.



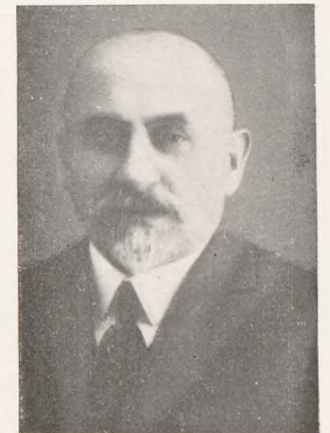
Inż. Feliks Oppman,  
Dyrektor Wydziału Kolei Wąskotorowych.



ś. p. Inż. Jan Gryżewski,  
Vice-Prezes Dyrekcji.



Inż. Witold Bieniecki,  
Dyrektor Wydziału Drogowego.



Mieczysław Łazowski,  
Dyrektor Wydziału Telegrafu.



Mec. Teodor Sabinowski,  
Dyrektor Wydziału Prawnego.



Władysław Biedrzycki,  
Szeł Kancelarji Dyrekcji.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT  
5300 S. DICKINSON DRIVE  
CHICAGO, ILL. 60637

RECEIVED  
MAY 15 1964

PHYSICS DEPARTMENT  
5300 S. DICKINSON DRIVE  
CHICAGO, ILL. 60637



Inż. Władysław Jakubowski  
Pierwszy Prezes Dyrekcji  
11 listopada 1918 — 31 maja 1922.



Inż. Konstanty Mikulski  
Drugi Prezes Dyrekcji  
1 czerwca 1922 — 31 lipca 1925.



Inż. Witold Bieniecki  
Prezes Dyrekcji.



## I. RYS HISTORYCZNY.

Wkrótce po wypowiedzeniu wojny (2 sierpnia 1914 roku), bo już w połowie sierpnia 1914 r., nastąpiło zajęcie linii kolejowych od Sosnowca do Piotrkowa i linii Herby-Częstochowa przez wojska niemieckie. Dalsze zajmowanie linii do Pływi odbywało się w tempie wolniejszym. W październiku 1914 r. wojska niemieckie zbliżyły się do Warszawy, a wojska rosyjskie, cofając się niszczyły wszelkie urządzenia kolejowe. Po pewnym czasie wojska niemieckie zostały odparte i cofnęły się do Myszkowa, paląc na drodze odwrotu wszystkie prawie budynki stacyjne, oprócz domów mieszkalnych i wysadzając w powietrze urządzenia wodociągowe, mosty i t. p. Podczas drugiej ofensywy niemieckiej wojska zbliżyły się do Rawki w grudniu 1914 r. i utworzyły front, który trwał około 7 miesięcy. Po przełamaniu frontu rosyjskiego, w sierpniu 1915 r., wojska niemieckie zajęły Warszawę. Odpowiednio do przesunięcia linii frontu władze rosyjskie zarządzały kilkakrotnie ewakuację pracowników z zajętych przez wojska niemieckie odcinków, przenosząc również biura centralne ówczesnych Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i D. Ż. Nadwiślańskich, obejmujących linje obecnie w przeważającej swej części należące do Dyrekcji w Warszawie a częściowo do D. K. P. w Radomiu. Ostateczna ewakuacja pracowników kolejowych nastąpiła w sierpniu 1915 r.

Przeszło czterdziestotysięczna masa pracowników kolejowych, niejednokrotnie wraz z rodzinami, przeniesiona została z b. Królestwa

Polskiego na obszary Rosji, a zarządy kolejowe ulokowane w Moskwie. Wszelkie zatem akta, archiwa, plany stacyj, budynków, dzieł sztuki, wraz z urządzeniem biur, wszelkie urządzenia warsztatów, inwentarz kolejowy, zapasy materiałów i t. p. zostały wywiezione w głąb Rosji, to zaś co pozostało na miejscu uległo zniszczeniu lub grabieży. Dalszy przebieg wojny światowej i położenie polityczne w Rosji sprawiły, że ewakuowani pracownicy kolejowi, bez względu na wyznawane poglądy lub zajmowane stanowiska, zjednoczyli się w „Związku Pracowników Kolejowych Polaków Pragnących Powrócić do Kraju“.

Związek ten zorganizował szereg kół prowincjonalnych do których zapisywali się również pracownicy kolejowi Polacy dawniej już w Rosji zamieszkali.

Jednocześnie prawie powstała w Warszawie organizacja pod nazwą „Towarzystwo Wzajemnej Pomocy b. Pracowników Kolejowych“ rekrutująca swych członków z pośród pozostałych w kraju i pozbawionych pracy kolejarzy oraz z pośród emerytów kolejowych.

W kwietniu 1918 r. nastąpiło pierwsze porozumienie się obu organizacyj dzięki przybyciu do Warszawy delegatów z Mińska Lit., Moskwy i Ukrainy. Postanowiono skoordynować swe prace i utworzyć w Warszawie ekspozyturę Związku Kolejarzy, która ułatwiłaby repatriację i wynalezienie pracy. Wobec jednak zastrzeżeń, poczynionych przez władze okupacyjne, które zgadzały się na powrót kolejarzy jedynie z terenów okupo-

wanych przez wojska niemieckie lub austriackie i pod warunkiem przystania na warunki pracy, jakie będą podyktowane przez niemiecką Centralę Pracy, zaprojektowana akcja zbiorowa nie doszła do skutku, natomiast od początku 1918 r. rozpoczął się samorzutny ruch powrotny do kraju, skierowany przede wszystkim do okolic okupowanych przez wojska austriackie a następnie i do okupacji niemieckiej.

W październiku 1918 r. Ministerstwo Handlu i Przemysłu prowadziło pertraktacje z oku-

pantami o przejęcie kolei przez władze polskie, co miało nastąpić od 1 stycznia 1919 r. Utworzone przez rząd polski Ministerstwo Komunikacji (w początkach listopada 1918 r.) mianowało przedstawicieli, upoważnionych do przejęcia linii kolejowych od wojskowych władz okupacyjnych i rozpoczęło rejestrację powracających do kraju kolejarzy.

Nominację na takiego delegata Ministerstwa Komunikacji na terytorjum ówczesnego Generał-Gubernatorstwa Wojskowego w Warszawie, otrzymał inż. Władysław Jakubowski.

## 1. PRZEBIEG WYPADKÓW LISTOPADOWYCH.

Obejmowanie kolejnictwa w listopadzie 1918 r. odbywało się w niezwykle trudnych warunkach i obfitowało w liczne przeżycia i epizody, które pozostaną na zawsze w pamięci uczestników tych wypadków.

Zadanie to było niewątpliwie do pewnego stopnia ułatwione dzięki zwartym kadrom dawniejszych pracowników kolejowych, którzy powracając stopniowo do kraju naturalnym biegiem rzeczy starali się znaleźć oparcie w miejscowościach dawniejszego swego zamieszkania. W ten sposób we wszystkich ważniejszych ośrodkach sieci kolejowej potworzyły się samorzutnie rezerwy pracownicze, gotowe w każdej chwili do przejęcia pracy.

Niepodobna jednak nie zwrócić uwagi na znaczenie tego przełomu duchowego czy moralnego, jaki dokonał się w środowisku wszechwładnych do ostatka okupantów, pod wpływem oszałamiających wieści o pogromie na

froncie zachodnim i o wymuszonym zawieszeniu broni. Wstrząs ten zamieniał wczorajszych panów życia i śmierci w bezwładne kółka jakiegoś raptownie zdemontowanego i sparaliżowanego mechanizmu, potwierdzając po raz nie wiadomo który, że największa potęga materialna bez potęgi ducha nie na wiele przydać się może. Wstrząs ten trwał jednak bardzo krótko i nie wszędzie był jednakowo intensywny. Energji więc i szybkości z jaką zbiorowym wysiłkiem wyzyskany został zawdzięczać możemy posiadanie pewnej ilości taboru i innych zasobów kolejowych, narażonych na wywiezienie do Niemiec.

Opóźnienie się np. literalnie o kilka godzin z objęciem st. Aleksandrów pozwoliło okupantom na wywiezienie do Niemiec trzech parowozów, kilkuset wagonów towarowych i znacznej części taboru linii wąskotorowej Nasielsk-Lubicz.

## 2. OBEJMOWANIE KOLEJNICTWA PRZEZ WYZNACZONE WŁADZE.

W dn. 11 listopada 1918 r., zebrana w lokalu przy ul. Nowy Świat 69, grupa członków organizującej się Dyrekcji udała się pod przewodnictwem inż. Władysława Jakubowskiego do niemieckiej Dyrekcji Kolejowej (M. E. D. 4) w celu umówienia szczegółów współpracy.

Wejścia do Dyrekcji Kolejowej były już patrolowane przez posterunki wojsk polskich.

Szef Dyrekcji, maj. Schmidt, przyjął skład

Polskiej Dyrekcji w swoim gabinecie (dzisiejsza sala posiedzeń Dyrekcji) i był dość wojowniczo nastrojony. Na jego biurku leżały granaty ręczne.

Ponieważ do porozumienia nie doszło, udano się wraz z maj. Schmidtem do generalnego Dyrektora maj. Prageita, urzędującego przy ul. Nowy Świat 14 (dzisiejsza mała sala posiedzeń Ministerstwa Komunikacji). Ustalono tutaj, że wszystkie zarządzenia będą redago-

wane w dwóch językach i będą nosić podpis władz polskich i niemieckich.

Na drugi jednak dzień od rana zaczęły napływać raporty, że Niemcy wywożą składy pociągów i parowozów do Niemiec. Wówczas ta sama grupa osób zjawiła się u maj. Schmidta, zaarrestowała go i przejęła całkowicie władzę, o czym inż. Jakubowski powiadomił linię telegraficznie.

Od tej chwili rozpoczęła się gorączkowa organizacja D. K. P. w Warszawie.

W skład Dyrekcji weszły linje b. D. Ż. Warszawsko-Wiedeńskiej i sąsiadujące z niemi odcinki kolei prywatnych. Na prawym brzegu Wisły włączono do Dyrekcji linje okupacji niemieckiej na zachód od linii Grajewo-Białystok-Czeremcha-Brześć.

### 3. OBEJMOWANIE STANOWISK, TABORU I STACYJ SAMORZUTNIE PRZEZ DAWNYCH KOLEJARZY.

Obejmowanie posterunków na stacjach i w biurach Dyrekcji rozpoczęto dn. 11 listopada 1918 r. w godzinach rannych. Niektórzy urzędnicy niemieccy ustępowali ze swych posterunków dobrowolnie, inni jedynie pod przymusem. Na lewym brzegu Wisły opór Niemców był naogół słaby. Na prawym brzegu dochodziło natomiast nawet do zbrojnego oporu. Szczególnie zacięty opór stawiano w Łukowie, Międzyrzecu, Białej, Chotyłowiu, Mordach i Platerowie.

Dzięki szybkiej i energicznej akcji pracowników polskich punkty telegraficzne i telefoniczne w całym węzle Warszawskim i na linii, oprócz odcinków, położonych na wschód od Siedlec i Małkini, zostały opanowane prawie jednocześnie. Już od 13 listopada 1918 r. można się było porozumieć ze wszystkimi stacjami, położonymi na lewym brzegu Wisły. Na prawym brzegu Wisły możliwość komunikowania się dochodziła do Siedlec i Małkini. Utworzenie łączności telegraficznej i telefonicznej ułatwiło tymczasową organizację kolejnictwa, dając jednocześnie możliwość centralnym Władzom Państwowym orjentowania się w sytuacji kraju.

Zadania technicznej służby łączności polegały przede wszystkim na tem, by przerwać połączenie administracji niemieckiej z poszczególnymi urzędami i mieszkaniami prywatnymi urzędników, utrzymując jednocześnie bez przerwy działanie telegrafu i telefonów i nie dopuszczając do uszkodzeń stacyj i linii przez Niemców. Zadanie to zostało rozwiązane już w ciągu pierwszych dni pracy.

Poszczególne stanowiska, zwłaszcza na linii, obejmowane były samorzutnie przez pow-

racających do pracy kolejarzy. Łącznie z personelem, przyjętym przez okupantów, powstał w ten sposób odrazu pewien ogólny nadmiar personelu w stosunku do odebranych od okupantów środków przewozowych. Działo się tak we wszystkich prawie działach pracy.

Moment przejścia czynności kierowniczych obfitował w liczne epizody i zajścia charakteryzujące wytworzoną sytuację i stan umysłów wogóle. Na podstawie wspomnień naocznych świadków i uczestników tych wypadków można niektóre z tych ciekawych epizodów odtworzyć.

Zastępca Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego p. S. Lesiewicz opisuje np. pierwsze zetknięcie się służbowe z maj. Flachsem, niemieckim Naczelnikiem Ruchu. Pan ten wyraził pewne wątpliwości co do możliwości przejścia kolejnictwa przez władze polskie wobec braku polskiego personelu wykonawczego na linii. Podczas wypowiedziania tego zdania odezwał się telefon służbowy. Niemiecki zawiadowca st. Warszawa-Gd. prosił o interwencję wobec władz polskich z powodu wstrzymania przez pracowników kolejowych Polaków wagonów, wysyłanych do Ostrowia po obozujących tam legjonistów polskich. Maj. Flachs zwrócił się do p. Lesiewicza o pomoc. Wówczas p. Lesiewicz postanowił porozumieć się co do transportu z Polskim Sztabem Generalnym i poprosił telefonistkę, po niemiecku, o dokonanie odpowiedniego połączenia. Otrzymał on odpowiedź, że na stacji pracuje już personel polski. Przy przekazaniu dyspozycji w tej sprawie st. Warszawa-Gd. zażądał p. Le-



siewicz wezwania do telefonu polskiego zawiadowcy stacji, który zgłosił się do słuchawki i przyjął dyspozycję do wykonania. Okoliczność ta przekonała całkowicie maj. Flachsa, który zaraz po tym zajęciu stwierdził, że w takich warunkach urzędować nadal nie może i usunął się z biura.

W częstochowskiej parowozowni już 5 listopada wiadano i mówiono o rozbrojeniu austriaków. Za taką poufną rozmowę zwolnili okupanci jednego z pracowników warsztatowych.

Dn. 11 listopada około godziny 11-tej starszy palacz tej parowozowni Sitek otrzymał od Niemców polecenie, aby rozniecił ogień i podniósł parę we wszystkich, znajdujących się na postoju parowozach. Sitek, przez ostrożność, poszedł poradzić się, czy ma wykonać to polecenie czy nie. Tokarz Jasiński doradził mu, aby podpalił jedynie dla pozorów, t.j. aby z kominów szło trochę dymu, aby para się jednak nie formowała.

Około godziny 14-tej opuścili warsztaty robotnicy Niemcy, pozostała jedynie garść Polaków. Dawniejszy naczelnik parowozowni p. Kosiarski, zatrudniony przez Niemców w charakterze pomocnika montera, udał się po broń. Podczas jego nieobecności wpadł do remizy legionista Lesiak z rozkazem aby Niemcom parowozów nie wydawać. Pozostawił on w parowozowni trzech uzbrojonych legionistów dla obsadzenia najważniejszych punktów. Dla wzmocnienia straży dodano każdemu legioniście po jednym uzbrojonym warsztatowcu. Około godziny 18-tej maszyniści Polacy zaczęli obejmować parowozy w pociągach i na stacji.

Wkrótce potem do obrotnicy zbliżyła się grupa maszynistów Niemców z żądaniem wypuszczenia parowozów z remizy. Zobaczywszy jednak zdecydowaną postawę warty (złożonej z 2 ludzi), repetującej broń, dali za wygraną.

Pozatem zorganizowano wysyłanie Niemców partjami stosownie do powrotu do Częstochowy, wysyłanych na granicę śląską składów.

Przejęcie st. Skierniewice obfitowało również w charakterystyczne epizody.

Przed uzbrojonym od stóp do głów wojskowym posterunkiem tej stacji stanęła bezbronna grupa, złożona z kilkunastu Polaków kolejarzy i zażądała wydania broni i przekazania władzy. Żądaniu stało się zadość bez najmniejszego wahania i oporu. Po rozbrojeniu posterunku Polacy zażądali ponadto zaprowadzenia ich do niemieckiego składu amunicji i przekazania przechowywanych na stacji zapasów uzbrojenia, co również bez oporu wykonane zostało. W ten sposób ważny węzeł kolejowy został w ciągu kilku chwil całkowicie opanowany i przejęty.

Służba lekarska objęła samorzutnie swe posterunki przedwojenne. W odpowiedzi na okólnikową depezę większość dawniejszych lekarzy kolejowych oświadczyła, że znajduje się na swych stanowiskach i że przystąpiła do pracy. Warunki ogólne nie były co prawda pomyślne. Lekarze przyjmowali chorych w lokalach przygodnych: we własnych mieszkaniach, w budce dróżnika, w wagonach i t. p. Niewielka zaledwie część przedwojennych przychodni mogła być w tym celu od razu zużytkowana bez doprowadzenia pozostałych przez okupantów lokali do stanu odpowiadającego potrzebom.

Warunki owe najlepiej charakteryzuje garść wspomnień, jakie się owych czasów zachowały.

Dr. Szaniawski pisze:

„Ten sam woźny telegrafu co i przed wybuchem wielkiej wojny przyniósł mi dn. 11 listopada 1918 r. depezę, wzywając lekarza do obłożnie chorej żony pracownika T..., zamieszkałej w Rudnikach. Wycieczka z pierwszą poradą lekarską, do chorej na gruźlicę T..., odbyta pierwszym polskim pociągiem, pozostanie mi na zawsze w pamięci“.

„Woźny rejonowy Błażej Wiśniewski, który pracuje na kolei od lat przyszło 20 zajął w dn. 11 listopada 1918 r. lokal dawniejszej i obecnej przychodni i zaczął gromadzić różne meble i sprzęty w celu urządzenia ambulatorjum. Większość mebli, znajdujących się w dzisiejszej przychodni, pościągana została przez niego. Następn-

nego dnia zjawił się w przychodni drugi felczer St. Majewski i w kilka dni po rozbrojeniu okupantów przychodnia mogła być uruchomiona“.

Rodziny dawniejszych pracowników kolejowych niejednokrotnie miały sposobność ukrycia przed okupantami i przechowania do lepszych czasów niejednego sprzętu i niejednego cennego instrumentu przedwojennych przychodni.

W służbie zasobów już w pierwszym dniu czynności władz kolejowych polskich wysłano zorganizowany personel w celu przejęcia magazynów i składnic, porzuconych przez okupantów w wielu wypadkach nawet bez zamknięcia.

Charakterystyczne również są szczegóły przejęcia Kasy Głównej Dyrekcji.

W dniu 11 listopada 1918 pomocnik Naczelnika Gł. Buchalterji b. D. Ż. W. W; p. J. Glass wraz z kilkoma pracownikami, tego Wydziału zwrócił się ok. godz. 12-iej

w południe do, urzędującego już na dworcu, komendanta polskiego o wydanie kluczy, w celu objęcia Kasy Głównej. Po wejściu do lokalu, oprócz zamkniętej kasy żelaznej, znaleziono w nieładzie na podłodze i na stołach znacznie większą ilość zapieczętowanych pakietów i kopert, zawierających jak się okazało dowody pieniężne i marki niemieckie. Po odnalezieniu książki kasowej rozpoczęto porządkowanie pakietów, odpieczętowanie kopert, przeliczanie pieniędzy i zapisywanie ich do odnalezionej książki.

Podczas tej pracy, w godzinę po objęciu Kasy, zgłosił się w lokalu kasjer Niemiec, od którego zażądano kluczy od kasy żelaznej. Kasjer, oddając klucze, prosił jednocześnie o wydanie mu z kasy 200 marek, które jak twierdził są jego prywatną własnością. Pieniądze oczywiście nie zostały wydane, jako stanowiące własność Skarbu Polskiego.

## UDZIAŁ ZWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW PRZY OBSADZANIU STANOWISK I OBEJMOWANIU POSTERUNKÓW.

Dwie organizacje zawodowe, jednoczące pracowników kolejowych na ewakuacji w Rosji i pod okupacją w kraju, o których już poprzednio wspomiano, utworzyły jeden związek, który był organizacją tak sprawną, że w chwili upadku okupacji kolejarze polscy mogli niezwłocznie stanąć do pracy i objąć zwolnione przez Niemców placówki. Energja, z jaką, pomimo drobnych usterek, dokonane to zostało, wpłynęła w znacznym stopniu na zdezorientowanie się Niemców. Z czasem organizacje te uległy rozdrobnieniu i okazały się za słabe do należytego regulowania potrzeb gospodarczo-przewozowych. Zarządy miejscowych kół niejednokrotnie dążyły, na przykład, do podporządkowania miejscowym potrzebom ogólnych, znacznie oczywiście ważniejszych zagadnień przewozowych, o ile zagadnienia te wykraczały po za ramy potrzeb lokalnych.

Pewnego rodzaju dokumentem, świadczącym o współpracy organizacyj kolejarzy z władzami kolejowymi, służy niżej podany tekst „Zaświadczenia“ z datą 12 listopada 1918 r.:

### Z a ś w i a d c z e n i e

Okaziciel niniejszego p. ....

.....  
delegat związku zawodowego kolejarzy Państwa Polskiego jest upoważniony, po porozumieniu się z Dyrekcją Kolejową, do tymczasowego organizowania służby stacyjnej, drogowej, trakcyjnej i in., w celu podtrzymania i ustalenia prawidłowego ruchu pociągów oraz zabezpieczenia, znajdujących się na stacjach pieniędzy.

Wszelkie władze wojskowe i cywilne proszone są o okazywanie rychłej i należytej pomocy.

Niniejsze służy na prawo jazdy wszelkimi pociągami we wszelkich kierunkach państwa.

Prezes Związku (—) podpis

Sekretarz Związku (—) podpis

Pieczęć Stow. Wzajemn. Pom.  
b. Prac. Kol. na Dr. Żel.

## II. STAN KOLEI w OBREBIE DYREKCJI w CHWILI PRZEJĘCIA KOLEJNICTWA.

Na terenie Niemieckiej Dyrekcji Kolejowej IV przewozy osób i ładunków dokonywane były głównie dla celów wojny, ruch zaś prywatny ograniczony był do minimum i korzystał z pozostałości rozporządzalnych, poza przewozami wojskowymi, technicznych środków przewozowych. Taki stan rzeczy, w związku z bardzo ograniczonym ilościowo i zdewastowanym taborem, wymagał bardzo stosunkowo nieznacznej ilości pracowników i pozwalał na nadzwyczajne uproszczenie wszelkich manipulacyj. Pomimo to okupacyjne władze niemieckie zastosowały w swej gospodarce prawie całkowicie organizację pokojową pruskich kolei państwowych.

Przejęcie kolejnictwa nastąpiło w wyjątkowo trudnych warunkach.

Zbliżała się zima. Miasta, a zwłaszcza stolica, były wygłodzone przez okupantów i pozbawione zapasu żywności i opału. Brak węgla odczuwały również fabryki i to do tego stopnia, że w Łodzi przez pewien czas opłacało się spalanie pod kotłami ropy naftowej.

Braki, odczuwane podczas okupacji, zwiększyły się, a zapasy miejscowe zmalały z powodu częściowego sparaliżowania ruchu przewozowego w okresie przejmowania kolejnictwa.

Powstało więc ogromne napięcie potrzeb przewozowych. Od ich zaspokojenia zależał spokój w miastach, a zwłaszcza w stolicy. W stosunku do ogromnych potrzeb środki przewozowe były niedostateczne a organizacja, wprowadzona przez okupantów — zła.

Zwłaszcza wiele pozostawiał do życzenia stan przejętych od okupantów parowozów, co ze stanowiska podtrzymania ruchu kolejowego miało podstawowe znaczenie.

Zniszczone podczas wojny warsztaty i parowozownie zostały odbudowane przez okupantów jedynie częściowo. Częściowo rozszerzone zostały lub wybudowane parowozownie w innych miejscach tak, że stworzone zostały krótkie mety przebiegu parowozów, przy których nie można było parowozów należycie wyzyskać.

## 1. STAN OBJEKTÓW KOLEJOWYCH.

W momencie przejmowania kolejnictwa przez władze polskie w listopadzie 1918 r. stan sieci kolejowej i całość kształtu urządzeń kolejowych na terenie Dyrekcji przedstawiał się w sposób opłakany. Tory po zniszczeniach, spowodowanych działaniami wojennymi odbudowane były przez okupantów pośpiesznie z materiałów nawierzchni metalowej najróżnorodniejszych typów, o różnym stanie zużycia, podkłady niewymieniane przeważnie od roku 1914; tam zaś gdzie skutek działań wojennych tory były całkowicie zniszczone, ułożono nowe podkłady sosnowe nienasycone, a nawet bukowe. To samo dotyczyło również linii nowych, ułożonych przez okupantów na terenie Dyrekcji (np. drugi tor na linii Kalisz-Łódź, i t. d.). Mosty i budynki odbudowane były w sposób przeważnie b. prowizoryczny, z czego widoczne było, że Niemcom chodziło tylko o jaknajszysze przywrócenie ruchu dla celów wojennych i wywozu z kraju produktów spożywczych; urządzenia dla ruchu osobowego były przez okupantów traktowane bardzo niedbale i odbudowane w sposób najbardziej prymitywny, nie liczący się najzupełniej z potrzebami podróżującej publiczności. W dworcach niezburzonych, lub odbudowanych prowizorycznie mieściły się wojskowe urzędy i lokale mieszkalne z całkowitem zaniedbaniem wszelkich potrzeb podróźnych. Ogromna ilość budynków, urządzeń wodociągowych i warsztatowych uległa zniszczeniu i była odbudowana przez okupantów jedynie częściowo i w najbardziej

uproszczony sposób. Załączone tabele I i II wskazują obraz zniszczeń wojennych w dziedzinie budynków i mostów kolejowych na terenie Dyrekcji.

TABELA I.  
Budynki zniszczone podczas wojny.

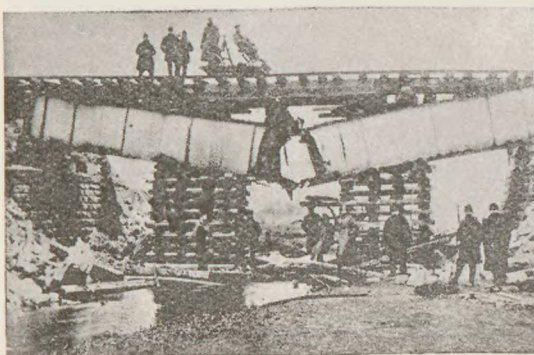
Nazwa budynku	Murowane			Drewniane		
	szt.	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	szt.	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Dworce . . . . .	36	21473	175190	23	4604	23209
Domy administracyjne . . . . .	2	511	2961	4	1029	3722
Domy mieszkalne . . . . .	41	11042	90641	56	10174	34465
Koszarki i domki dróżnicze . . . . .	33	3502	12110	20	849	2545
Zabudowania gospodarcze . . . . .	2	165	438	64	2462	8460
Magazyny . . . . .	25	19505	76960	7	1949	6824
Warsztaty i parozownie . . . . .	4	7979	53335			
Wieże ciśnień, pompownie i zabudowania wodne . . . . .	44	297	24114	3	130	1024
Budynki wagi . . . . .	7	167	500	1	7	16
Rampy kryte . . . . .	2	798		3	1812	

TABELA II.  
Ilość zniszczonych mostów, przepustów i wiaduktów

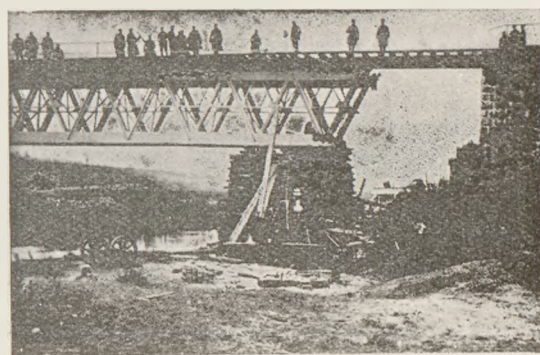
	Ilość szt.	Ogólne światło b. m.
1) Mosty zel. kratowe . . . . .	31	2479,87
2) „ „ blaszane . . . . .	249	1559,04
2) „ „ sklepione . . . . .	13	124,16
4) Przepusty większe*) . . . . .	6	9,09
5) Wiadukty . . . . .	7	276,93
Razem . . . . .	306	4449,09

\*) Mniejsze przepusty i rury nie są wliczone do ogólnej ilości.

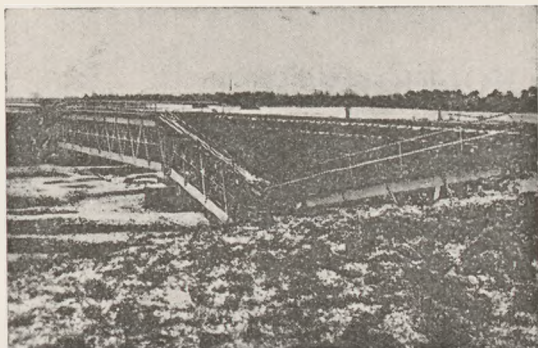
Obraz niektórych zniszczeń przedstawiają następujące ilustracje (rys. 1 — 10):



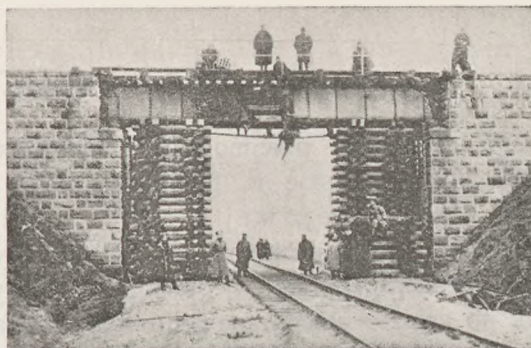
Rys. 1. Most na Zielkówe



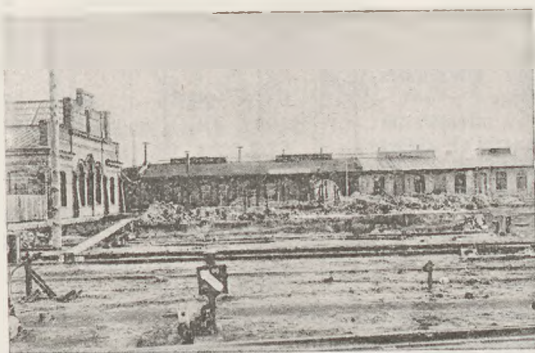
Rys. 2. Most na Mrodze.



Rys. 3. Most na Utracie.



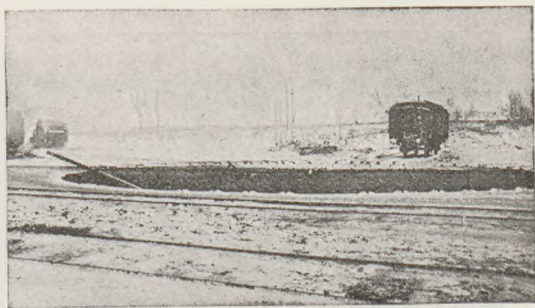
Rys. 4. Wiadukt na linii Łódź—Zielkowice—Bednary.



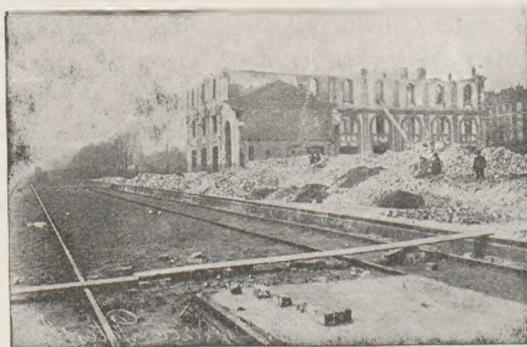
Rys. 5/6. Warsztaty mechaniczne i magazyny towarowe na st. Warszawa-Wsch.



Rys. 7/8. Dworzec, wieża ciśnień i magazyny towarowe na st. Radomsko.



Rys. 9. Miejsce po zburzonej parowozowni Warsz.-Gd.



Rys. 10. Dawn. dworzec Petersburski (st. Warsz.-Wil.)

Znacznie więcej ilustracyj obiektów zniszczonych znajdzie czytelnik niżej, łącznie ze zdjęciami, przedstawiającymi te objekty po doprowadzeniu ich do stanu używalności.

Przejęte od okupantów linje telegraficzne i telefoniczne i urządzenia stacyjne stanowiły naogół budowę tymczasową i przystosowaną do potrzeb ruchu wojskowego; poszczególne przewodniki wykonane były z drutu różnej średnicy i z różnego materiału (żelazo, brąz), węzły prowizoryczne-nielutowane, przewody z drutu brązowego-przewiązane drutem żelaznym, zawieszane niesymetrycznie w stosunku do sąsiednich przewodów i na nieodpowiedniej odległości od ziemi; izolatory na przewodach głównych różnego typu, nie wyłączając typu małego telefonicznego, przewody wewnętrzne przybite do ścian gwoździami i t. p.

Sygnalizacja i urządzenia zabezpieczające ruch pociągów przystosowane były także przez okupantów do najniezbędniejszych potrzeb ruchu wojskowego; niektóre większe stacje posiadały centralizację zwrotnic dalekonastawną, inne posiadały kluczowe uzależnienie zwrotnic; na tych i na tamtych istniały aparaty blokady stacyjnej; urządzenia były wykonane przeważnie z materiałów i aparatów przestarzałych typów, wycofanych z użycia w Niemczech i miały charakter prowizoryczny.

Blokady linjowej nie było.

Wszystkie urządzenia przedwojenne blokady linjowej i stacyjnej, jakie istniały na b. D. Ż. Warszawsko-Wiedeńskiej i na D. Ż. Nadwiślańskich, zniszczone zostały podczas działań wojennych lub wywiezione przez Rosjan lub Niemców.

Przy przejmowaniu kolejnictwa przez władze polskie szczególnie znacznemu uszkodzeniu uległy linje i urządzenia stacyjne od Łukowa do Brześcia (88 km) i od Siedlec do Czeremchy (90 km). Na tych przestrzeniach wiele słupów telegraficznych pocięto na drobne części, druty pozrywano, izolatory potłuczono, aparaty i telefony zabrano lub uszkodzono, wewnętrzne przewody stacyjne zniszczono.

Urządzenia silnych prądów, jakie istniały przed wojną, zostały przeważnie zniszczone przez walczące strony z wyjątkiem elektrowni w Łazach i Skierniewicach

(rys. 83/4); okupanci ograniczyli się do najpotrzebniejszych dla ruchu wojskowego inwestycji i zadawalniali się urządzeniami o charakterze tymczasowym. Ta tymczasowość doprowadziła znaczny procent urządzeń do ruiny. Warunki, w jakich odbywało się przejęcie urządzeń kolejowych od okupantów nie wpłynęły dodatnio na ich stan i przyczyniły się również w pewnym stopniu do dalszej dewastacji. Pobudowane przez okupantów tymczasowe elektrownie na stacjach Siedlce, Biała, Ostrołęka, Małkinia, Koluszki, Włocławek, Mława i t. d. były urządzeniami wybitnie prowizorycznymi bez żadnych rezerw. Dla zapewnienia ciągłości ruchu wypadło ustawić tam zapasowe maszyny, zbierane przypadkiem z różnych źródeł.

Przy pierwotnej odbudowie sieci telegraficznej i telefonicznej, za cofającymi się na wschód okupantami szły pod kierownictwem mechaników zorganizowane kolumny robocze i w zależności od uwalniania linii od Niemców, odbudowywały łączność. Zdarzało się, że niektóre stacje (Chotyłów, Biała, Platerowo i inne) przechodziły parokrotnie z rąk do rąk. Początkowo odbudowywano w każdym kierunku po jednym lub po dwa przewody telegraficzne i telefoniczne. Stałą łączność z krańcowymi stacjami na głównych przewodach przywrócono: z Brześciem n/B. 13 lutego 1919, z Łapami i na północny zachód od Łap 6 marca 1919, z Czeremchą 17 marca 1919. Następnie przystąpiono do odbudowy pozostałych przewodów, którą ukończono w końcu marca 1919 roku.

Praca przy przywracaniu łączności i odbudowie linii była utrudniona wobec przeszkód ze strony cofających się okupantów, wobec surowej zimy, braku środków do przewozu materiałów, braku narzędzi i siły roboczej, głównie zaś wobec braku sił kierowniczych, wielu bowiem dawniejszych pracowników technicznych nie zdążyło powrócić do kraju.

Nie posiadając w tych warunkach możliwości całkowitej przebudowy urządzeń Wydział Telegrafu ograniczył swe prace do zaspakajania nieodzownych potrzeb ruchu, korzystając w tym celu częściowo z pozostawionych przez Niemców w warsztatach sygnałowych półfabrykatów i aparatów starych.



W chwili objęcia kolejnictwa Ministerstwo Komunikacji posiadało łączność telefoniczną jedynie z dyрекcją Poznańską przez Łódź i Kalisz oraz z dyрекcją Radomską przez Dęblin. Wyłoniła się potrzeba natychmiastowego połączenia telefonicznego z dyрекcją Krakowską. Wobec posiadania dwóch linii od Warszawy do Częstochowy, jedną z nich (bronzową) przeznaczono dla połączenia z Krakowem i w tym celu 15 grudnia 1918 roku przystąpiono do budowy przedłużenia tej linii od Częstochowy do Krakowa na długości 98 km. Budowę ukończono 20 stycznia 1919 roku. Roboty na terenie dyрекcji Krakowskiej wykonała Dyрекcja Warszawska.

Wojna polsko-sowiecka 1919/1920 r. powstrzymała bieg prac inwestycyjnych i odbudowy. Prace te musiały być znowu ograniczone do najkonieczniejszych czynności, połączonych z podtrzymaniem w stanie użytkowym istniejących urządzeń. W związku z potrzebami wojny i z wymogami ruchu pobudowano, od grudnia 1919 r. do kwietnia 1920 r., 2258 km głównych przewodów telegraficznych. Przebieg tych prac był następujący:

Dnia 14 sierpnia 1920 r. ewakuowane były wszystkie stacje od Mławy do Nasielska, od Łap i Ostrołęki do Wołomina, od Brześcia do Rembertowa i od Dęblina do Wawra łącznie. W Rembertowie i w Wawrze pozostawiono aparaty telegraficzne i telefoniczne do dyspozycji kompanii kolejowej. Obiekty elektrotechniczne ze wszystkich stacji ewakuowanych wywiezione były przez służbę elektrotechniczną. Nieznaczną część tych urządzeń, około 15%, uległa przy pośpiesznej ewakuacji pewnym uszkodzeniom. Służba telegraficzna: telegrafisci, telefoniści i mechanicy, pełniła swe czynności do ostatniej chwili, dopóki wojsko utrzymywało stacje w swym posiadaniu i wymagało obsługi aparatów przez służbę kolejową. Niektórzy z mechaników podczas natarcia wojsk nieprzyjacielskich i po ewakuacji pracowników kolejowych pozostali dobrowolnie na linii bojowej dla utrzymania łączności pomiędzy grupami naszych wojsk. Dwóch z pośród nich, a mianowicie Dolewskiego Jana i Madanego Edwarda, za wykazaną odwagę i sprawność przy wykonywaniu tych czynności, odznaczono Krzyżem Walecznych.

Dwaj pracownicy Wydziału Mechanicznego,

a mianowicie: st. technik Jabłonowski Stanisław i maszynista Rydzewski Bolesław posiadają również to zaszczytne odznaczenie.

W przewidywaniu naszej ofenzywy i potrzeby odbudowy urządzeń i linii zorganizowano pięć pociągów pogotowia telegraficznego, zaopatrzonych we wszystkie materiały i aparaty, potrzebne do przywracania łączności i w odpowiedni personel techniczny i telegraficzny. Pociągi te stały w pogotowiu na stacji Warszawa — Główna i Warszawa — Gdańska. Po otrzymaniu wiadomości o cofaniu się nieprzyjaciela pociągi pogotowia, w nocy z 16 na 17 sierpnia 1920 r. przesunięte zostały z lewego na prawy brzeg Wisły i tu oczekiwały na dyspozycje władz wojskowych w celu przystąpienia do odbudowy. Kierownicy robót każdego pociągu otrzymywali bezpośrednio od władz frontowych polecenia przesuwania pociągów i odbudowy łączności. W planie tej ponownej odbudowy przywracano przedewszystkiem łączność na jednym przewodniku telegraficznym i na jednej linii telefonicznej w każdym kierunku. Następnie stosownie do możności podejmowano naprawę pozostałych przewodów z warunkiem jednak, by praca ta nie zatrzymywała robót pierwszej kategorii.

Telegraficzne i telefoniczne linje kolejowe o większej ilości przewodów (od 12 do 30) były znacznie uszkodzone. Na wielu odcinkach brakowało słupów, na wielu — słupy były poćcinane, a druty pozrywane umyślnie lub uszkodzone od wybuchów pocisków, stanowiąc kłęby poplątanych nici metalowych, niezdatnych do użytku.

Pośpiech z jakim przywracano łączność charakteryzuje kilka przykładów niżej podanych.

Około godziny 18-ej w dniu 16 sierpnia 1920 roku, na szlaku Włocławek — Czerniewice, wskutek ataku nieprzyjacielskiego wszystkie przewody na km 35 linii zostały zerwane i linja uszkodzona. Kolejowa służba techniczna naprawiła linję i przywróciła łączność w dniu 17 sierpnia o godzinie 14-ej.

17 sierpnia o godz. 10-ej wyprawiony został pierwszy pociąg pogotowia w stronę Mławy. Łączność telegraficzną i telefoniczną ze stacją Nasielsk (63 km) przywrócono tegoż dnia o godzinie 20-ej. 18 sierpnia o godzinie

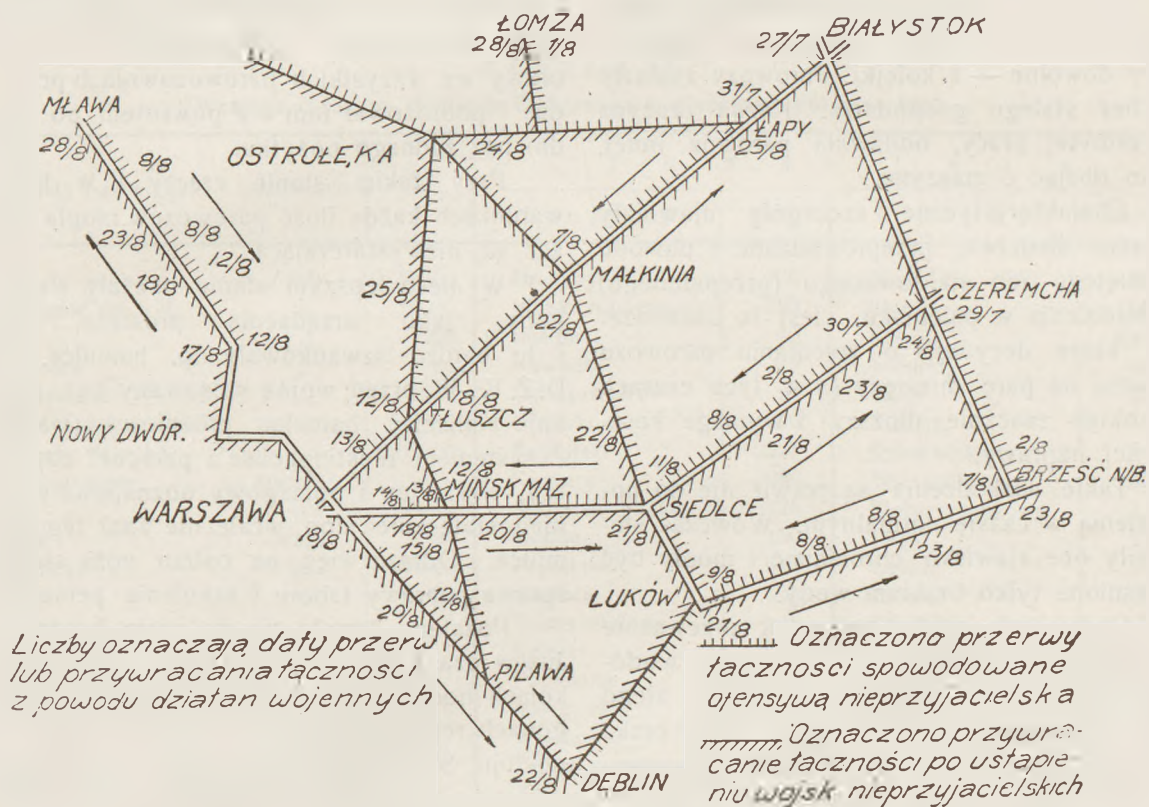
16-ej wyprawiono z Warszawy drugi pociąg pogotowia w stronę Dębłina. Łączność z Fałenicą (29 km) przywrócono tegoż dnia o godzinie 19-ej.

Trzeci pociąg wyszedł o godzinie 16-ej w stronę Brześcia. Łączność z Miłosną (30 km) przywrócono o godzinie 22-ej.

Czwarty pociąg wyszedł o godzinie 17-tej w stronę Łap. Łączność z Tłuszczem (34 km) przywrócono o godzinie 23-ciej.

Na załączonej mapce (por. rys. 11) podane są daty przerwy w działaniu sieci telegraficzno-telefonicznej w związku z ofensywą nieprzyjacielską i daty przywrócenia łączności podczas kontrofensywy polskiej.

5 września 1920 r. ukończono ustalenie łączności telegraficznej i telefonicznej ze wszystkimi końcowymi stacjami Dyrekcji, a mianowicie: z Mławą, Raszujką, Białymstokiem, Brześciem, Czeremchą i Dęblinem.



Rys. 11. Daty przywracania łączności telegraficznej i telefonicznej.

19 sierpnia o godzinie 14-tej wyprawiono z Warszawy ostatni pociąg w stronę Siedlec. Kierownikowi robót polecono odbudowę łączności od Siedlec w kierunku Czeremchy i Małkini a ztąd w kierunku Ostrołęki.

Jednocześnie rozpoczęto odbudowę uszkodzonych linii w takim zakresie aby zapewnić nieprzerwane działanie telegrafu i telefonów podczas nadchodzącej zimy.

## 2. ZAOPATRZENIE w TABOR.

Już w pierwszych dniach po przyjęciu kolei najbardziej palącą okazała się sprawa parowozowa, nietyle z powodu szczupłej ilości ogólnej, ile z powodu rozpaczliwego wprost

stanu parowozów, nieprzygotowania do ich naprawy i nieumiejętności odchodzenia się ze strony personelu rzemieślniczego i administracyjnego oraz drużyn parowozowych.



Już przy okupantach stan parowozów pogarszał się stopniowo (w ostatnich czasach — szybko) wobec braku odpowiednich materiałów i zastępowania ich namiastkami (Ersatz).

Stan ten pogorszył się jeszcze, kiedy objął je nowy personel, przyzwyczajony do innych typów parowozów. Personel ten miał po raz pierwszy do czynienia z typami niemieckimi — pod względem naprawy ich specjalnych urządzeń i pod względem umiejętnego obchodzenia się z nimi przy pracy.

Pozatem przy nadmiarze drużyn, a braku parowozów początkowo jeździły na nich drużyny dowolne — z kolejki. Parowozy znalazły się bez stałego gospodarza. Każda drużyna po odbytej pracy, oddawała parowóz innej, mało dbając o maszynę.

Charakterystyczne szczegóły ujawniały doraźne śledztwa, przeprowadzane z powodu pękniętego lub sfałdowanego (przepalonego) podniebienia w palenisku. Jest to uszkodzenie, które decyduje o wycofaniu parowozu z ruchu na parę miesięcy (a w tych czasach na okres znacznie dłuższy) i wymaga kosztownej naprawy.

Takie uszkodzenia są prawie nie do pomysłenia w czasie normalnym. Wówczas stanowią one zjawisko chroniczne i mogły być objaśnione tylko brakiem wody.

Otóż brak wody pochodził przeważnie z powodu zarośniętych kurków u szkieł wodowskazowych, a częściowo z powodu złego stanu przyrządów zasilających. Przy braku stałych gospodarzy na parowozie, szkła pozostawały często nieprzedmuchiwane.

Na wielu parowozach z całego inwentarza pozostała tylko łopata do węgla. Brak

narzędzi paraliżował wszelkie dobre chęci drużyny przy wykonaniu najpotrzebniejszej nawet naprawy w drodze.

Koleje niemieckie podczas wojny oddały do wojskowego użytku na obszar b. Kongresówki nieudatne typy parowozów czterocylindrowych, ze specjalnymi przesuwkami osiami prowadzącymi i t. p.

Drużyny polskie nie umiały obchodzić się z takimi parowozami. Parowóz wysłany np. z Piotrkowa do Sosnowca po pociąg węglowy, odsyłany był z powrotem bez pociągu z powodu uszkodzenia, zatrzymywał się dla naprawy we wszystkich parowozowniach po drodze i podróżował tam i z powrotem po kilka dni bez żadnego pożytku.

Przy takim stanie rzeczy i w takich warunkach każda ilość parowozów mogła okazać się niewystarczającą.

W nieco lepszym stanie okazały się wagony, jako urządzenia prostsze, choć i tu bardzo szwankowały np. hamulce. Na D. Ż. W.-W. przed wojną stosowany był, prócz linii Kaliskiej, hamulec próżniowy (Hardy). Z systemem Westinghouse'a personel naprawczy, rewizyjny i pociągowy obznajmiony był niedostatecznie albo wcale nie znał tego hamulca. Odrazu więc na ostrzu noża stanęła sprawa naprawy taboru i szkolenia personelu.

Pozatem dawały się we znaki kradzieże. Już w czasie przejmowania kolei w wielu pokojach noclegowych poginęła pościel. W wagonach reprezentacyjnych wycinano plusz na postojach. Straż kolejowa okazała się niewystarczająca: wypadło organizować dodatkową ochronę.

### 3. ZAOPATRZENIE W MATERJAŁY.

Po doraźnym przejęciu magazynów i składnic w ciągu kilkunastu dni zorganizowano pracę w 31 punktach. Stan zasobów nie był zadawalniający. Oprócz węgla, którego okupanci pozostawili zaledwie 50000 tn, znaleziono bardzo skromne zapasy materiałów. Na dobitkę nawet i te materiały, jakie na gruncie znaleziono, były to przeważnie materiały zastępcze (t. zw. Ersatz'e) wojennego pochodzenia o bar-

dzo niewysokiej wartości dla normalnej, pokojowej eksploatacji kolei.

Ilostan materiałów należało odtworzyć z natury, ponieważ brak było książkowości, a poszczególne dokumenty, jakie się na miejscu znalazły, wobec nieznamomości języka niemieckiego, nie mogły być zużytkowane.

O stanie zaopatrzenia w materiały i inwentarz Wydziału Drogowego w chwili

objęcia kolei świadczą dostatecznie te trudności w organizowaniu pracy przy odbudowie i inwestycjach w pierwszych latach pracy Dyrekcji, o jakich jest mowa poniżej w poszczególnych działach niniejszego sprawozdania.

Brak materiałów i inwentarza w bardzo dużym stopniu utrudniał i opóźniał w pierwszych latach należyte tempo odbudowy nawierzchni torów kolejowych, budynków i mostów. Musiano nieraz posiłkować się pozostałymi resztkami obiektów, nie dających się zu-

siano stosować do naprawy pozostawione przez okupantów namiastki. Szczególnie dawał się odczuwać brak miedzi, potrzebnej do palenisk, brak metalu łożyskowego zwłaszcza wobec częstego wytapiania panwi. Sporadycznie brakło tu i owdzie na składach węgla, który musiał być rekwirowany z wagonów, albo też zawieszane bywało wydawanie deputatów opałowych.

Niektóre składy węgla i magazyn zasobów były rozmieszczone przez okupantów wadliwie, tak, jak i parowozownie, t. j. według krótkich met zwrotnych.

T A B E L A III.  
Ważniejsze zakupy Wydziału Drogowego w pierwszym półroczu 1919 r.

Materiały nawierzchni i budowlane	Ilość	I n w e n t a r z				
		Linjowy	Ilość	Biurowy	Ilość	
Śruby do szyn	szt.	80000	Drezyny	125	Biurka	16
Pierścienie do śrub	„	15000	Wózki robocze	230	Stoły	116
Iglice	„	230	Imadła	40	Krzeseła	240
Zwrotnice	„	80	Kowadła	20	Taborety	66
Krzyżownice	„	570	Gwintownice	20	Szajy	40
Haki do szyn	„	160000	Giętarki	20	Etażerki	47
Podkłady dębowe	„	65000	Podbijaki	2225	Spluwaczki	70
Podrozjazdnice	kompl.	100	Siekierki	280	Wieszadła	40
Cegła	szt.	350000	Młoty do haków	225	Stoły rysunkowe	16
Wapna	wąg.	120	Grabie	150	Deski	24
Dachówka	szt.	155000	Przecinaki	640	Cyrkle	54
Papa	„	12000	Cieślece	600	Ekierki	109
			Taśmy stalowe	45	Teodolity	3
			Ruletki	22	Niwelatory	3
			Poziomice	215	Ekierki	3
			Miarki skł.	60	Liczydła	22
			Wiertarki	18		
			Tarcze sygnałowe	310		

żytkować, ażeby otrzymać choćby stary materiał do odbudowy.

O braku inwentarza do robót świadczą ówczesne wymagania linjowej administracji, która zmuszona była od rzemieślników i robotników, stających do pracy, żądać posiadania własnych narzędzi pracy.

Najlepiej charakteryzuje stan posiadania zasobów, wykaz ważniejszych i najpilniejszych materiałów i inwentarza, jaki był zakupiony w pierwszym półroczu istnienia Wydziału Drogowego, (Tab. III).

W Wydziale Mechanicznym przy braku właściwych i trwałych materiałów mu-

Stan posiadania Służby Lekarskiej zarówno co do sprzętów jak i co do narzędzi i środków leczniczych był wyjątkowo skromny. Prowadzony przez okupantów ruch kolejowy zastosowany był wyłącznie do potrzeb wojny i na kolejową służbę lekarską niewiele zwracano uwagi. Urządzenia i zapasy uległy starannej ewakuacji do Rosji. Z porzuconych szczątków i resztek udało się jednak na razie zapoczątkować składnicę sanitarną. Poza to z konieczności uciekano się do nabywania lekarstw w aptekach prywatnych, co wobec trudności kredytowych nie należało do rzeczy łatwych.

#### 4. SPRAWY MIESZKANIOWE.

Niezależne Państwo Polskie pociągało do siebie Polaków, rozrzuconych na obszarze b. Imperjum Rosyjskiego.

Już w ciągu zimy 1918/1919 r. napływać zaczęły liczne rzecze Polaków z Rosji — przeważnie do miast.

W pewnych miastach wcześniej, w innych później zjawiał się brak mieszkań, połączony na razie z trudnością w wynalezieniu, później zaś zmuszający do odkupowywania lokali.

Sprawa mieszkaniowa w momencie obejmowania kolejnictwa była jedną z ważniejszych, ze względu na to, że brak mieszkań kolejowych i niemożność wynajęcia ich w najbliższej okolicy miejsca pracy utrudniały w wielu wypadkach przenoszenie pracowników z jednego miejsca na drugie i przyjmowaniu nowych. Pracownik, który przy obejmowaniu kolei w 1918 r. znalazł się przypadkowo w nieodpowiednim dla siebie miejscu pracy, a który mógłby być z większą korzyścią zatrudniony w innym miejscu, w wielu wypadkach nie mógł być przenoszony, gdyż w nowym miejscu jego pracy Dyrekcja nie mogła dać mu mieszkania. W wielu wypadkach pracownicy dojeżdżali do pracy o dziesiątki kilometrów od miejsca swego zamieszkania. Stan ten, jakkolwiek Dyrekcja dużo w tym kierunku w ciągu dziesięciolecia swego istnienia zrobiła, nie został dotąd całkowicie zlikwidowany. Utrudnia i utrudniał w dalszym ciągu sytuację przede wszystkim stan ogólny kwestji mieszkaniowej i trudności z usuwaniem emerytowanych pracowników kolejowych

z mieszkań, potrzebnych dla pracowników czynnych. Z tego powodu zapotrzebowanie na mieszkania kolejowe jest bardzo znaczne i trudności z zaspokojeniem tego zapotrzebowania wskutek powyższych okoliczności jest bardzo ciężko usunąć, tem więcej, że i środki finansowe, jakimi na budowę domów mieszkalnych Dyrekcja corocznie rozporządza z natury rzeczy są dość ograniczone. Dla zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych Dyrekcja rozpoczęła budowę domów mieszkalnych dla pracowników odrazu na większą skalę. Niezależnie od odbudowy zburzonych i budowy nowych domów murowanych, Dyrekcja rozpoczęła w 1919 roku budowę drewnianych baraków mieszkalnych, według specjalnie opracowanego typowego projektu.

Na zastosowanie takiego typu domów wpłynęły powody następujące: 1) brak w 1919 roku dostatecznej ilości cegły, 2) większa łatwość otrzymania dostatecznej ilości materiału drzewnego, 3) szybkość budowy typowych domów drewnianych, których części składowe były jednakowe dla każdego domu.

Baraków takich, w ciągu 1919 roku Dyrekcja pobudowała 66 na 37 stacjach. Mieszczą one ogółem 254 mieszkania.

Baraki pobudowane były prawie wyłącznie na liniach prawego brzegu Wisły, gdzie łatwiej było o materiał drzewny i gdzie niektóre pozostałe dworce były również drewniane, lub prowizorycznie odbudowane w drzewie podczas okupacji.

#### 5. PERSONEL.

Ewakuowany przymusowo do Rosji personel kolejowy wracał do kraju w ciągu 1918 r. Do chwili przejęcia kolei pozostawał on bez pracy i przejadał resztki oszczędności.

Nic więc dziwnego, że pracownicy skupiali się przede wszystkim w miejscowościach, gdzie życie było tańsze (np. Piotrków). Przenoszono się nawet tam z miejscowości, gdzie życie było drogie (np. z Zagłębia).

Jeżeli zaś w tej tańszej miejscowości jakkolwiek warsztat pracy był zrujnowany (np. parowozownia na st. Piotrków-Tow.), albo stracił rację bytu w nowych warunkach (np. parowozownie na stacjach Łapy, Mława, Kalisz), na tle ogólnego nadmiaru personelu, zjawiały się duże miejscowe skupienia pracowników — przy znikomem zapotrzebowaniu ich pracy, pomimo skróconego dnia roboczego.

Dozór nad utrzymaniem torów podczas okupacji sprawowali wojskowi zawiadowcy torów przy pomocy robotników przygodnie branych częściowo z najbliższych okolic, częściowo zaś sprowadzanych z dalszych stron. Pomiędzy skompletowanym w ten sposób personelem było bardzo wielu ludzi nie mających nic wspólnego z kolejnictwem.

Liczba pracowników dozoru torów była bardzo ograniczona, gdyż utrzymanie toru miało na celu li tylko podtrzymywanie ruchu

wojskowego. Po objęciu kolei przez władze polskie, niezależnie od dawnych fachowych pracowników, zjawilo się do służby bardzo wielu pracowników z czasów okupacji, których trudno było na razie usunąć, jakkolwiek nie byli oni już potrzebni. Stąd w pierwszych miesiącach powstał nadmiar sił roboczych, który przy braku materiałów nawierzchni, inwentarza roboczego i t. p. stanowił nieraz element zbędny i trudny do kierowania.

### III. STOPNIOWA ORGANIZACJA WYDZIAŁÓW i LINJI.

Jak wynika z rys. 12 Wydział Eksploatacyjny (Ruchu) składał się z siedmiu działów, a mianowicie: kancelarji, rachuby, osobowego, rozkładów jazdy, technicznego, towarowego i statystyki.

Organizacja Wydziału i linii w pierwszych kilku miesiącach polskiej eksploatacji przedstawiała duże trudności. Personel składał się z pracowników b. D. Ż. W. W., b. D. Ż. Nadwiślańskich, b. D. Ż. Herby-Kieleckiej i Fabryczno-Łódzkiej, którzy zgłosili się na służbę w nadmiernej ilości.

Na linii na niektórych stacjach było pracowników za dużo, na innych, zwłaszcza na mniejszych, za mało. Na niektórych linjach, jak np. na Mławskiej, ruch rozpoczęto po obsadzeniu zaledwie 6-ciu stacyj, inne były nieczynne. Pochodziło to stąd, że przed wojną stacje te linii obsługiwane były przez Rosjan, pracownicy zaś kolejowi Polacy, powracając z Rosji lokowali się przeważnie przy stacjach, z których byli ewakuowani i w dniu 11 listopada zjawili się na służbę na swych dawnych stanowiskach.

Przy samorzutnym obejmowaniu stanowisk na linii kandydat, przysyłany przez Dyрекcję, bywał niejednokrotnie wrogo przyjmowany, a czasem nie uznawany nawet, zwłaszcza gdy kandydat miejscowy podsyczał wrogi dla przybysza nastrój.

Wydział Ruchu i jego oddziały, jako nąprędcę skompletowane nie posiadały żadnych

wykazów personelu, ani tembardziej żadnych akt personalnych. Trzeba było dorywczo sporządzić wzór deklaracji i rozesać ją po linii do wypełnienia przez każdego pracownika, aby na podstawie takiego przynajmniej prowizorycznego materiału uporządkować obsadę.

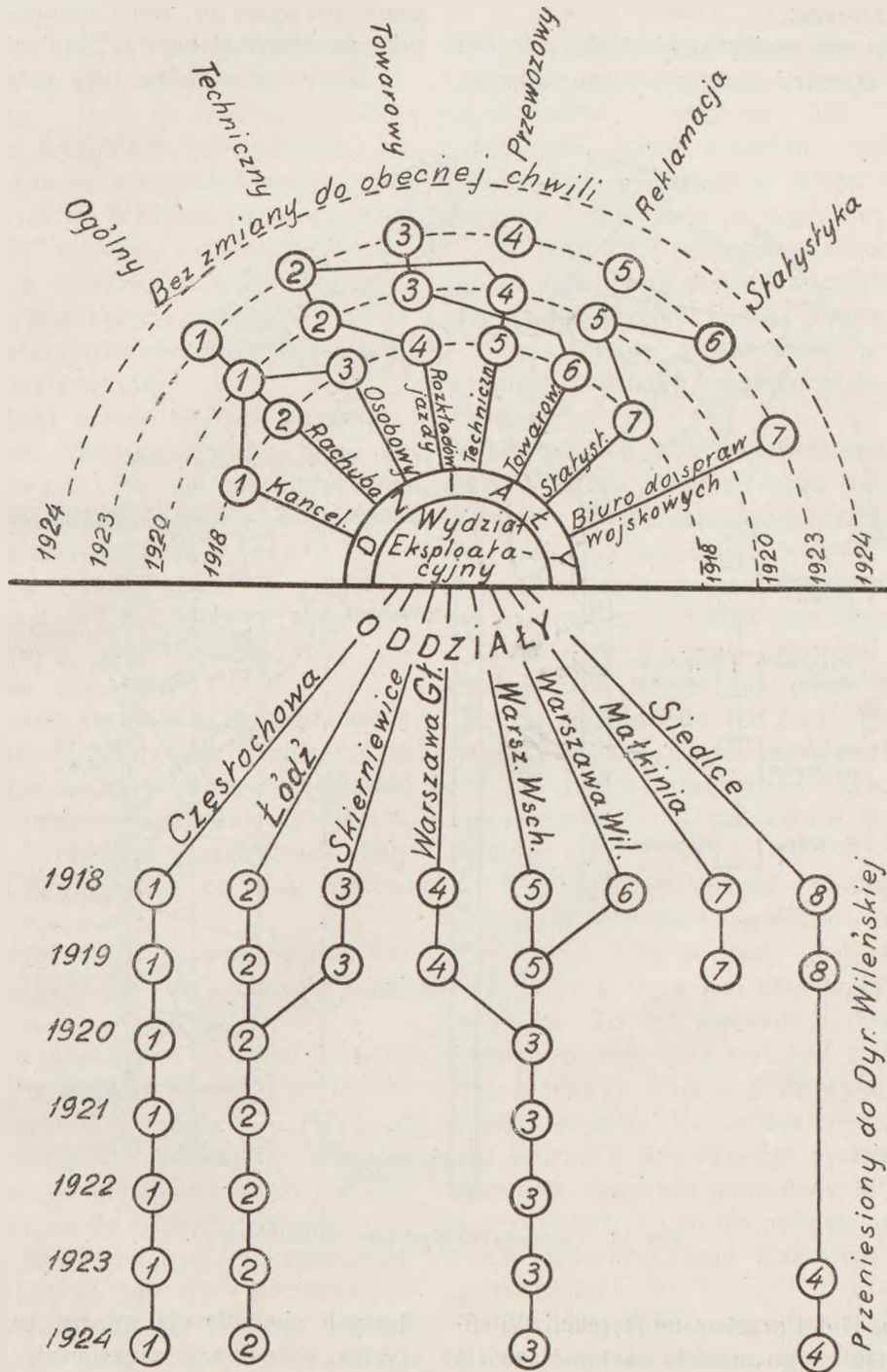
Kierowano się przy tem zasadą, że stanowiska kontrolerów ruchu i zawiadowców stacyj mogą otrzymać pracownicy, którzy wykazą, że funkcje te pełnili przed wojną, albo podczas wojny. Prócz tego przyjęto zasadę, aby przedwojenni zawiadowcy stacyj nie pozostawali na dawnych stacjach, aby na polskiej służbie mogli być zupełnie niezależni od warunków, wytworzonych za zaborców lub za okupantów.

Zasady te były wprowadzone w życie prawie bez wyjątku, jakkolwiek wiele trudności trzeba było pokonać przy usuwaniu ze stanowiska zawiadowców stacyj zawiadowców, którzy „zdobyli“ sobie te stanowiska w dniu 11 listopada 1918 r.

Przy dalszej organizacji wielkie trudności wywoływał zupełny brak przedwojennych przepisów ruchu i instrukcyj fachowych, które tam nawet gdzie się zachowały, zostały z mienawości dla zaborców przez pracowników zniszczone. Nieliczne egzemplarze niektórych przepisów zebrane zostały w Wydziale jako podstawa do zarządzeń bieżących i przy szkoleniu. Niektóre instrukcje zostały przetłomaczone na język polski, zwłaszcza instrukcje dla służby

pociągowej i stacyjnej, jako rekrutowanej z pracowników różnych kolei rosyjskich. Kandydatów na stanowiska dyżurnych ruchu, któ-

Naogół organizacja szła w szybkim tempie. Zarządzenia wydawano najczęściej telefonicznie, aby sprostać potrzebom rosnącego



Rys. 12 Organizacja Wydziału Eksploatacyjnego.

rych stale brakowało, przygotowywano na specjalnie zorganizowanych kursach dyżurnych ruchu (por. Rozdział V: Szkolenie personelu).

ruchu. Normowanie jednak personelu i gruntowna organizacja rozpoczęła się dopiero w roku 1920.

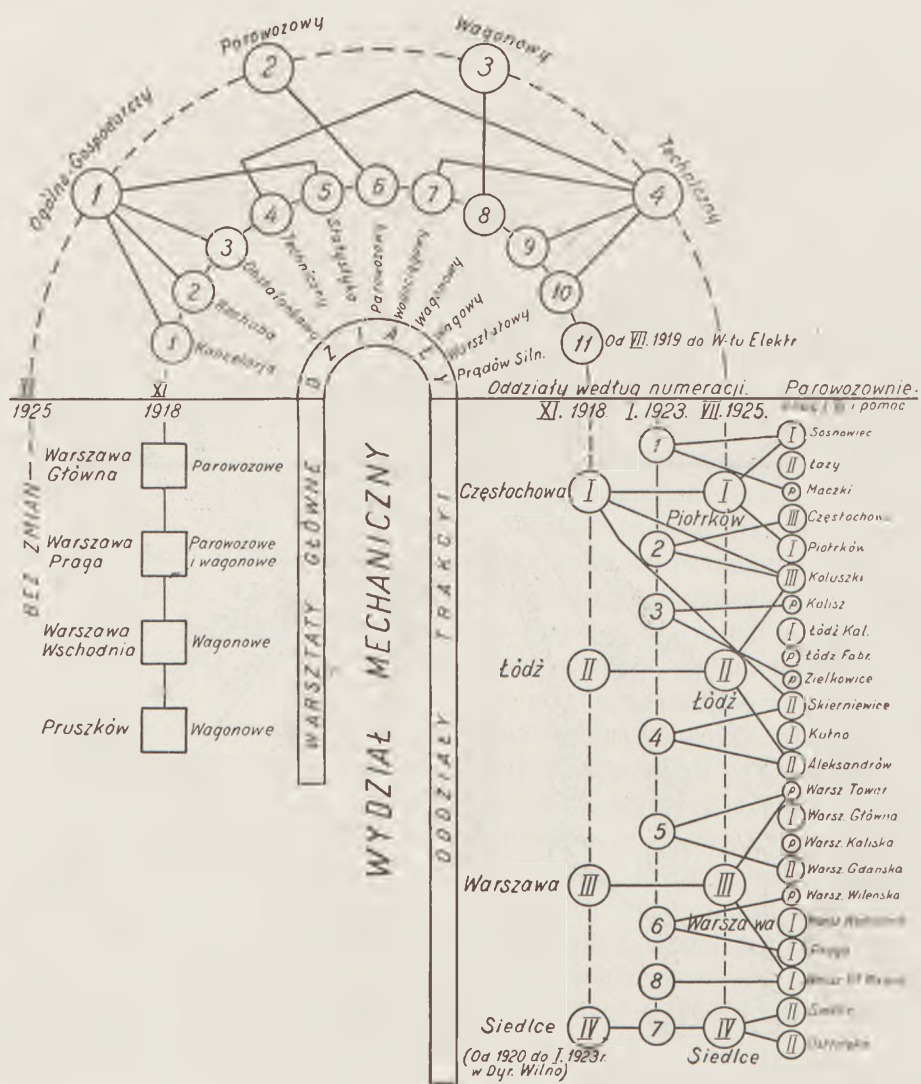
Normalny bieg spraw organizacyjnych został niestety zakłócony przez wojnę polsko-sowiecką i ewakuację położonych na prawym brzegu Wisły linii oraz przygotowaniem do ewakuacji Dyrekcji.

Po odrocie wojsk sowieckich, wschodnie odcinki Dyrekcji zostały z rozporządzenia

nie rozszerzone na wschód, aż do Brześcia i Łap, z przekazaniem Dyrekcji oddziału ruchu w Siedlcach.

W 1923 r. cała służba ekspedycyjna i telegrafu przeszła do W-łu Ruchu, który z tego powodu otrzymał nazwę Eksploatacyjnego.

Dwoistość władzy przy przewozach han-



Rys. 13. Organizacja Wydziału Mechanicznego.

Ministerstwa Kolei przekazane Dyrekcji Wileńskiej, wskutek czego musiały nastąpić rewizja granic pozostałych oddziałów ruchu.

W takim stanie oddziały ruchu, nie licząc drobnych lokalnych zmian dotrwały aż do roku 1923, kiedy na skutek polecenia Ministerstwa Kolei granice Dyrekcji zostały ponow-

dlowych nie była dla sprawy przewozów korzystną. Nieustannie powstawały konflikty pomiędzy zawiadowcą stacji a niezależnym od niego służbowo kierownikiem ekspedycji lub kasjerem towarowym, które musiały być regulowane przez inspektora ruchu i inspektora przewozów. Dodać do tego trzeba, że do

1922 r. i starszy telegrafista był służbowo niezależny od zawiadowcy stacji. Nowa organizacja sprawę tę załatwiła w ten sposób, że cała służba na stacji została całkowicie podporządkowana zawiadowcy stacji, a stacje zamiast 2-ech inspektorów (ruchu i przewozów) komunikowały się tylko z naczelnikiem oddziału eksploatacyjnego. Dało to również poważną oszczędność na wydatkach personalnych.

Poważną zmianę wprowadził nowy porządek rzeczy w samym Wydziale z powodu przeniesienia z W-łu Taryfowo-Przewozowego czterech działów, a mianowicie: reklamacyjnego, przewozowego, protokółów i umów, które w Wydziale Eksploatacyjnym utworzyły dwa działy: przewozów i reklamacyjny.

W roku 1923 zostało również przydzielone do Wydziału Eksploatacyjnego Biuro do Spraw Wojskowych. Na tem zakończona została organizacja Wydziału.

Pierwotna organizacja Wydziału Mechanicznego Dyrekcji (rys. 13) połączyła system centralizacyjny wydziałowy z systemem decentralizacyjnym inspektoratów, który został przejęty po okupantach.

Parowozownie Dyrekcji podporządkowane zostały czterem inspektoratom mechanicznym w Częstochowie, Łodzi, Warszawie i Siedlcach. Warsztaty centralne (Praga, Warszawa-Wsch., Warszawa-Gł. i Prusków) uzależnione były (i są obecnie) bezpośrednio od W-łu Mechanicznego.

Przy każdym jednak systemie muszą być określone uprawnienia dla zarządu i dla pracowników.

Pod tym względem na początku panował pewien chaos, z którego powoli i stopniowo wyłaniały się granice uprawnień.

Bardziej energiczni inspektorzy rozstrzygali na razie ważniejsze sprawy według swego rozumienia i na swoją odpowiedzialność. Inspektorzy zaś mniej energiczni, lub obawiający się odpowiedzialności byli tylko pośrednikami pomiędzy parowozownią i Wydziałem, wskutek czego wiele spraw zalegało.

Jednolite kierownictwo, które koordynowało ruch parowozów i pracę parowozowni, czy to na liniach masowego przewozu węgla, czy też w takim węźle jak Warszawa, odciążało oczywiście Wydział i pozwalało na do-

rażne regulowanie potrzeb przewozowych na miejscu. Taka organizacja okazała się więc na ogół pożyteczną — zwłaszcza podczas całego okresu wojny polsko-sowieckiej.

Z czasem jednak, po unormowaniu się ruchu, inspektoraty mechaniczne zostały od 1. I. 1923 r. rozwiązane. Zamiast czterech inspektoratów utworzono ośm oddziałów trakcyjnych, gdzie naczelnik oddziału był jednocześnie naczelnikiem miejscowej parowozowni. Upraszczało to organizację.

W roku 1925 wprowadzona została nowa ogólna organizacja oddziałów mechanicznych, przy której obecnie istnieją cztery oddziały.

Jednocześnie zredukowano w Zarządzie Wydziału 10 działów uprzednich do 4 obecnie istniejących.

W zakresie trakcji najważniejszym zadaniem Wydziału Mechanicznego było uporządkowanie i usprawnienie gospodarki parowozowej. Jak już wspomniano, pod zarządem okupantów ruch parowozów zorganizowany był na przebiegi krótkich stosunkowo met.

Najdalszy przebieg parowozu na liniach przewożących węgiel, nie przekraczał 87 km (obecnie dochodzi do 180 km). Pociąg tranzytowy, wiozący węgiel do Warszawy, zmieniał po drodze 5 parowozów (obecnie 3), do Aleksandrowa — 6 parowozów (obecnie do Torunia — 4).

Przy krótkich metach obrotowych parowozy i drużyny tracą wiele czasu na wszelkie oczekiwania i ten stracony czas znaczy tem więcej, im krótszy jest czas pracy, t. j. czas przejazdu. To też parowóz i drużyna przy krótkich metach może wykonać zaledwie 50—60% przebiegu, możliwego do wykonania przy dalekich metach. Nie można było jednak o razu zmienić tego wadliwego systemu. Zmiana wymagała skupienia parowozów w odpowiednich punktach, na co nie pozwalały miejscowe środki naprawcze, brak stanowisk i środków zaopatrzenia.

Z konieczności więc parowozy musiały być rozlokowane według posiadanych stanowisk i środków.

Na odpowiednią reorganizację potrzebny był czas i możliwość. Dla tymczasowego zaś zaradzenia złemu zastosowano jednostronne przejście parowozów przez stację macierzystą, ze

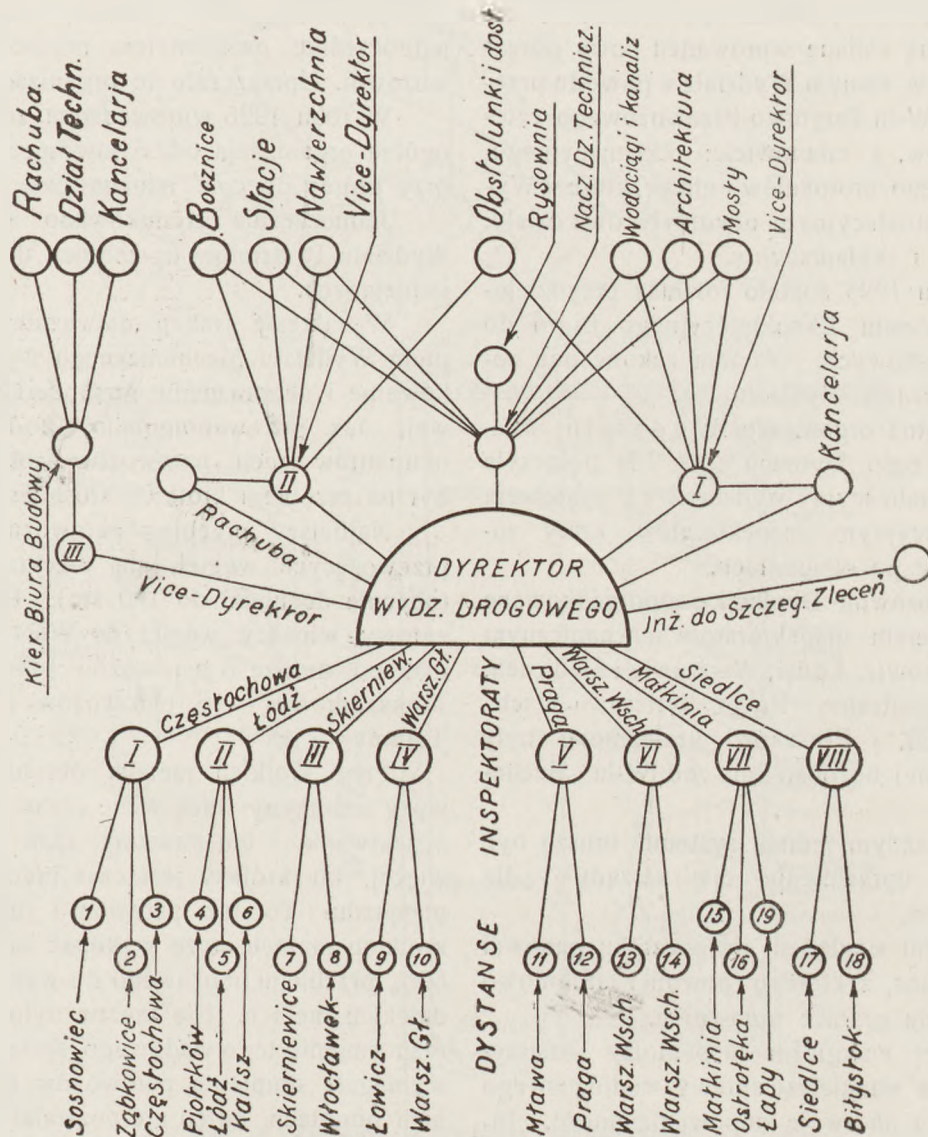


zmianą tylko drużyny, co zwiększyło przebieg parowozów i polepszyło wyzyskanie niedostatecznej ich ilości.

Okupanci liczyli się ze złym stanem parowozów i nie obciążali ich zbyt. W warunkach, w jakich Dykcja się znalazła wówczas, wy-

gich, początkowych wahaniach), wraz z przedsięwziętami innymi środkami, dla poprawienia zwłaszcza stanu parowozów i taboru wogóle, również wpłynęło dodatnio na wzmoczenie i uregulowanie wywozu węgla.

Organizacja Wydziału Drogowego



Rys. 14. Pierwotna organizacja Wydziału Drogowego.

padło wybierać według przysłowia: wóz albo przewóz. Normy ciężarowe okupanckie dla przewozu węgla zostały stopniowo, ale w krótkim czasie zwiększone o 50%, a dla innych przewozów — w mniejszym nieco stopniu.

Uruchomienie sortowni Łazy (po dość dłu-

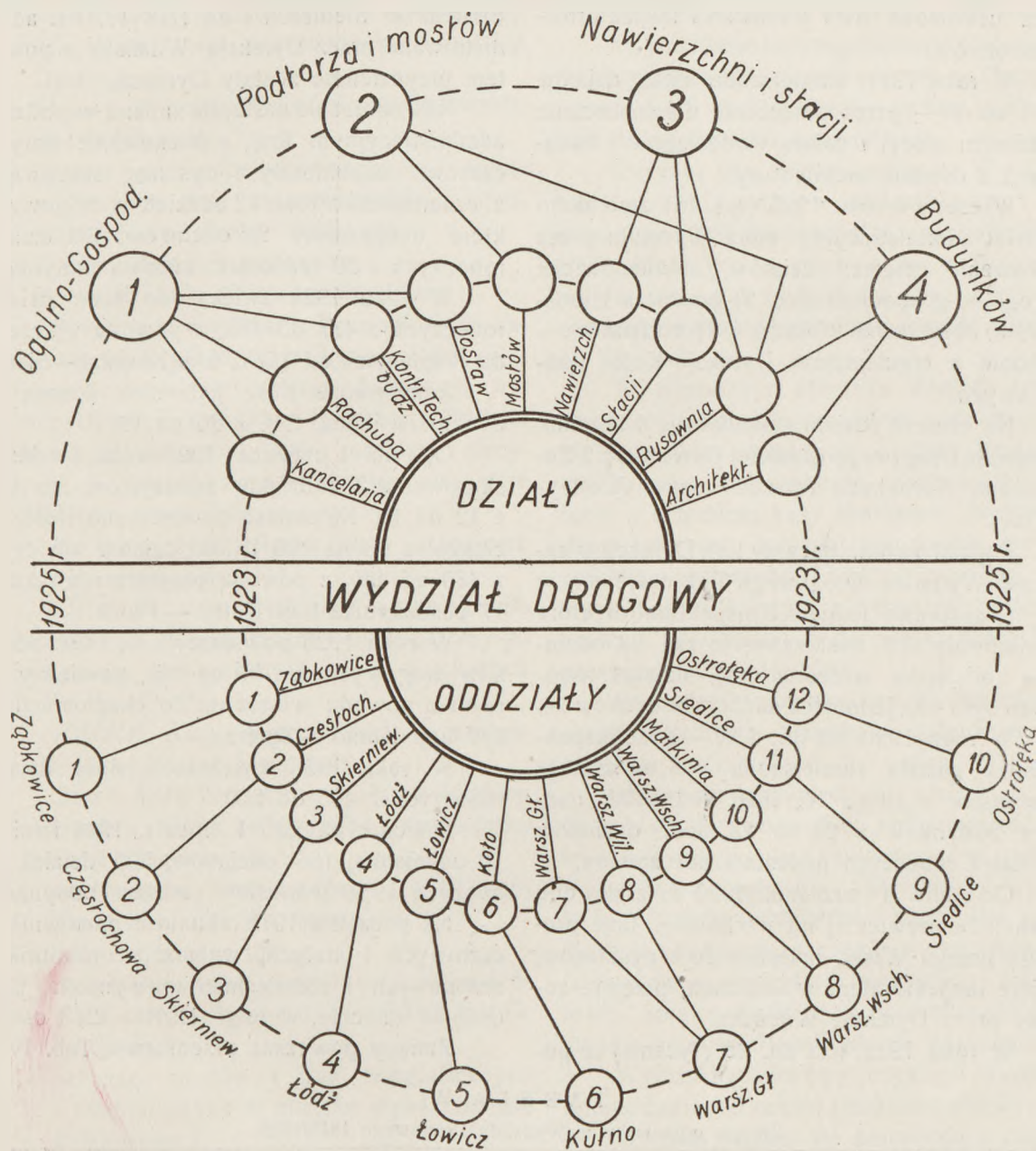
pod względem administracyjnym w pierwszych latach powstania kolejnictwa polskiego przedstawiała się w sposób następujący. (rys. 14).

Na czele Wydziału Drogowego stał Dyrektor Wydziału z trzema Vice-Dyrektorami, jako jego zastępcami. Dwóch Vice-Dyrektorów



sprawowało czynności w zakresie eksploatacyjnym i odbudowy, a trzeci Vice-Dyrektor miał powierzony sobie osobny dział w zakresie projektowania nowych linii. Dział ten został

technicznych, łącznie z rysownią stał Naczelnik Działu Technicznego. Oprócz tego do wyłącznej dyspozycji Dyrektora Wydziału przeznaczony był inżynier do szczególnych zleceń.



Rys. 15. Późniejsza organizacja Wydziału Drogowego.

później oddzielony od Wydziału Drogowego i utworzył Dyрекję Budowy.

Biuro Wydziału początkowo podzielone było na 10 sekcji: 7 sekcji technicznych oraz rysownię, kancelarię i rachubę. Na czele sekcji

W roku 1920 podział administracyjny biura Wydziału uległ pewnej zmianie, a mianowicie: poprzednie sekcje otrzymały nazwę działów, a ilość działów została zwiększona do 11 — przez utworzenie działu kontroli techniczno-

budżetowej. Skasowano stanowisko Naczelnika Działu Technicznego; wzamian utworzono stanowisko trzeciego Vice-Dyrektora. Inżynierowi do szczególnych zleceń powierzono kierownictwo działu kontroli techniczno-budżetowej, oraz utworzono dwa stanowiska inspektorów-kontrolerów.

W roku 1921 zmniejszono ilość działów z 11 na 9 — przez połączenie działu bocznego z działem stacyj i działu wodociągów i kanalizacji z działem architektury.

Wreszcie w roku 1925 (rys. 15) zmieniono podział administracyjny biura Wydziału przez utworzenie czterech działów, a mianowicie: 1) ogólnogospodarczego, 2) podtorza i mostów, 3) nawierzchni i stacyj i 4) budynków, — zgodnie z regulaminem Dyrekcji Kolei Państwowych.

Na czele Wydziału stoi obecnie Naczelnik Wydziału Drogowego (dawniej Dyrektor) z 2 Zastępcami Naczelnika (dawną nazwą Vice-Dyrektor).

Podział administracyjny linii Dyrekcji w zakresie Wydziału Drogowego był następujący:

Początkowo istniało 8 inspektoratów, które obejmowały 19 dystansów, te zaś 98 odcinków (odstępów nadzoru toru); działek roboczych było 490; jednostek nadzoru budynków 24.

W roku 1920, od dn. 1/IV — ilość inspektoratów została zmniejszona z 8 na 4; ilość dystansów z 19 na 16, ilość jednostek nadzoru budynków z 24 na 23, ilość odcinków i działek roboczych pozostała bez zmiany.

Od dnia 1 września 1920 r., z powodu inwazji bolszewickiej na wschodzie, linje prawego brzegu Wisły, należące do 4 dystansów, objęte inspektoratem w Siedlcach, przejęte zostały przez Dyrekcję Wileńską.

W roku 1922 (od dn. 25 stycznia) z po-

wodu włączenia do eksploatacji linii Kutno — Strzałkowo, powiększyła się ilość jednostek administracyjnych o 1 dystans, 5 odcinków i 22 działki robocze.

Od 1 stycznia 1923 r. linje objęte inspektoratem w Siedlcach i od 1/IX 1920 r. administrowane przez Dyrekcję Wileńską z powrotem przydzielone zostały Dyrekcji.

Równocześnie nastąpiła zmiana w podziale administracyjnym linii, a mianowicie: dotychczasowe inspektoraty i dystanse skasowano, a wzamian utworzono 12 oddziałów drogowych, które obejmowały 98 odcinków, 475 działek roboczych i 20 jednostek nadzoru budynków.

W roku 1924 zwiększono ilość działek roboczych z 475 do 489, z powodu włączenia do eksploatacji od 15/XI linii Nasielsk — Sierpc.

Zmniejszono ilość jednostek dozoru budynków o jedną, t. j. z 20 na 19.

Od dn. 1 czerwca 1925 roku, wskutek skasowania 2 oddziałów zmniejszono ich ilość z 12 na 10. Natomiast powiększono ilość odcinków z 98 na 100 i ilość działek roboczych z 489 na 495, z powodu przyłączenia od dnia 17 października linii Kutno — Płock.

W roku 1926 powiększyła się ilość odcinków drogowych ze 100 na 106, pomiędzy innymi z powodu włączenia do eksploatacji od 1/V linii Kutno — Zgierz.

W roku 1928 zwiększono ilość działek roboczych z 495 do 500.

Obecnie na dn. 1 lipca r. 1928 istnieje: 10 oddziałów, 106 odcinków, 500 działek roboczych i 19 jednostek nadzoru budynków.

Na początku 1918 roku ilość pracowników etatowych i stałych, wyłączając robotników sezonowych i rzemieślników, wynosiła 6329 osób, a obecnie, w roku 1928 — 4243 osoby.

Zmiany powyższe przedstawia Tab. IV.

TABELA IV  
Zmiany organizacyjne Wydziału Drogowego 1918/1928.

	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Oddziałów drogowych (inspektoratów) . . . . .	8	8	4	3	3	12	12	10	10	10	10
Dystansów (odcinków drogowych, sekcij utrzymania) . . . . .	19	19	16	11	12	—	—	—	—	—	—
Odcinków drogowych (odstępów nadzoru toru) . . . . .	98	98	98	68	73	98	98	100	106	106	106
Działek roboczych (torowych) . . . . .	490	490	490	327	349	475	489	495	495	495	500
Nadzór budynków . . . . .	24	24	23	19	20	20	19	19	19	19	19

Do zadań powstałej w 1918 r. Kancelarii Dyrekcji należały następujące sprawy i czynności:

- a) Sekretariat Prezesa Dyrekcji,
- b) Sprawy osobowe pracowników Dyrekcji, zatwierdzonych przez Prezesa Dyrekcji lub Min. Kom., oraz pracowników Kancelarii Dyrekcji,
- c) Sprawy ulg przejazdowych i przewozowych, pozataryfowych,
- d) Sprawy ogólne, obejmujące czynności administracyjne przy zorganizowaniu i ujednostajnieniu służby kolejowej.
- e) Główny dziennik podawczy,
- f) Rozdział aktów pomiędzy Wydziały.

Ponadto w Kancelarii Dyrekcji były załatwiane sprawy Rady przy Prezesie Dyrekcji—organu kolegijskiego (Przewodniczącym był Prezes Dyrekcji, członkami Dyrektorzy Wydziałów lub ich zastępcy), który rozważał i decydował w przyspieszonym trybie wszystkie ważniejsze zasadnicze sprawy.

Do tak ujętych działów pracy stopniowo przybyły następujące:

*Dział Szkolny*, opiekujący się kolejowym szkolnictwem powszechnym i zlikwidowany po przekazaniu powszechnych szkół kolejowych M. W. R. i O. P.

*Komitet Kasy Przeworności*, w następstwie zlikwidowany i wreszcie:

*Straż Kolejowa*, która miała za zadanie:

1. ochronę terenu kolejowego, oraz majątku kolei państwowych,
2. zapewnienie bezpieczeństwa osobistego pasażerów, oraz ich mienia,
3. ochronę transportów,
4. utrzymanie ładu, porządku i bezpieczeństwa publicznego na dworcach i na terenie kolejowym,
5. ochronę mostów i linii telegraficznych i telefonicznych w obrębie wyłączenia kolejowego i
6. kontrolę nad wykonaniem przepisów porządkowych Ministerstwa Komunikacji.

Rozporządzenie M. K. z 1920 r. rozszerzyło kompetencje Kancelarii Dyrekcji i w związku z tem zmieniono jej nazwę na Wydział Administracyjny.

Pierwszem ścisłym ujęciem organizacji Zarządu Dyrekcji Kolejowej był wydany przez

Ministerstwo Kolei Regulamin Dyrekcji Kolei Państwowych, obowiązujący od 1/VII.1925 r.

Regulamin ten wprowadził szereg zmian w organizacji poszczególnych wydziałów i ustalił zarówno ogólny zakres działania Dyrekcji, jak i ramy działalności każdego wydziału.

Na podstawie tego regulaminu Wydział Administracyjny został przemianowany na Osobowy i podzielony na trzy działy: ogólny, osobowy, oraz zabezpieczeń i humanitarny.

Kierunek prac organizacyjnych Wydziału Rachunkowego narzuciło życie i jego potrzeby. Obok konieczności zaspokojenia potrzeb bieżących a mianowicie unormowania wydatków bieżących za dostawy, oraz wypłacania zarobków należało pomyśleć o trwałej organizacji Wydziału.

W pierwszym kierunku wydane zostały zarządzenia doraźne, mające na celu wyzyskanie dochodów stacyjnych, co było bardzo na czasie wobec nieregularnie napływających dotacji z centralnej kasy skarbowej. Przeprowadzono również doraźną organizację wypłaty zarobków za pośrednictwem pracowników linjowych, nadjeżdżających z listami płacy do Warszawy i powracających do miejsc pracy z odpowiednią ilością gotówki.

Równolegle przystąpiono do opracowania zasad organizacji płatników stałych oraz do ustalenia preliminarza do końca 1918 roku.

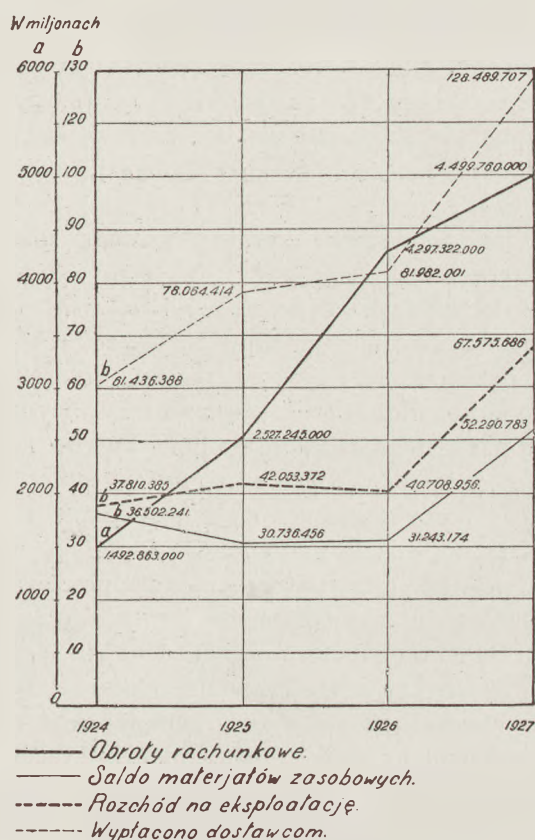
Następnie zorganizowano, opartą na zasadach buchalterji podwójnej, rachunkowość centralną Dyrekcji, oraz autonomiczne rachuby w inspekcjach (obecnie oddziałach) i wydziałach. Rachuby oddziałów i wydziałów przedstawiają miesięczne, szczegółowe sprawozdania rachunkowe z gospodarki pieniężnej i materiałowej. Sprawozdania te są kontrolowane a następnie księgowane w Wydziale Rachunkowym.

Wydział Rachunkowy przystąpił również do opracowania preliminarza budżetowego Dyrekcji.

Wydział składał się pierwotnie z czterech sekcji, a mianowicie: 1) personalnej, 2) Kasy Głównej, 3) budżetowej i 4) buchalterji głównej.

W roku 1923 wprowadzone zostały opracowane przez M. K. przepisy o nabywaniu i ewidencji materiałów zasobowych, co wywołało potrzebę utworzenia nowego 5-go z kolei działu: kontroli i ewidencji materiałów zasobowych (rys. 16).

Jednocześnie zastosowano wydany przez M. K. schemat zarachowania dochodów i wydatków jako podstawę układu preliminarza budżetowego. Wprowadzone od 1924 r. przez M.K. regulaminy dla Kasy Głównej i dla kas stacyjnych spowodowały skasowanie organizacji stałych płatników przy Kasie Głównej, wyodrębnienie tej Kasy z liczby działów Wydziału Rachunkowego i zorganizowanie nowego działu kontroli wpływów i kas (rys. 17). Wykres



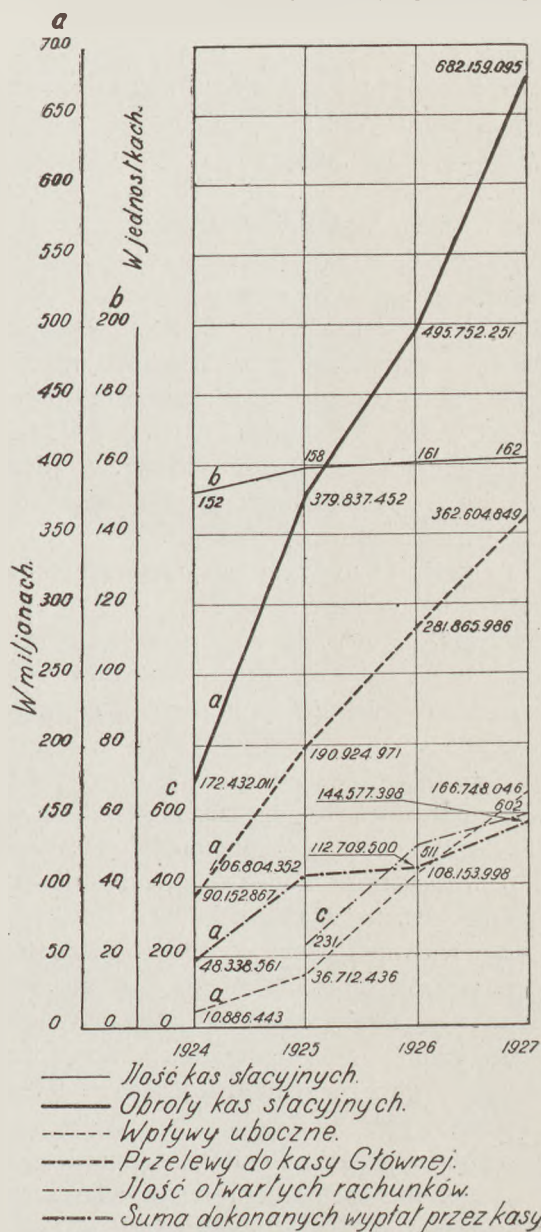
Rys. 16. Ważniejsze operacje działu kontroli i ewidencji materiałów.

przedstawiony na rys. 17 obejmuje niektóre tylko, bardziej charakterystyczne operacje kas i nie nadaje się do bilansowania. Zastosowanie, wydanych w 1925 r. przez M. K. przepisów o przyjmowaniu czeków i poleceń na otwarte rachunki, spowodowało potrzebę nowego referatu, na razie przy dziale księgowości, od 1927 r. zaś przy dziale kontroli wpływów i kas.

Wprowadzone w 1927 r. ogólne przepisy o rachunkowości P. K. P. stanowią zakończe-

nie organizacji Wydziału Rachunkowego i rachub poszczególnych wydziałów i oddziałów. Przepisy te spowodowały potrzebę działu likwidacji poborów.

W obecnej chwili Wydział Rachunkowy, w wewnętrznej swej organizacji posiada pięć



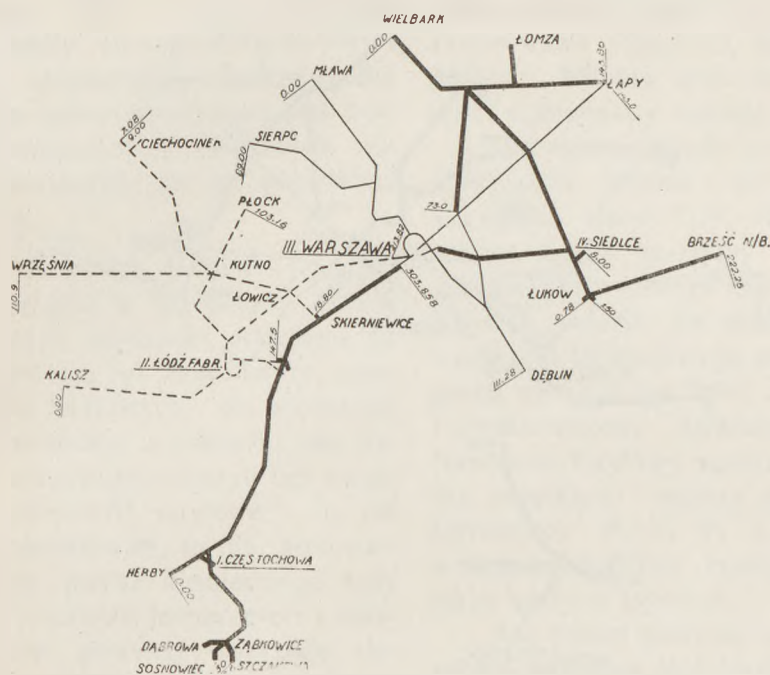
Rys. 17. Ważniejsze operacje działu kontroli wpływów i kas.

działów: 1) ogólnorachunkowy, 2) kontroli wpływów i kas, 3) likwidacji poborów, 4) księgowości i 5) kontroli i ewidencji materiałów zasobowych.

Na zewnątrz Wydział Rachunkowy sprawuje nadzór nad 1) Kasą Główną, 2) 162 ka-

sami stacyjnymi i 3) 37 rachubami wydziałów i oddziałów.

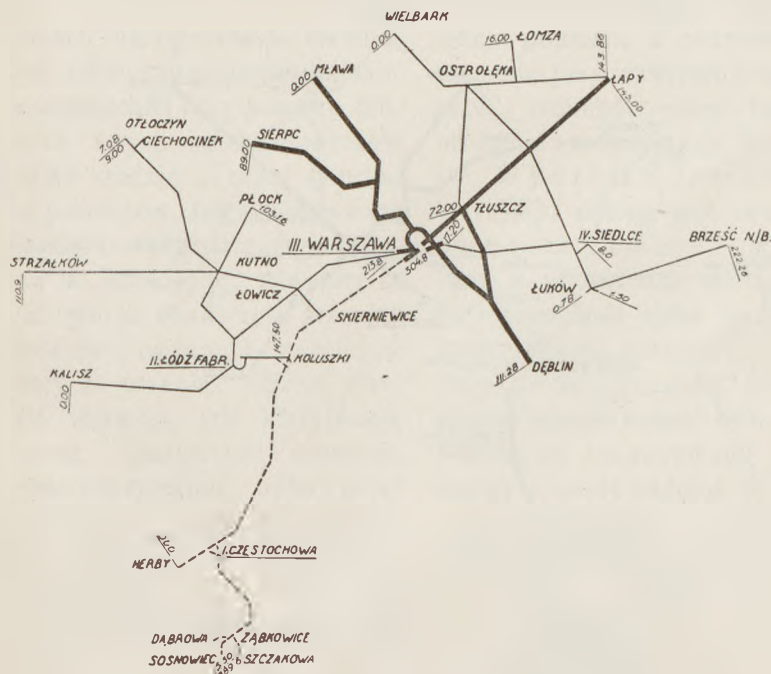
przez tradycję, po części zaś wzorując się na organizacji niemieckiej, pracownicy ekspedy-



Rys. 18. Podział administracyjny W-łu Eksploatacyjnego.

Ponieważ na D. Ż. Warszawsko-Wiedeńskiej istniało dość ściśle rozgraniczenie perso-

cyjni samorzutnie wyodrębnili swe czynności i podporządkowali sobie i swoją pracę W-łowi



Rys. 19. Podział administracyjny W-łu Mechanicznego.

nelu i czynności ekspedycyjnych i handlowych od ruchowych i technicznych, przeto częściowo

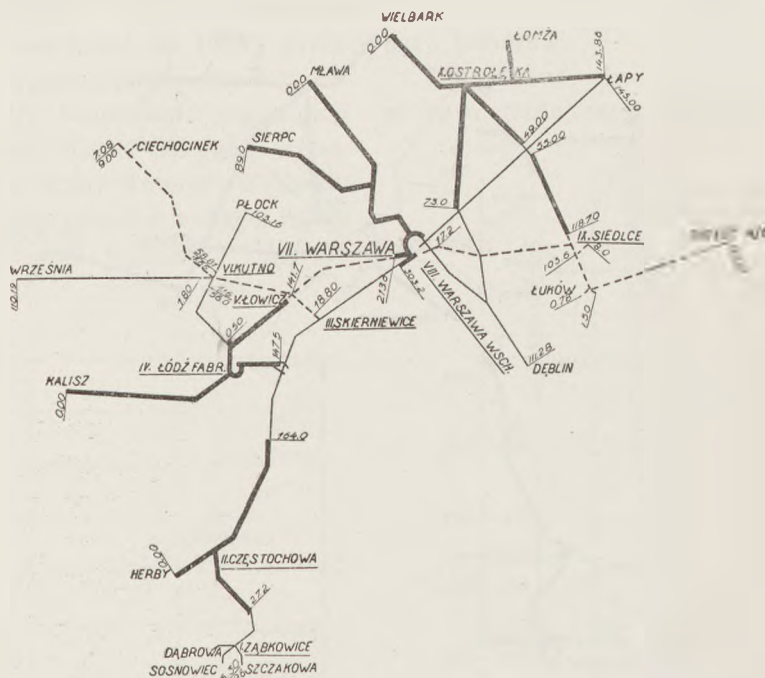
Handlowo-Taryfowemu.

Dyrekcja w stanie chaosu, jaki wówczas

Rys. 19, na str. 33, należy zamienić na rys. 21, na str. 34, bez zmiany podpisu.

istniał, oraz wobec szybkiego rozwoju wypadków, dążąc do jaknajszybszego uruchomienia

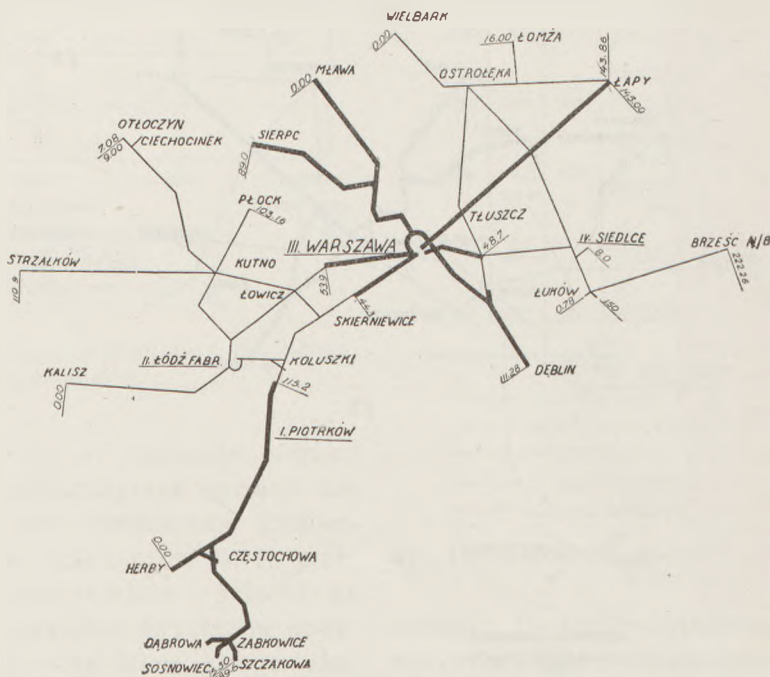
dłowych, których atrybucje odpowiadały mniej więcej niemieckiej wojennej organizacji. Ilość



Rys. 20. Podział administracyjny W-łu Drogowego

kolei, nie stawiła przeszkód tej samorzutnej organizacji; była zmuszona przyjąć ją na dłuż-

tych inspektoratów w następstwie zmniejszona została do sześciu, potem do czterech i taki



Rys. 21. Podział administracyjny W-łu Elektrotechnicznego

szy przeciąg czasu. W ten sposób na liniach Dyrekcji powstało ośm inspektoratów han-

stan rzeczy trwał, aż do wprowadzenia w życie, wydanego przez Ministerstwo Ko-

munikacji, regulaminu dla Dyrekcji kolejowych i dla oddziałów na linii, skutkiem czego inspektoraty handlowe, jako jednostki samodzielne, zostały skasowane i cały personel i czynności ekspedycyjne zlane w jedną całość z działem technicznym ruchu pod bezpośrednim zwierzchnictwem naczelników oddziałów eksploatacyjnych, jak już poprzednio wskazane zostało.

Największą trudnością, jaką W-ł Handlowo-Taryfowy napotkał w listopadzie 1918 r. przy objęciu swych czynności, stosownie do ówczesnej organizacji, był brak taryfy, spisu stacji i odległości taryfowych. Na większości stacji Niemcy, porzucając w popłochu swe stanowiska, przez złośliwość niszczyli lub zabierali ze sobą podręczniki taryfowe, o ile zaś pozostały one gdziekolwiek, to dla pracowników, nieznających języka niemieckiego, były bezużyteczne. Tymczasem jednocześnie z ustąpieniem Niemców powstały wszystkie dotąd skrupowane życiowe potrzeby ludności, która chciała podróżować, wysyłać i odbierać towary, a stacje nie miały żadnych podręczników do określania i pobierania opłat przewozowych.

W tych warunkach Naczelnik W-łu Handlowego Dyrekcji, po zdobyciu podręcznika okupacyjnego taryfy niemieckiej przy pomocy jednego z najbliższych swych współpracowników ułożył w ciągu kilku godzin „Taryfę tymczasową na przewóz pasażerów, bagażu i towarów na liniach kolei państwowych okręgu warszawskiego“. Taryfa ta, stanowiąca broszurę in 8°, obejmowała 28 stronic i zawierała przepisy o przewozie pasażerów i bagażu, ceny biletów osobowych i opłaty za przewóz bagażu, przepisy o przewozie towarów, ich klasyfikację i opłaty przewozowe. Oczywiście przepisy, wyłożone w najtrębszej formie i opłaty przewozowe, wzorowane były na taryfie okupacyjnej niemieckiej, co odpowiadało ówczesnemu stanowi rzeczy, wobec tego, że w odrodzonej Polsce obowiązywała nadal waluta markowa. Opracowana w ten sposób i w takiej formie taryfa, oddana została niezwłocznie do druku, w ciągu kilku godzin złożona, odbita i rozesłana stacjom. Taryfa ta obowiązywała przez szereg miesięcy.

Dalsza trudność, co do sposobu obliczania należności przewozowych, polegająca na braku odległości taryfowych, usunięta została przez zastosowanie odległości, wydanych przez okupantów. Wykazy tych odległości w pewnej ilości egzemplarzy ocalały.

Trzecia przeszkoda przy ekspedycji osób i ładunków istniała z powodu braku spisu wszystkich stacji P. K. P. Nadawano ładunek na jednej ze stacji Dyrekcji do stacji, położonej w b. zaborze austriackim lub pruskim, a stacja nadania nie miała żadnego pojęcia o istnieniu tej stacji i o jej nazwie, bardzo często przez nadawcę na swój sposób polszczonej i zniekształconej. Zaradzając tej potrzebie, W-ł Handlowo-Taryfowy zgromadził w sposób bardzo pośpieszny wykazy stacji we wszystkich Dyrekcjach P. K. P. i, po wydaniu ich w formie oddzielnej broszury, rozesłał wszystkim stacjom Dyrekcji.

Bez żadnej przesady stwierdzić należy, że gdyby ówczesny W-ł Handlowo-Taryfowy nie był wydał, niezwłocznie po objęciu pracy w Dyrekcji, wyżej wzmiankowanej taryfy tymczasowej zupełnie samodzielnie i samorzutnie, albo gdyby z wykonaniem tego zadania opóźnił się, chociażby o jeden tydzień, to straty jakieby Dyrekcja poniosła, w początkowym okresie swego istnienia, przy rozwijającym się żywiołowo ruchu osób i ładunków, nawet bez złej woli pracowników ekspedycyjnych, byłyby b. duże.

Wydział Kontroli Dochodów miał w 1918 r. następujące zadania: a) nadzór nad operacjami kasowymi i rachunkowymi, związanymi z przewozem osób, bagażu i towarów, b) sprawdzanie opłat przewozowych i innych należności za przewozy, c) sporządzanie rachunków za przewozy kredytowe, d) sporządzanie miesięcznego rachunku obrotu z przewozów, e) rozpatrywanie i załatwianie reklamacyj o zwrot nadpłat, f) sporządzanie statystyki przewozów. — Stosownie do tych zadań Wydział w początkach organizacji podzielono na działy: 1) ogólny, 2) towarowy, 3) rewizorski, 4) zagraniczny, 5) pasażerski, 6) reklamacyjny, 7) statystyki i 8) rachuby, z dniem zaś 1 listopada 1920 r., t.j. z chwilą przejęcia wszystkich spraw kontroli dochodów kolei wąskotorowych, prowadzonych do tego czasu przez Wydział Kolei Wąskotorowych, utworzo-

Rys. 21, na str. 34, należy zamienić na rys. 19, na str. 33, bez zmiany podpisu.



no dział 9) kontroli dochodów kolei wąskotorowych.

owych Warszawsko-Wiedeńskiej, Nadwiślańskiej i Petersburskiej oraz prywatnych: Fabryczno-Łódzkiej i Herby-Kieleckiej, których odcinki w całości lub części, weszły w skład Dyrekcji.

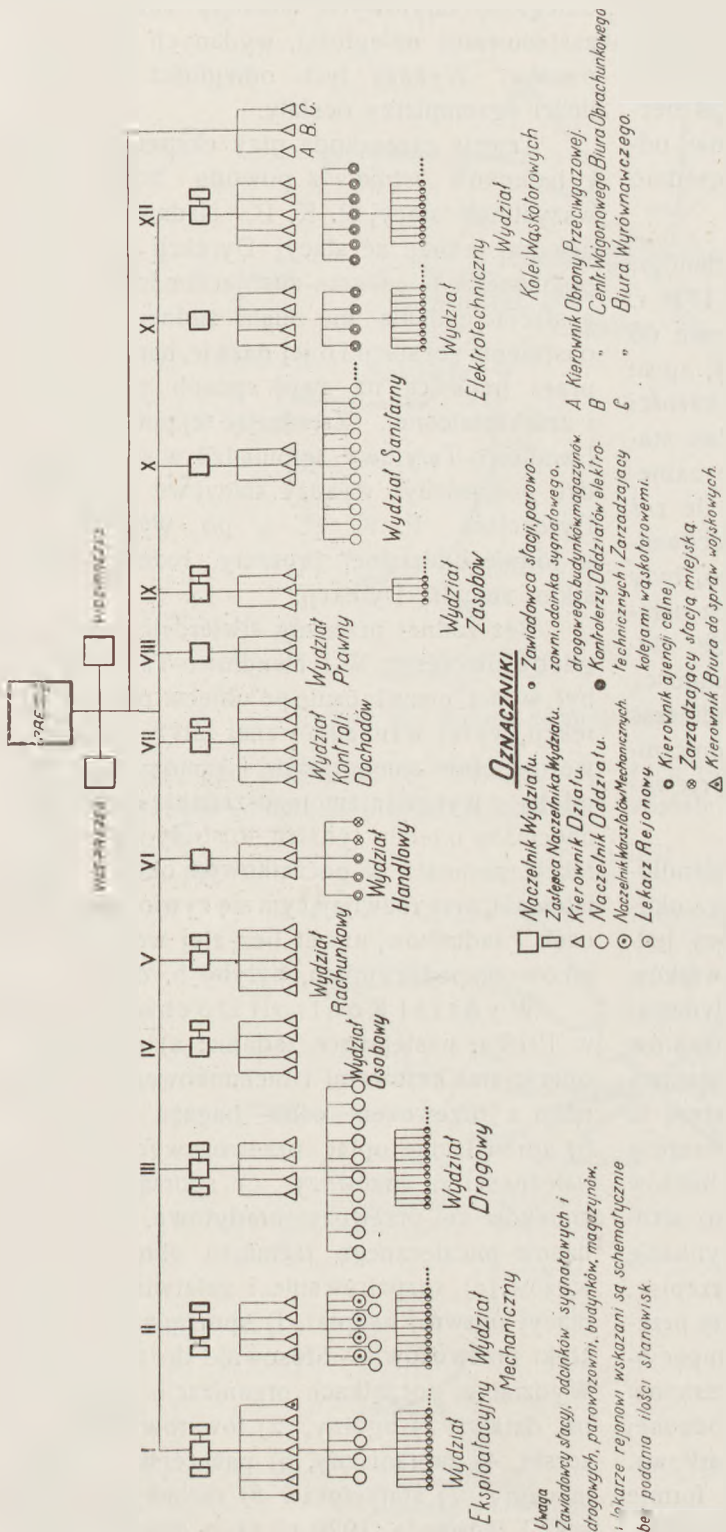
Na samym początku organizacji przewidywany był podział Wydziału Prawnego na 6 sekcji, które odpowiadały faktycznie dokonywanej pracy a mianowicie na sekcje: 1) opiniodawczą, 2) spraw karnych, 3) podatkową, 4) przejazdów bez biletów, 5) spraw wynikających z wypadków, 6) ogólnokancelaryjną.

Niezależnie od Wydziału Prawnego istniał pierwotnie osobny Wydział do Spraw Gruntowych, obejmujący całokształt spraw wywłaszczeniowych, którego istnienie samodzielne było usprawiedliwione organizacją, jaka istniała przedtem w b. zaborze rosyjskim.

Z natury swej Wydział do Spraw Gruntowych obejmował 2 działy: techniczny, do którego należały pomiary i prawny, obejmujący sprawy nabywania, względnie wywłaszczania gruntów oraz regulowania tytułów własności ziemi, zajętej w czasie wojny na potrzeby kolei przez b. okupantów i niezapłaconej.

Wydział do Spraw Gruntowych istniał samodzielnie do 1 stycznia 1921 roku, w którym to czasie został włączony do Wydziału Prawnego.

W związku z uporządkowaniem sposobu postępowania przy przewinieniach służbowych pracowników kolejowych, w marcu 1922 roku został uruchomiony dział dyscyplinarny, którego zadaniem było rozpatrywanie spraw



Rys. 27. Organizacja Dyrekcji Warszawskiej

Działalność Wydziału Prawnego objęła w spadku różnorodny splot zagadnień prawnych, jaki istniał na b. kolejach skar-

dyscyplinarnych pracowników Dyrekcji według „Przepisów Tymczasowych o Postępowaniu Komisji Dyscyplinarnej“.

Od 1922 r. ustalił się w Wydziale Prawnym podział na działy, kierowane przez starszych urzędników Wydziału, a mianowicie na Dział: I. prawno-administracyjny, II. cywilno-procesowy, III. gruntowy, IV. karno-dyscyplinarny.

Obecnie Wydział Prawny dzieli się na trzy działy: ogólnoprawny i dyscyplinarny, procesowy oraz gruntowy i wyłączeń.

Dla Służby Lekarskiej przyjęta została organizacja, jaka istniała przed wojną na D. Ż. W-W. Organizacja ta opierała się na rejonach lekarskich, w których oprócz lekarzy rejonowych pracowali lekarze specjaliści w charakterze konsultantów. Wobec zachodzącej potrzeby zbadania wielkiej liczby pracowników uporządkowano przedewszystkiem sprawę obowiązujących pod tym względem przepisów, kierując się przytem koniecznością stosowania mniejszych nieco wymagań wobec dawniejszych pracowników kolejowych.

Następnie przystąpiono do zorganizowania, przy ul. Chmielnej w Warszawie, centralnej przychodni, którą prócz gabinetów dla lekarzy rejonowych zaopatrzone stopniowo w gabinet chirurgiczny oraz w gabinety lekarzy specjalistów (okulisty, ginekologa, otjatrzy-laryngologa, neurologa i innych). Prace te ukończono we wrześniu 1919 roku.

Równolegle uruchomiono pracownię analityczną, która od 1 września 1920 roku zaczęła pracę pod kierunkiem wykwalifikowanego analityka, jako samodzielne laboratorium chemiczno-bakterjologiczne.

Stopniowy rozwój składnicy sanitarnej pozwolił w coraz większej mierze obywać się bez pomocy aptek prywatnych i umożliwił wreszcie powstanie specjalnych aptek kolejowych. Pierwszą taką aptekę kolejową uruchomiono w dniu 1 września 1921 roku przy przychodni centralnej w Warszawie.

Dla zaspokojenia wzrastających potrzeb lecznictwa uruchomiono wreszcie przy ul. Brzeskiej 12, w Warszawie, szpital kolejowy w gmachu pozostałym po D. Ż. Nadwiślańskich, użytkowanym poprzednio przez Magistrat m. st. Warszawy w roli szpitala epidemicznego dla chorych na dur plamisty. Szpital ten, przejęty w stanie poważnych braków i wielkiego zaniedbania, wymagał większego nakładu pracy

i środków dla doprowadzenia go do stanu używalności.

W dniu 1 kwietnia 1919 roku szpital posiadał już 100 łóżek dla chorych i personel składający się z pięciu lekarzy.

Postępy w organizacji służby lekarskiej najlepiej charakteryzuje tabela kalendarzowa (Tab. V).

TABELA V

Daty powstania poszczególnych placówek Wydziału Sanitarnego

1	Otwarcie przychodni w Warszawie i na linii . . . . .	11.XI. 1918 r.
2	Początki składnicy sanitarnej . . . . .	12.XII. 1918 r.
3	Zapoczątkowanie instytucji lekarzy specjalistów konsultantów (okulisty, dwóch chirurgów, dwóch ginekologów, urologa i wenerologa) . . . . .	1.II. 1919 r.
4	Otwarcie szpitala kolejowego . . . . .	1.IV. 1919 r.
5	Otwarcie kamery dezynfekcyjnej . . . . .	1.VII. 1920 r.
6	Otwarcie laboratorium chemiczno-bakterjologicznego. . . . .	1.IX. 1920 r.
7	Otwarcie apteki przy przychodni centralnej . . . . .	1.IX. 1921 r.

Dalszy rozwój prac został poniekąd zahamowany przez wypadki wojenne 1919 i 1920 r. Służba sanitarna była wówczas już o tyle zorganizowana, że można było skierować część wysiłków w kierunku współpracy na potrzeby frontu walki. Pomiędzy innymi można było dostarczyć pociągowi sanitarnemu, t. zw. czołówce im. Heleny Paderewskiej, materiałów opatrunkowych, części narzędzi medycznych, oraz części personelu lekarskiego. Podczas wojny polsko-sowieckiej zorganizowany został przy udziale materialnym ze strony pracowników kolejowych pociąg sanitarny, przeznaczony do ewakuacji rannych z pola walki (por. Rozdz. IX: Kolonje letnie). Podczas tej wojny podjęto również walkę z dudem plamistym na tyłach. Uruchomiona w tym celu kamera dezynfekcyjna i łazienki kolejowe ochroniły personel od tej panującej nagminnie epidemii.

W podobny sposób zwalczano panującą w niektórych okolicach kraju biegunkę krwawą.

W pierwszym okresie pracy Dyrekcji czynności Wydziału Elektrotechnicznego podzielone były pomiędzy poszczególne działy techniczne Dyrekcji. Dział prądów silnych w zakresie siły i światła prowadził Wy-

dział Mechaniczny. Dział zabezpieczeń ruchu (centralizacja zwrotnic i blokada) należał do Wydziału Drogowego. Pierwotnie Wydział Telegrafu obejmował jedynie urządzenia prądów słabych (telegraf i telefon), oraz urządzenia sygnalizacyjne. W następstwie ześrodkowaną wszystkie wyżej wymienione prace w samodzielnym Wydziale, który otrzymał miano Wydziału Elektrotechnicznego.

Administrację Wydziału Elektrotechnicznego podzielono na 4 referaty: a) ogólnogospodarczy, b) personalny, c) rachunkowy, d) techniczny.

Do zakresu pracy Wydziału: poza instalacjami silnych prądów należały urządzenia telegraficzne, telefoniczne, zabezpieczenie ruchu, sygnalizacja, zegary i oświetlenie żarowo-naftowe wraz z personelem do obsługi telegrafu, telefonów i pozostałych urządzeń.

Personelem telegrafistów, telefonistów i technicznym w dn. 1 stycznia 1919 r. były obsadzone wszystkie najważniejsze punkty w granicach ówczesnego posiadania terytorjalnego, t. j. na lewym brzegu Wisły linje Wiedeńska, Bydgoska, Kaliska i Łódzka, a na prawym brzegu linje do Mławy, Małkini, Łukowa i Dębina.

Wydział Kolei Wąskotorowych jako odrębna jednostka organizacyjna, kształtował się niezależnie od innych działów pracy Dyrekcji. Całokształt przeto danych, dotyczących tego wydziału zgrupowany został w osobnym rozdziale sprawozdania (por. Rozdz. VIII).

\* \* \*

W ciągu całego okresu istnienia kolejnictwa polskiego Dyrekcja dążyła do unormowania ilości personelu administracyjnego i służby

wykonawczej, ujednostajnienia warunków pracy i płacy oraz zorganizowania ścisłej ewidencji pracowników i ich rodzin. Stopniowo określone zostały obowiązki, związane z poszczególnymi stanowiskami i zakres odpowiedzialności każdego pracownika kolejowego.

Podział administracyjny Wydziałów Eksploatacyjnego, Mechanicznego, Drogowego i Elektrotechnicznego podają mapki (por. rys. 18—21).

O obecnej organizacji Dyrekcji daje pojęcie schemat podany powyżej (por. rys. 22).

Przyczynkiem do charakterystyki warunków, w jakich dokonywane były prace organizacyjne, służyć może poniższe wspomnienie poświęcone

Katastrofie na stacji Witaszyce z dnia 7 lutego 1919 roku.

Ponieważ w początkowym okresie istnienia P.K.P., Dyrekcje Kolejowe organizowały się zupełnie samodzielnie i samorzutnie, władze bowiem centralne, same będące również w okresie organizacji, nie mogły dawać Dyrekcjom odpowiednich wskazówek, przeto pierwszy Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, inż.

Władysław Jakubowski postanowił wysłać do Poznania delegację, złożoną z najbliższych współpracowników, w celu zbadania ustroju Dyrekcji Poznańskiej, która na owe czasy znajdowała się jeszcze w rękach personelu niemieckiego.

Do składu delegacji należeli Vice-Prezes Dyrekcji ś. p. inż. Jan Gryżewski, Dyrektor Ruchu—ś. p. inż. Romuald Dąbrowski, Dyrektor W-łu Kontroli Dochodów — Lucjan Wolski, Dyrektor W-łu Handlowo - Taryfowego Bolesław Michalski i delegat W-łu Mechanicznego—inż. Jan Komarnicki.

Delegacja wyjechała z Warszawy 6 lutego



ś. p. inż. Jan Gryżewski, Vice-Prezes Dyrekcji

1919 r. pomiędzy 11-tą a 12-tą wieczorem, pociągiem pośpiesznym, do którego przyczepiono wagon służbowy, przerobiony przez okupantów ze zwykłego wagonu osobowego. Na stacji Ostrów w obrębie Dyr. Poznańskiej pociąg zmienił kierunek i wagon służbowy z delegacją znalazł się na przodzie pociągu, tuż za parowozem i wagonem bagażowym.

Kiedy o godz. 7-ej rano, w dniu 7 lutego, pociąg mijał bez zatrzymania stację Witaszyce, napotkał on na głównym torze stacyjnym, znajdujący się w ruchu, parowóz z dwoma wagonami towarowymi. Nastąpiło zderzenie. W pociągu pośpiesznym został uszkodzony i zupełnie rozbity wagon bagażowy i parowóz, a w znacznej części zniszczony wagon służbowy, wiozący delegację.

W wagonie bagażowym zabici zostali na miejscu dwaj konduktorzy, drużyna parowozowa zapadła skutkiem wstrząsu na zapalenie mózgu, w pociągu kilku podróżnych odniosło mniejsze lub większe obrażenia. W wagonie służbowym zginęli na miejscu inżynierowie Gryżewski i Dąbrowski, mniej lub więcej ciężkie rany odnieśli Dyr. W-łu Handlowego Michalski, Dyrektor Kontroli Dochodów Wolski, i inż. Komarnicki.

Przyczyna katastrofy nie jest dokładnie znana, a jest ona w każdym razie bardzo zagadkowa. Na torze głównym, stacyjnym, przez który przebiegał bez zatrzymania pociąg pośpieszny, znalazł się manewrujący parowóz

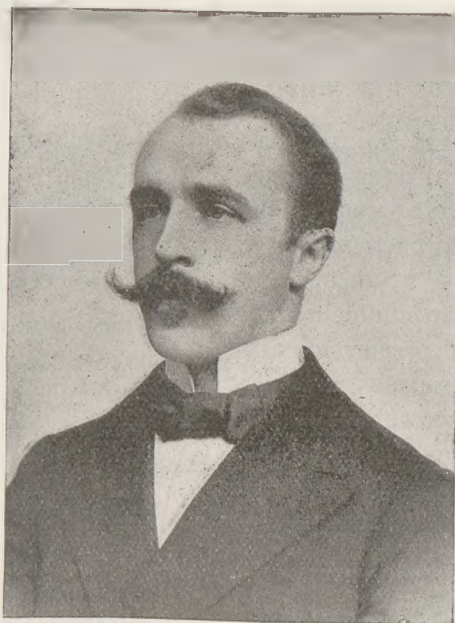
z dwoma wagonami, przyczem na parowozie tym obsługi żadnej widocznie nie było. W każdym razie bezpośrednio po katastrofie kierownika parowozu, ani żywego, ani zabitego, nie znaleziono.

Według wersji, jakie bezpośrednio po katastrofie na miejscu krążyły, w Poznaniu rozeszły się wiadomości, że jadąca z Warszawy delegacja kolejowa ma na celu zająć Dyрекcję Poznańską i usunąć stamtąd kierowników Niemców. Aby temu przeszkodzić urządzono na st. Witaszyce zamach na pociąg, wiozący delegację, przez puszczenie na niego t. zw. „dzikięgo“ parowozu.

Ile w tych pogłoskach było prawdy trudno sądzić tem więcej, że dochodzenie o wypadku prowadziły władze niemieckie i wyników dochodzenia władzom polskim nie zakomunikowały. Stwierdzić jedynie należy, że delegacja polska miała zadania wyłącznie informacyjne.

Istotne przyczyny wypadku, który przyprowadził o śmierć czterech ludzi i w tej liczbie dwóch wyższych pracowników Dyrekcji; pozostaną na zawsze nieznanne.

Podkreślić również należy, że katastrofa, o której mowa, wywołała wśród mieszkańców Witaszyc i Jarocina wielkie oburzenie na sprawców i współczucie dla pozostałych przy życiu ofiar wypadku, które otoczono jaknajtroskliwszą opieką.



ś p. Inż. Romuald Dąbrowski, Dyrektor Wydziału Ruchu

## IV. PRACE W ZAKRESIE ODBUDOWY EKSPLOATACJI.

Z chwilą objęcia kolei przez zarząd polski przed Dyрекcją stanął szereg zadań, które należało rozwiązywać niezwłocznie. Tłumione warunkami wojny i okupacji zapotrzebowanie na przewozy zarówno w ruchu osobowym, jak i towarowym rosło z dniem każdym wraz z rozwojem życia przemysłowego i handlowego kraju; jednocześnie należało wykonywać dużą pracę przewozową w związku z wojną, jaką jeszcze w ciągu kilku lat od chwili swego powstania Państwo Polskie prowadzić musiało. W takich warunkach wysiłki Dyrekcji musiały pójść w kierunku:

1. racjonalnej i szybkiej odbudowy obiektów kolejowych, zniszczonych podczas wojny i częściowo odbudowanych przez okupantów w sposób prowizoryczny i technicznie niezadawalniający.
2. zorganizowanie planowej akcji w celu przystosowania istniejących linii do zwiększających się stale wymagań eksploatacji,

a więc zmienionych po wojnie światowej kierunków przewozu oraz ulepszenia warunków technicznych eksploatacji.

3. ulepszenia warunków pracy personelu kolejowego.

Prace wykonane w ciągu dziesięciolecia w zakresie Wydziału Drogowego Dyrekcji, wypływające z powyżej nakreślonego programu dadzą się podzielić na następujące działy:

1. Budowa i odbudowa mostów i przepustów.
2. Budowa i odbudowa domów mieszkalnych budynków dla potrzeb ruchu, trakcyjnych i warsztatowych, budynków i instalacji wodociągowo - kanalizacyjnych i centralizacyjnych.
3. Odbudowa i ulepszenie nawierzchni torów kolejowych.
4. Rozwój urządzeń stacyjnych i węzłów kolejowych.

### 1. MOSTY i PRZEPUSTY.

W obecnych granicach Dyrekcji znajduje się, prócz przepustów i rur, 927 mostów kolejowych, o ogólnym świetle 10,44 km. Stan zniszczenia mostów po wojnie światowej i wojnie z Sowiecami wyrażał się dla obecnych granic Dyrekcji ilością 300-tu zniszczonych mostów kolejowych o ogólnym świetle 4,44 km.

Ze wskazanej liczby mostów zniszczonych, powyżej 20 m w świetle było zburzonych — 34 mostów o ogólnym świetle 2.388,52 m, pomiędzy innymi wszystkie mosty na Warcie (pod Radomskiem, Korwinowem i Sieradzem, (rys. 32 i 33), wszystkie mosty na Bugu (pod Małkinią, Treblinką i Terespolem), most na

Prośnie pod Kaliszem (jeden tor), na Nerze pod Łodzią, Skierniewce pod Bednarami (rys. 37 i 38), Liwcu pod Łochowem (rys. 27), Żelawie (rys. 24) i Lutni na linii Warszawa—Brześć, Słuczy i Szlince na linii Ostrołęka—Łapy, Wildze i Okrzejce na linii Warszawa—Dęblin i cały szereg innych, szczegółowo poniżej omówionych przy opisie ich odbudowy.

Projektowanie odbudowy zniszczonych obiektów, oraz należyte rozwinięcie robót, hamowane było ogromnymi trudnościami, powstałymi w związku z prowadzoną w okresie organizacji państwowości polskiej wojną, z koniecznością utrzymania ciągłości ruchu, z brakiem żelaznego materiału konstrukcyjnego, danych o stanie mostów i ich fundamentów oraz wskutek braku jakichkolwiek rysunków i starych projektów.

Odbudowa tak znacznej ilości obiektów, ze względu na ogromny koszt, i wobec niewystarczającego zapasu posiadanych przez Dyрекcję oraz przez krajowe przedsiębiorstwa instalacyj techniczno-budowlanych, nie mogła być wykonana w okresie kilku lat.

Pierwotnie projektowany pięcioletni okres odbudowy, od roku 1919 do 1923 włącznie, okazał się, głównie z powodu wojny 1920 r. i konieczności jaknajdalej idących ze względu na stan skarbu państwa oszczędności, niewykonalnym.

W ostatnich latach i w r. 1928 każdoroczny program odbudowy z konieczności musiał być zastosowywany do rzeczywistych warunków finansowo-gospodarczych w kraju i do wydajności projektodawczej szczupłego personelu o wyższym wykształceniu technicznym i z odpowiednią praktyką z zakresu budowy mostów jakimi Dyrekcja rozporządzała. Z trudem dobrany i zbyt nieliczny, personel ten z wyjątkowym zaledwie wysiłkiem podołać mógł pracy przy projektowaniu odbudowy tak wielkiej ilości obiektów tembardziej, że przy projektowaniu odbudowy zniszczonych mostów kolejowych konieczne było zastosowanie projektów do pozostałych fundamentów i rozporządzałnej wysokości ustroju, co powodowało niemożliwość wypracowania typowych konstrukcyj i korzystania w ten sposób z ustalonych typów; konieczność zebrania dokładnych danych z gruntu, różnorodność wyzyskania pozostałego materiału żelaz-

nego przysparzała pracy inżynierowi-projektodawcy.

Podkreślić także należy, że odbudowa zniszczonych mostów kolejowych na liniach, gdzie konieczne jest utrzymanie ciągłości ruchu, wytwarza dla projektodawcy i dla wykonawcy ogromne trudności i bardzo często wywołuje konieczność stosowania mostów objazdowych, lub specjalnej prowizorycznej konstrukcji mostowej, umożliwiającej pod nią lub wewnątrz niej odbudowę zniszczonego obiektu.

Odbudowa mostów kolejowych wymagała na szeroką skalę pomyślanej organizacji prowadzenia budowy.

Roboty przy odbudowie mostów prowadzono częściowo gospodarczym sposobem, częściowo przez krajowe przedsiębiorstwa techniczno-budowlane.

Najkorzystniejszym okazało się wykonanie gospodarczym sposobem prowizorycznych konstrukcyj mostowych, umożliwiających przedsiębiorcy odbudowę zniszczonego obiektu bez przerwy ruchu, wykonanie prowizorycznej, czasowej odbudowy mostów oraz przeprowadzenie odbudowy mostów o małych otworach; pozatem stosowano gospodarczy sposób prowadzenia robót w wypadkach, gdzie wyzyskanie posiadanych przez Dyrekcję maszyn i narzędzi znacznie obniżało koszt robót; pomiędzy innymi wykonano gospodarczym sposobem nasunięcie poprzeczne na przyczółki i filary z odległości 15 m. trzech przęseł kratowych mostu przez Prosnę pod Kaliszem (rys. 30) o ogólnej rozpiętości teoretycznej 112,9 m. na specjalnych wózkach, otrzymując 60% oszczędności w porównaniu z cenami, zadeklarowanymi przez przedsiębiorstwa prywatne.

Konstrukcje żelazne wykonywano wyłącznie w fabrykach przedsiębiorstw prywatnych, a mianowicie w warsztatach firm: „K. Rudzki i S.ka“, „Zjednoczone Huty Królewska i Laura“, „Zieleniewski“ oraz „Fabryka Budowy Mostów na Pelcowiźnie“.

Przy wykonaniu odbudowy przyczółków i filarów i przy wykonaniu nowych konstrukcyj żelaznych, kierowano się jaknajdalej idącymi oszczędnościami, nieobniżając jednak wartości technicznej i wytrzymałości odbudowywanej budowli.

Do odbudowy przyczółków i filarów zużywano całkowicie pozostały po zburzeniu materiał kamienny; uszkodzone przęsła były naprawiane i odpowiednio wzmacniane stosownie do obowiązujących obecnie norm obciążenia ruchomego; wyzyskiwano otrzymany z rozbiórki prowizorycznych mostów żelazny materiał konstrukcyjny (belki dwuteowe), budując z nich stałe przęsła żelazne, co do wytrzymałości nieustępujące przęsłom blaszanym; rezultaty próbnych obciążeń tych przęseł dały wyniki całkowicie zadawalniające; nie nadający się do reperacji złom po zniszczonych przęsłach mostowych wymieniano na nowe żelazo mostowe, uzyskując w ten sposób około 700 ton materiału konstrukcyjnego.

Pomimo wyżej omówionych, trudnych warunków pracy projektodawczej i wykonawczej odbudowano znaczną ilość mostów i przepustów, którą przedstawia Tab. VI.

TABELA VI.  
Odbudowa mostów i przepustów.

Rok	Mosty powyżej 20 m w świetle		Mosty poniżej 20 m w świetle		Przepusty	
	sztuk	m	sztuk	m	sztuk	m
1921	9	314,54	30	161,88	—	—
1922	1	43,30	22	94,87	—	—
1923	5	491,90	4	20,98	1	2,00
1924	2	106,50	33	88,19	2	4,19
1925	1	31,17	23	90,92	—	—
1926	2	268,50	10	57,34	—	—
1927	1	20,95	18	105,41	1	0,90
Razem	21	1276,86	140	619,59	4	7,09

Ogółem odbudowano 161 mostów o ogólnym świetle 1896,45 m oraz 4 przepusty.

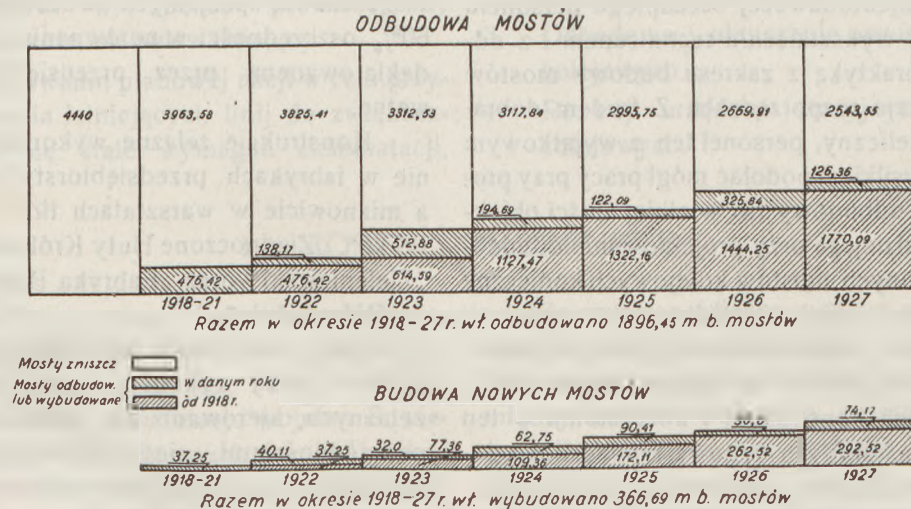
Tabela VII.

Ogólna ilość wybudowanych mostów i przepustów.

<i>Mosty żelazne kratowe</i>			
<i>ilość sztuk</i>	20		
<i>o ogólnym świetle m.b.</i>		1167,56	
<i>ton</i>			3515
<i>Mosty żelazne blaszane</i>			
<i>ilość sztuk</i>	83		
<i>o ogólnym świetle m.b.</i>		757,75	
<i>ton</i>			963,5
<i>Mosty i wiadukty sklepione</i>			
<i>ilość sztuk</i>	7		
<i>o ogólnym świetle m.b.</i>		90,71	
<i>Mosty z przekryciami żelbet.</i>			
<i>ilość sztuk</i>	80		
<i>o ogólnym świetle m.b.</i>		164,64	
<i>Przepusty sklepione i rurowe</i>			
<i>ilość sztuk</i>	10		
<i>o ogólnym świetle m.b.</i>		12,20	
<i>Mosty prowizor. i drewniane.</i>			
<i>ilość sztuk</i>	24		
<i>o ogólnym świetle m.b.</i>		525,10	

Tabela VII i rys. 23 dają obraz działalności Dyrekcji w zakresie odbudowy mostów zniszczonych i budowy nowych mostów.

Na szczególne uwzględnienie zasługują następujące mosty odbudowane:



Rys. 23. Budowa i odbudowa mostów i przepustów

Most na Żelawie na km 192,86 linii Warszawa-Brześć pod dwa tory, kratowy, z jazdą toru tego mostu przewidziana jest w programie robót na rok 1929.



Rys. 24 i 25. Most na Żelawie, na linii Warszawa-Brześć, przed odbudową i po odbudowie.

dołem (rys. 24 i 25). Odbudowane zostały oba przyczółki, popękane od wybuchu oraz przęsła kratowe, przewrane i częściowo wygięte.

Most na Bugu pod Małkinią, pięcioprzęsłowy, kryty, z jazdą dołem (rys. 26).

Pod lewy tor, na istniejących nowych i niezniszczonych filarach z granitu, zmontowano 5 nowych przęseł kratowych. Prawy tor wzmocniono prowizorycznie, przebudowując całkowicie pozostawione przez okupantów opory

Most na Bugu pod Treblinką, pod jeden tor, siedmioprzęsłowy, kratowy.

Podczas wojny całkowicie zburzono 2 filary granitowe oraz jedno przęsło kratowe; popękane górne części fundamentów filarów odbudowano w ściankach szczelnych, poczem wyciągnięto mur filarów i izbic z granitu na zaprawie cementowej, oblicowany licówką granitową, ciosaną w ramkę z boków

i z tyłu i na czysto na izbicach.

Przęsło kratowe z braku odpowied-



Rys. 26. Most na Bugu, pod Małkinią. Nowy most pod lewy tor.



Rys. 27 i 28. Most na Liwcu, pod Łochowem, przed i po odbudowie

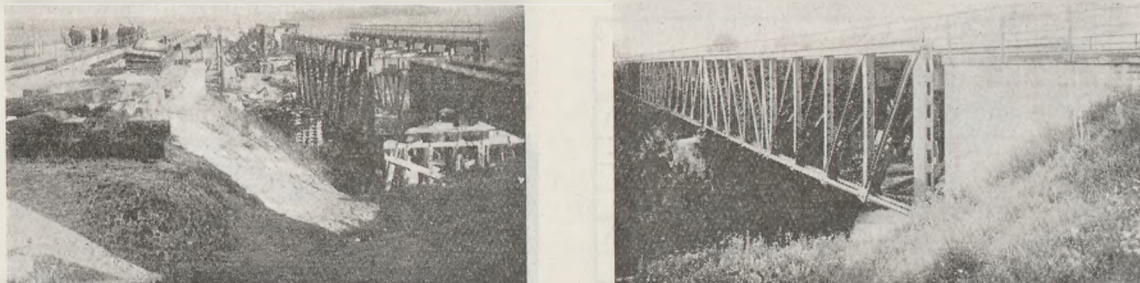
drewniane, podtrzymujące dwa przerwane przęsła mostu; odbudowa na stałe prawego

nich kredytów nie jest jeszcze odbudowane; zastępuje je prowizorium mosto-



we z belek dwuteowych na drewnianych filarach.

sunięcie poprzeczne na odległość 12 m wyniósł 5 godzin.



Rys. 29 i 30. Most na Prośnie, pod Kaliszem, podczas i po odbudowie.

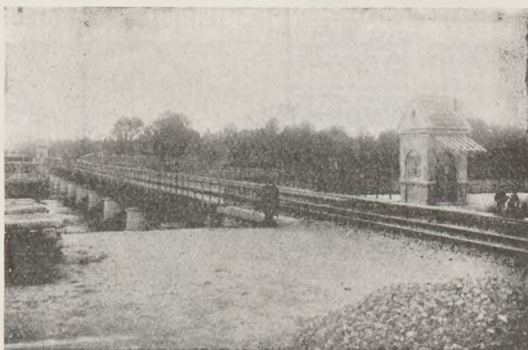
Most na Liwcu, pod Łochowem (rys. 27 i 28), pod dwa tory. Odbudowane zostały: górna część obu przyczółków i 2 filarów oraz całkowita konstrukcja żelazna mostu, zniszczona podczas wojny i zastąpiona prowizoryczną konstrukcją z belek dwuteowych; most ten odbudowano jako most trójprzęsłowy, wspornikowy, z jazdą górną; przęsła mostu, kratowe; przęsła montowano obok mostu prowizorycznego, a następnie nasunięto całkowicie zmontowany jeden tor mostu

Most na Prośnie pod Kaliszem (rys. 29 i 30), pod jeden tor, trójprzęsłowy, kratowy.

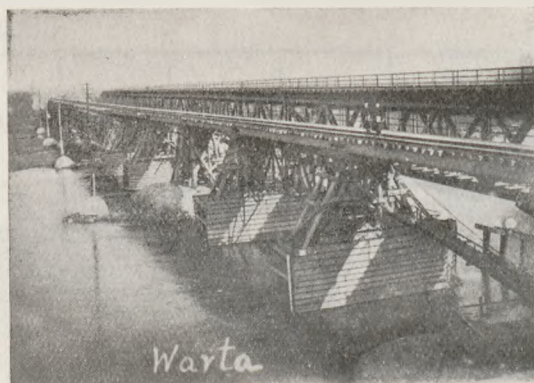
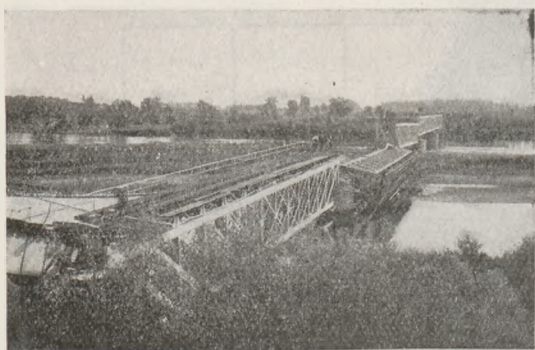
Odbudowane zostały filary i przyczółki, które wykonano z betonu; pozatem należało wzmocnić przęsła żelazne i nasunąć je poprzecznie z odległości 15 m na opory.

Most na Warcie pod Radomskiem (rys. 31), pod dwa tory, dziesięćprzęsłowy, blaszany.

Odbudowane zostały wszystkie filary i oba przyczółki od poziomu 0,70 m poniżej gór-



Rys 31. Most na Warcie, pod Radomskiem, po odbudowie.



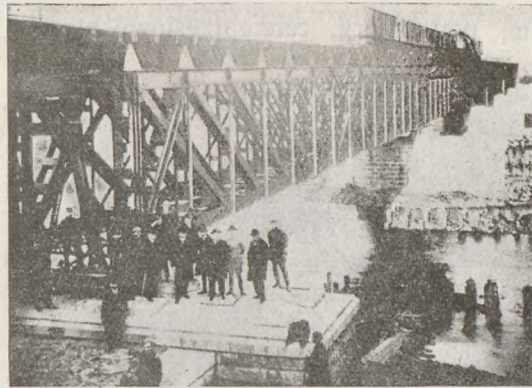
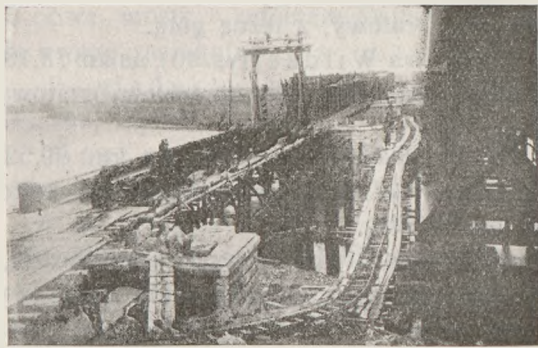
Rys. 32 i 33. Most na Warcie, pod Sieradzem, po pierwszym odwróceniu wojsk rosyjskich i przed odbudową.

w kierunku poprzecznym na uprzednio odbudowane filary; okres czasu konieczny na prze-

nej odsadzki fundamentów. Filary i przyczółki wykonano z betonu.

Odbudowę przeprowadzono od razu pod dwa tory, korzystając z istniejącego prowizorycz-

jąc dla fundamentów beton, powyżej zaś odsadzki fundamentów kamień łamany z granitu



Rys. 34 i 35. Most na Warcie, pod Sieradzem, podczas i po odbudowie.

nego mostu na objeździe. Po zakończeniu odbudowy filarów i przyczółków ustawiono na oporach 20 nowych przęseł żelaznych, obliczonych na polskie normy obciążenia.

Most na Warcie, pod Sieradzem, (rys. 32—35) pod dwa tory, siedmioprzęsłowy. Odbudowano 6 filarów zrujnowanych całkowicie o 2 m poniżej poziomu małej wody oraz część konstrukcji żelaznej mostu (2 przęsła kratowe), pozostałe 8 przęseł

na zaprawie cementowej, obliczany licówką granitową, ciosaną w ramkę z boków i z tyłu i na czysto na izbicach; jako materiał kamienny zużyto całkowicie materiał, pozostały z rozbioru zburzonych podczas wojny mostów; przęsła pod prawy tor montowano od razu na przyczółkach mostu, utrzymując jednotorowy ruch pociągów po lewym torze mostu, zmontowanym przez okupantów na prowizorycznych drewnianych filarach; po ukończeniu odbudowy toru prawego wzmocniono odpowied-



Rys. 36. Most na Nerze, pod Łodzią, po odbudowie.



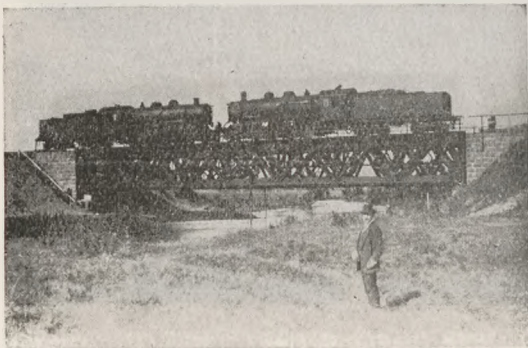
Rys. 37 i 38. Most na Skierniewce, pod Bednarami, po odwróceniu wojsk rosyjskich i przed odbudową.

dużych i 4 boczne wzmocniono i przerebiono. Filary wykonano w grodzach, stosu-

nie do norm obciążenia wszystkie przęsła pod torem lewym i następnie nasunięto przę-

sła z odległości 20 m na odbudowane filary i przyczółki.

Most na Warcie pod Korwinem, pod 2 tory, czteroprzęsłowy blaszany.



Rys. 39. Most na Skierniewice, pod Bednarami, po odbudowie.

Odbudowano trzy filary oraz jeden przyczółek od poziomu o 1 m poniżej małej wody.

Przęsła zostały częściowo wzmocnione, częściowo naprawione. Odbudowę przeprowadzono kolejno pod lewy, następnie pod prawy tor, utrzymując dwutorowy ruch pociągów drogą uprzedniej budowy toru objazdowego i mostu prowizorycznego na objeździe.

Most na Nerze, pod Łodzią (rys 36), pod dwa tory, dwuprzęsłowy, kratowy, z jazdą górą; odbudowana została górna część przyczółków mostu oraz wszystkie przęsła żelazne.



Rys. 40. Most na Wildze, po odbudowie.

Odbudowę przeprowadzono kolejno pod lewy, następnie pod prawy tor, korzystając z istniejącego prowizorycznego mostu na objeździe.

Z pośród innych mostów odbudowanych zasługują na uwagę:

Most na Skierniewce pod Bednarami (rys. 37-39), pod jeden tor, jednoprzęsłowy, kratowy, z jazdą górą.

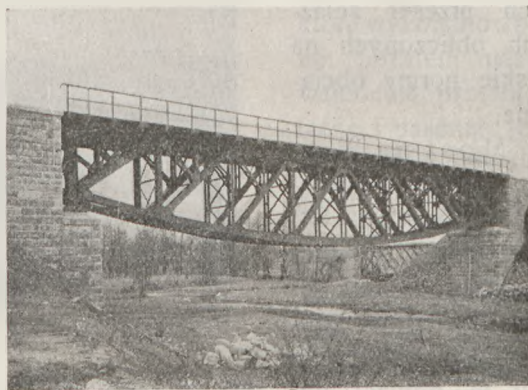
Most na Wildze (rys. 40), na km 73,185 linii Warszawa-Dęblin, jednoprzęsłowy, kratowy, z jazdą dołem.

Most na Okrzejce, na km 99,525 linii Warszawa-Dęblin, jednoprzęsłowy, kratowy z jazdą górą.

Most na Słuczy (rys. 41), na km 128,6 linii Ostrołęka-Łapy, jednoprzęsłowy, kratowy, z jazdą górą.

Most na Szlince, na km 118,978 linii Ostrołęka-Łapy, jednoprzęsłowy, kratowy, z jazdą górą.

Z większych robót mostowych na najbliższy okres przewidywane są następujące robo-



Rys. 41. Most na Słuczy po odbudowie.

ty: odbudowa mostu na rzece Bugu, pod Tespołem, odbudowa prawego toru mostu na Bugu, pod Małkinią, zakończenie odbudowy prześel mostu na Bugu, pod Trebliką oraz odbudowa mostu przez rzekę Broczyska, na km 44,947 linii Ostrołęka-Małkinia-Siedlce.

Licząc się z finansowo-gospodarczymi warunkami kraju i z trudnościami technicznymi, jakie powstają przy odbudowie mostów w związku z koniecznością utrzymania ciągłości i zupełnego bezpieczeństwa ruchu, należy przewidywać, że całkowite ukończenie odbudowy, zniszczonych podczas wojny mostów, nastąpi około roku 1935.

Jednocześnie z odbudową zniszczonych podczas wojny mostów prowadzono mostowe

roboty inwestycyjne w związku z rozwojem torów stacyjnych oraz budowy na nowych, włączonych w granice Dyrekcji, liniach kolejowych; w okresie sprawozdawczym wykonano 33 nowe mosty o ogólnym świetle 366,7 m. Na uwagę zasługują:

2 wiadukty na stacji Otwock blaszane, z jazdą górą.

Most na Rgilówce na km 41,831 linii Kutno-Strzałkowo, kratowy, z jazdą dołem.

3 wiadukty drogowe nad torami linii Kutno-Strzałkowo (rys. 42) betonowe, łukowe.

Wiadukt drogowy pod Zgierzem, na linii Zgierz-Kutno (rys. 43).

Most na Ochni, na km 95,607 inji Warszawa — Toruń — pod drugi tor, czteroprzęsłowy, blaszany, ogólne światło 52,30 m.



Rys. 42. Wiadukt nad torami linii Kutno-Strzałkowo.

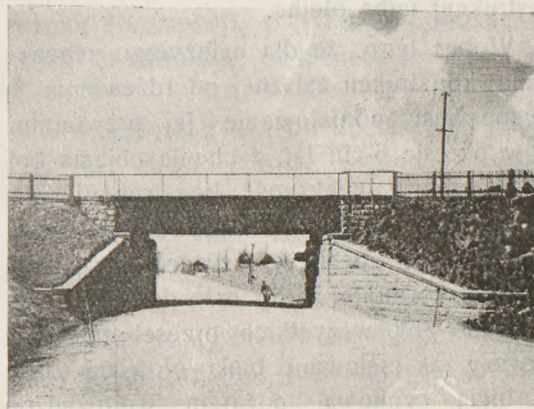
W wykonaniu lub na ukończeniu są następujące większe roboty:

Budowa nowych mostów na linii Kutno-Strzałkowo: na Wólce (rozpoczęta), na kanale Morzysławskim, oraz na Ochni pod Kutnem (rozpoczęta); budowa mostu pod drugi tor na Bzurze pod Łowiczem (na ukończeniu), budowa wiaduktów nad ul. Narutowicza w Piotrkowie (rys. 44).

Rys. 45—51 przedstawiają szereg robót wykonanych.

Należy również wspomnieć o zapoczątkowaniu przez Dyrekcję stopniowego usuwania pozostałych z przed wojny skrzyżowań ulic miejskich w jednym poziomie z torami kolejowymi. W wykonaniu znajduje się obecnie budowa przejazdu dołem pod torami kolei na

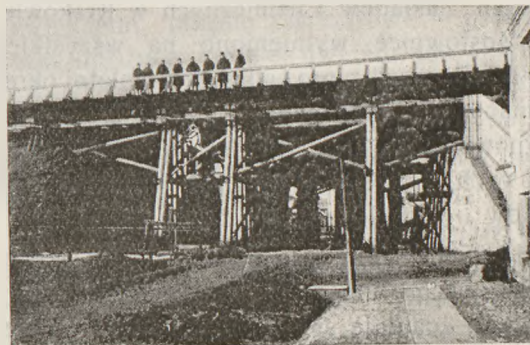
ul. Piłsudskiego w Sosnowcu; w najbliższej przyszłości Dyrekcja przystąpi do budowy takiego przejazdu na ul. Kaliskiej we Włocławku; na porządku dziennym są również skrzyżowania



Rys. 43. Wiadukt pod Zgierzem.

z ulicami miejskimi w Warszawie, pomiędzy innymi przejazd na ul. Powąskowskiej, do którego budowy już przystąpiono; przejazd na ul. Obozowej znajduje się w wykonaniu.

Równoległe z odbudową i budową mostów prowadzono konserwację mostów stałych i prowizorycznych, a więc: wymianę zwietrzałej cegły i licówki w oporach mostów, wymianę mostownic i pomostu, zmianę obluźnionych nitów, malowanie pręseł żelaznych, wymianę nadgniłych pali i części drewnianych mostów prowizorycznych i t. p.



Rys. 44. Prowizoryczny wiadukt nad ul. Narutowicza w Piotrkowie.

Kredyty, posiadane na konserwację mostów, nie wystarczały do wykonania potrzebnych robót, tembardziej jeżeli się zważy, że przez cały czas wojny, od 1914 do 1918 roku włącz-

nie, okupanci nie zwracali zupełnie uwagi na konserwację obiektów kolejowych.

Najgorzej pod tym względem przedstawiała się sprawa zabezpieczenia konstrukcji żelaznych od rdzewienia drogą malowania tych konstrukcji farbą olejną.

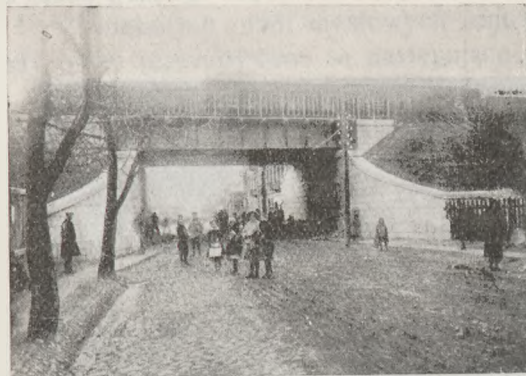
Wobec tego, że dla należytego zabezpieczenia konstrukcji żelaznej od rdzewienia konieczne jest pomalowanie jej przynajmniej raz w okresie 6-ciu lat, z chwilą objęcia kolei przez Dyрекcję, większość konstrukcji żelaznych mostów należało pomalować.

Do chwili obecnej oczyszczono całkowicie od rdzy i starej farby oraz dwukrotnie pomalowano 85% wszystkich przęseł żelaznych; pierwszy raz malowano bielą ołowianą, drugi raz bielą cynkową; pozatem wprowadzono



wy, kratowy, z jazdą dołem, jest największym i najważniejszym obiektem na odcinku Warszawa-Łapy wymienionej głównej linii kolejowej.

Już w okresie przedwojennym Rosjanie, ze względu na tranzytowy ruch na omawianej linii kolejowej, oraz na kursowanie pośpiesznych pociągów bezpośredniej komunikacji Warszawa-Piotrogród, przystąpili do budowy mostu pod drugi (lewy) tor linii; przez nich wykonane zostały opory mostu w ilości 4-ch filarów oraz dwóch przyczółków zafundamentowanych metodą pneumatyczną na kesonach; z chwilą wybuchu wojny roboty przy budowie mostu pod drugi tor zostały przez Rosjan wstrzymane, tem się też tłumaczy fakt, że nowe filary pod drugi tor mostu oca-



Rys. 45 i 46. Wiadukt nad ul. Piłsudskiego, w Piotrkowie, przed i po odbudowie.

w 1927 roku próbne naotławianie konstrukcji żelaznych preparatem „Subox“ z wytwórni Polskich Zakładów Chemicznych w Krakowie.

Mostownice wymieniono na wszystkich mostach Dyrekcji, wprowadzając 5-cioletni okres wymiany dla mostownic sosnowych (nieimpregnowanych) oraz 12-letni dla mostownic dębowych, które zastosowano wyłącznie dla mostów o świetle powyżej 20 m.

Pomiędzy budowlami mostowymi, wykonanymi w ciągu ubiegłego dziesięciolecia przez Dyрекcję, znajduje się szereg bardziej interesujących pod względem warunków i sposobu ich wykonania. Z robót tych należy tu wspomnieć o następujących:

Odbudowa mostów na Bugu pod Małkinią i Treblinką.

Most na Bugu pod Małkinią (rys. 26), na km 81,109 linii Warszawa-Wilno, pięcioprzęsło-

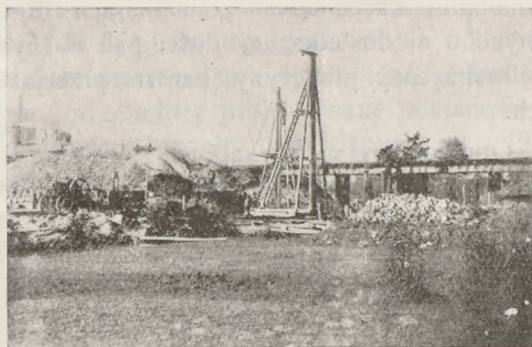
ły podczas działań wojennych i mogły być z chwilą odrodzenia państwowości polskiej wyzyskane.

Prawy tor mostu został podczas działań wojennych bardzo poważnie uszkodzony; pierwsze i trzecie przęsła od strony Wilna zostały całkowicie przerwane, przęsło zaś od strony Warszawy zniszczono zupełnie i zastąpiono prowizoryczną konstrukcją z belek dwuteowych.

Dla utrzymania ciągłości i zupełnego bezpieczeństwa ruchu, niezwłocznie po objęciu linii kolejowych przez władze polskie, wymieniono drewniane prowizoryczne opory, podtrzymujące przęsła prawego toru w miejscach przerwanych, na nowe oraz zabezpieczono je na okres przejścia kry i wysokiej wody odpowiednio silnymi drewnianymi izbicami; pierwsze zniszczone przęsło od strony Warszawy zastąpiono nowem, wykonanem przez Tow.

„K. Rudzki i S-ka“ Przęsło było zmontowane z boku toru na rusztowaniach i następnie przesunięte poprzecznie w przerwie pomiędzy pociągami; przesunięcia dokonano na wałkach stalowych po torze ułożonym z jednej strony na przyczółku, a z drugiej na belce żelaznej, przerzuconej pomiędzy dwoma słupami, stanowiącymi filar mostu; część górną toru stanowiły dwie szyny główkami na dół, przymocowane do poprzecznicy wyrównanych odpowiednio podkładkami, część dolną — 4 szyny na podkładach drewnianych główkami do góry; długość toru wynosiła 5 m, czas użyty na przesunięcie — 2 godziny.

Odbudowany prowizorycznie w wyżej opisany sposób most pod prawym torem egzystuje i jest czynny do obecnej chwili; odbu-

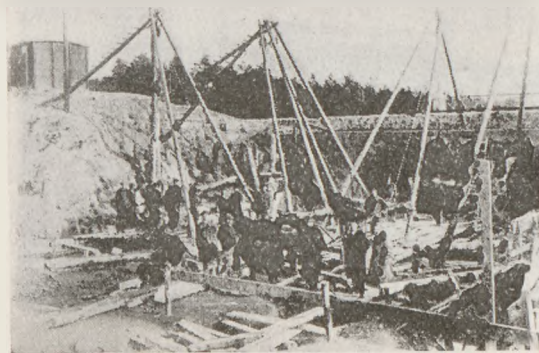


ostateczne ukończenie budowy tego mostu do roku 1923. Montaż przęseł wykonany został przez Tow. „K. Rudzki i S-ka“.

Koszt budowy 5-ciu przęseł wraz z montażem na miejscu budowy wyniósł 900 zł. od 1-ej tony konstrukcji, t. j. około 1.000.000 zł. za całą konstrukcję o łącznej wadze 1.101 ton.

W odległości 2 km od opisanego powyżej mostu na Bugu, istnieje siedmioprzęsłowy, kratowy most przez Bug przy st. Treblinka na km 56,442 linii Ostrołęka — Siedlce; og. rozpiętość teoretyczna 333,2 m, jazda wstępiona.

Podczas wojny całkowicie zburzone zostały 2 filary granitowe oraz jedno przęsło kratowe.



Rys. 47 i 48. Most na st. Łazy, przed odbudową i podczas odbudowy.

dowę jego na stałe przewiduje się przeprowadzić w 1932 roku.

Niezależnie do prowizorycznej odbudowy prawego toru mostu już w początku 1920 roku podjęto prace, związane z wykonaniem w warsztatach 5-ciu nowych przęseł kratowych dla mostu pod tor lewy wraz z montażem i ustawieniem tych przęseł na gotowych oporach, wykonanych z wyborowego muru granitowego, oblicowanego w ramkę z boku i z tyłu i na czysto na izbicach.

Po przeliczeniu i poprawieniu, pozostawionego przez rosjan projektu przęsła, konstrukcję żelazną, składającą się z 5-ciu przęseł kratowych, zamówiono w warsztatach Towarzystwa Górniczo-Hutniczego w Trzyńcu na Śląsku Cieszyńskim.

Wojna z Rosją w roku 1920 przerwała roboty, połączone z budową przęseł i odroczyła

Most był prowizorycznie odbudowany przez okupantów; filary granitowe zastąpiono filarami drewnianymi, przęsło zaś kratowe — prowizoryczną konstrukcją z belek dwuteowych, opartych na 4-ch filarach drewnianych, nieodpowiednio skonstruowanych, zwężających znacznie światło przepływu i narażonych na zniesienie w czasie przejścia kry i wysokiej wody.

Tworzący się corocznie zator lodowy przed mostem nasuwał poważne obawy zniesienia wszystkich drewnianych filarów, co wywołałoby runięcie i zniszczenie wspartych na tych filarach przęseł kratowych.

Ze wskazanej przyczyny, z chwilą uzyskania odpowiednich kredytów, przystąpiono do odbudowy obu zburzonych filarów.

Roboty przeprowadzono bez przerwy ruchu pociągów, opierając przęsła na prowizorycznej konstrukcji drewnianej, odpowiednio odsuniętej

od węzłów oporowych przęsła oraz wzmacniając drzewem czasowe punkty oporowe dźwiigarów.

Fundamenty okazały się uszkodzone o 2 m poniżej poziomu zwierciadła małej wody; wykonano je z betonu na ruszcie z szyn po zabiciu drewnianych ścian szczelnych i wypompowaniu wody, poczem wyciągnięto mur filarów i izbic z granitu na zaprawie cementowej, oblicowany licówką granitową, ciosaną w ramkę z boku i z tyłu i na czysto na izbicach; ciosy oporowe o wymiarach  $1,40 \times 1,40$  m wykonano z żelazo-betonu; objętość muru w obu filarach  $650 \text{ m}^3$ ; powierzchnia licówki  $405 \text{ m}^2$ .

Koszt odbudowy obu filarów wyniósł około 120.000 zł.



Rys. 49. Most na st. Łazy, po odbudowie.

Nieodbudowane dotychczas, z braku odpowiednich kredytów, przęsła kratowe zastąpione jest prowizorium mostowem z belek dwuteowych na drewnianych filarach.

Odbudowa mostu na Warcie, pod Sieradzem, na km 60,13 linii Kalisz—Kołuszki.

Jedną z najbardziej pilnych i poważnych robót mostowych w granicach Dyrekcji, jaką należało przeprowadzić w pierwszym pięcioletnim okresie wznowionej państwowości polskiej, była odbudowa mostu przez rzekę Wartę pod Sieradzem (por. rys. 32—35). Położony na linii kolejowej pierwszorzędного znaczenia, o intensywnym ruchu osobowym i towarowym, most ten wymagał w związku z niezadawalającym stanem prowizorycznej konstrukcji, wykonanej przez okupantów po zburzeniu mostu stałego, nieustannej czujności i stałego zwalniania szybkości pociągów do 10 km na godzinę.

Prawy tor mostu składał się z trzech uszkodzonych przęsła kratowych z jazdą górą, ułożonych na prowizorycznych filarach z cegły oraz z siedmiu przęsła z belek dwuteowych, opartych na drewnianych filarach niedbale i pośpiesznie wykonanych; podstawą wskazanych filarów ceglanych oraz drewnianych były narzuty kamienne (w kształcie stożka) przeważnie z muru suchego z wierzchu tylko oblane zaprawą cementową; usytuowanie osi prawego toru mostu także było nieprawidłowe, uniemożliwiając przeprowadzenie odbudowy kolejno pod prawym i lewym torem; granitowe filary dwutorowego niegdyś mostu zostały zupełnie zniszczone.

Lewy tor mostu, wykonany przez okupantów w odległości 15 m od osi mostu pod tor prawy, składał się z pięciu przęsła kratowych z jazdą górą, o słabej i wymagającej wzmocnienia konstrukcji żelaznej, na filarach drewnianych o niedostatecznej ilości pali nośnych i ze wskazanej przyczyny bardzo przeciążonych.

Opracowany na początku r. 1922 plan odbudowy przewidywał wykonanie następujących robót.

1. wzmocnienie drewnianych filarów istniejącego lewego toru mostu, dla zagwarantowania ciągłości i bezpieczeństwa ruchu podczas odbudowy mostu pod tor prawy, oraz opór mostu pod oba tory.
2. usunięcie na zawczasu przygotowane rusztowania pozostałych 3-ch przęsła pod prawym torem mostu, wyciągnięcie na lewy brzeg rzeki prowizorycznych przęsła z belek dwuteowych oraz rozebranie prowizorycznych filarów drewnianych, filarów z cegły oraz narzutów kamiennych do poziomu technicznie koniecznego w zależności od siły wybuchu i stopnia uszkodzenia fundamentów budowli pod poziomem zwierciadła małej wody.
3. odbudowę uszkodzonej górnej części fundamentów filarów i przyczółków oraz odbudowę filarów i przyczółków odrazu pod 2 tory mostu.
4. reperację i wzmocnienie na nowe normy obciążenia ruchomego pozostałych trzech przęsła rosyjskich oraz montaż i dokładne ustawienie ich na oporach.

5. wykonanie i montaż pod prawy tor mostu dwóch nowych przęseł kratowych, z jazdą górą, oraz dwóch filarów żelaznych i dwóch przęseł blaszanych, brzegowych.
6. nasunięcie poprzeczne z odległości 15,0 m na lewy tor mostu pięciu przęseł kratowych, pozostawionych przez okupantów na lewym prowizorycznym torze objazdowym oraz wzmocnienie ich na polskie normy obciążenia ruchomego.

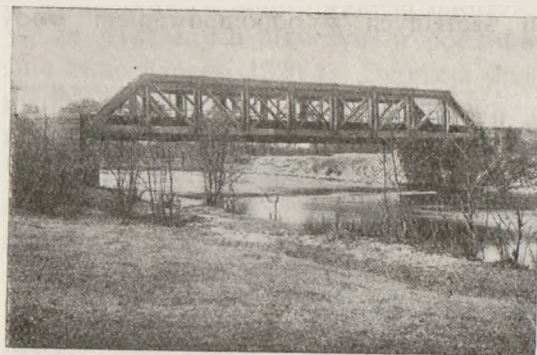
Wyszczególniony powyżej program robót, w związku z warunkami finansowo-gospodarczymi kraju oraz z wydajnością projektodawczą szczupłego personelu o wyższym wykształceniu technicznym i odpowiednią praktyką z zakresu budowy mostów, przeciążonego pracą przy innych nie mniej ważnych i równolegle prowadzonych robotach mostowych, rozłożono na 2 okresy; roboty wymienione w punktach od 1 do 5, t.j. roboty połączone z odbudową na stałe prawego toru mostu oraz odbudowę opór pod oba tory projektowane postanowiono ukończyć w sezonie budowlanym roku 1924, nasunięcie zaś i wzmocnienie 5-ciu przęseł kratowych pod lewy tor mostu odłożono na rok 1925; odbudowa mostu została we wskazanych powyżej terminach przeprowadzona.

Roboty rozpoczęto w czerwcu 1922 r. od wzmocnienia filarów drewnianych prowizorycznego mostu pod lewym torem, poczem po przeniesieniu ruchu pociągów na wspomniany tor mostu, przystąpiono do robót związanych z rozbiórką prowizorium pod prawym torem, następnie zaś do zasadniczych robót przy odbudowie filarów i przyczółków.

Fundamenty były uszkodzone na głębokości 2 m poniżej poziomu małej wody; wykonano je z betonu o stosunku  $1 : 3\frac{1}{2} : 7$  na ruszcie żelaznym z szyn, częściowo w grodzach, t. j. podwójnych ścianach szczelnych, zapełnionych gliną, częściowo w ścianach szczelnych pojedynczych, uszczelnionych odsypem z gruntu gliniastego, filary wykonano z kamienia łamanego z granitu na zaprawie cementowej, o stosunku  $1 : 3$ , oraz oblicowano licówką granitową, ciosaną w ramkę z boków i z tyłu oraz na czysto na izbicach; kształt izbic w przekroju poziomym, ostrołukowy, przy promieniu 3,41 m, z przytępieniem ostrzem, ukształtowanym promieniem 0,60 m; ciosy oporowe

granitowe  $1,18 \times 1,06$  m; objętość dwóch filarów brzegowych  $281,60$  m<sup>3</sup> i czterech filarów rzecznych (powyżej górnej odsadzki fundamentów)  $617,44$  m<sup>3</sup>; jako materiał na licówkę i ciosy oporowe zużytkowano materiały pozostałe z rozbiórki zburzonych podczas wojny mostów. Koszt odbudowy 6-ciu filarów mostu od poziomu o 2 m poniżej zwierciadła małej wody, oraz częściowej odbudowy przyczółków wyniósł około 135.000 zł.

Żelazo do wzmocnienia 3-ch przęseł kratowych rosyjskich, pozostałych po zburzeniu mostu, do wykonania dwóch nowych przęseł kratowych, zaprojektowanych przez Dyрекcję z zastosowaniem dla dźwigarów kraty wielokrotnej i prętów sztywnych (z całkowitem wy-



Rys. 50. Most na Świdrze, po odbudowie.

łączeniem krzyżulców z żelaza płaskiego) oraz żelazo do wzmocnienia 5-ciu przęseł, pozostawionych przez okupantów na torze objazdowym, zostało uzyskane drogą wymiany mostowego złomu żelaznego na nowe żelazo. Koszt wzmocnienia przęseł wyniósł 1,50 zł. od każdego dodanego jednego kg nowego żelaza, koszt budowy nowych przęseł około 1050 zł. od jednej tony konstrukcji.

Przesunięcie poprzeczne 5-ciu przęseł kratowych z toru objazdowego, położonego w odległości 15 m od osi toru lewego, wykonano drogą budowy prowizorycznego pomostu z belek dwuteowych, ułożonych na kłatkach z podkładów (2 belki dwuteowe Nr. 55-B ułożone bezpośrednio i osiowo pod węzłami oporowymi i w kierunku prostopadłym do podłużnej osi przęsła); średnica wałków stalowych, użytych do przesuwania wynosiła 5 cm; ilość wałków 7.



Dla przesunięcia użyto 2 wind o sile nośnej na bębnie po 5 ton każda; przez zastosowanie odpowiednich bloków uzyskano 4 liny pracujące; średnica liny stalowej wynosiła 20 mm.

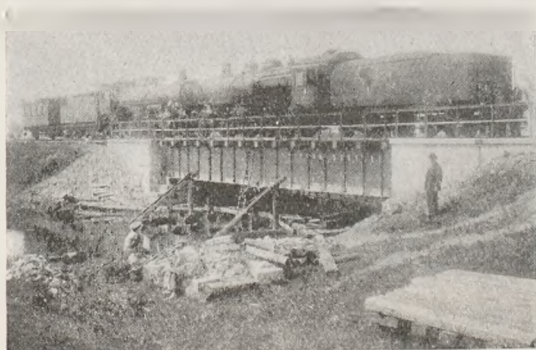
Po zakończeniu robót przygotowawczych nasunięcie każdego przęsła wykonano w trzydziesto-minutowym okresie czasu.

Całkowitą odbudowę mostu zakończono w końcu 1925 roku.

Należy zaznaczyć, że fundamenty filarów mostu wykonane były w roku 1902 sposobem pneumatycznym na kesonach.

Głębokość opuszczenia kesonów wynosi 12,78 m poniżej poziomu zwierciadła małej wody.

Głębokość założenia fundamentów przyczółków wynosi 3,20 m, wykonano je w ścianach szczelnych z odpompowaniem wody.



Rys. 51. Most na Krznie, po odbudowie.

Odbudowa mostu na Prośnie, pod Kaliszem, na km 10,908 linii Kolaszki-Kalisz.

Z zarządzenia okupacyjnych władz niemieckich wykonany został na km 10,908 szlaku Kalisz-Winiary trójprzęsłowy most żelazny przez rzekę Prosnę pod Kaliszem (por. rys. 29 i 30).

Most składał się z dwóch bocznych przęseł systemu Harcourt'a.

Drewniane opory mostu szybko zgniły i już za czasów okupacji ruch pociągów przez most został zamknięty, kursowanie zaś pociągów na szlaku Kalisz-Winiary odbywało się nadal po jednym torze.

Trudności ruchowe, jakie wynikały w związku z zamknięciem jednego toru na omawianym szlaku, wywołały konieczność odbudowy

mostu pod drugi tor tembardziej, że odbudowę można było przeprowadzić stosunkowo niedużym nakładem kosztów, wyzyskując pozostałe nieczynne przęsła żelazne, po odpowiednim ich wzmocnieniu i przeróbce, jako przęsła stałe.

Opracowany przez Dyрекcję projekt odbudowy przewidywał kolejno wykonanie następujących robót:

1) budowę na istniejących fundamentach dwóch filarów i dwóch przyczółków pod drugi tor mostu.

2) kolejne poprzeczne przesunięcie przęsła tymczasowego i nieczynnego już mostu z odległości 12,0 m na odbudowane opory.

3) wydłużenie dwóch przęseł syst. Harcourt'a o 1,60 m (konieczne ze względu na układ istniejących fundamentów opór mostu) oraz odpowiednie ich wzmocnienie tężnikami poprzecznymi w celu wyeliminowania bocznych wahań dźwigarów pod dynamicznym działaniem obciążenia ruchomego.

Do budowy przyczółków i filarów przystąpiono w sezonie budowlanym 1921 roku, dwutorowy zaś ruch pociągów na omawianym odcinku linii otworzono przy końcu roku 1922.

Przyczółki i filary wykonano z betonu o stosunku 1 : 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> : 7, utrzymując podczas budowy przyczółków skarpy nasypu szczytami drewnianymi, odpowiednio rozpartymi zastrzałami ukośnymi i rozporami poziomymi; objętość betonu w filarach i przyczółkach 1750 m<sup>3</sup>.

Wydłużenie przęseł systemu Harcourt'a, polegające na ustawieniu w środku rozpiętości jednego pola, o dług. 1,60 m, wykonała „Fabryka Budowy Mostów na Pelcowiznie“.

Najciekawszą z punktu widzenia technicznego częścią robót było poprzeczne nasunięcie z odległości 12,0 m przęseł kratowych na odbudowane opory mostu.

Wobec zadeklarowania przez przedsiębiorstwa prywatne cen bardzo wygórowanych, nasunięcie wykonano sposobem gospodarczym na specjalnie w tym celu skonstruowanych czterech wózkach, które toczyły się po normalnych torach kolejowych, położonych częściowo na ziemi, częściowo na klatkach z podkładów.

Ramy wózków wykonane zostały z dwóch brusów dębowych o przekroju 28 × 30 cm odpowiednio wyciętych i ułożonych na tendrowych zestawach kół; w odstępach 45-cio centy-

metrowym pomiędzy brusami ramy ułożono dodatkowo dwie belki drewniane, dębowe, o przekroju  $22,5 \times 25$  cm, które spóldziały z brusami ramy przy podnoszeniu w górę przęsła żelaznego przez lewar hydrauliczny, umieszczony wewnątrz drewnianej konstrukcji wózka i ustawiony bezpośrednio na trzech belkach dębowych, o przekroju  $20 \times 20$  cm, ułożonych na wskazanych wyżej brusach ramy i belkach dodatkowych, w kierunku do nich prostopadłym.

Drewniana budowa wózka, składająca się zasadniczo z dwóch belek poprzecznych, ułożonych na brusach ramy równoległe do osi zestawu tendrowego, oraz z dwóch belek podłużnych, ułożonych na belkach poprzecznych dawała możliwość statecznego posadowienia węzłów oporowych przęsła w okresie jego przesuwania.

Większą część torów, po których toczyły się opisane wózki udało się ułożyć bądź bezpośrednio na ziemi, bądź na niewielkich nasypach i tylko w miejscach, gdzie dosypywanie nasypu nie było wskazane ze względu na stromość brzegów rzeki, nasypy były częściowo zastąpione przez klatki z podkładów.

Należy zaznaczyć, że obydwa przęsła boczne były przesuwane w kierunku ukośnym, co wymagało ułożenia toru dla każdego wózka osobno.

Konstrukcja wózków była obliczona na ciężar środkowego przęsła o wadze 150 ton; przyjęta była pod uwagę możliwość przeciążeń, powstających wskutek wiatru oraz wskutek przypadkowej niejednakowej wysokości oparcia 4-ch węzłów przęsła, przy osiadaniu torów, podczas podnoszenia i przesuwania przęsła.

Do przesunięcia użyto dwóch wind o sile nośnej po 5 ton na bębnie; drogą zastosowania odpowiednich bloków uzyskano cztery liny pracujące; średnica liny stalowej wynosiła 20 mm.

Po wykonaniu wszystkich robót przygotowawczych, przesunięcie każdego z przęsła wykonano w 15 minut.

Odbudowa mostu na Liwcu, pod Łochowem, na km 50,75 linii Warszawa-Wilno.

Przed wojną na Liwcu, na km 50,75 linii Warszawa-Wilno, istniał most dwutorowy, trój-

przęsłowy z przęsłami w postaci belki ciągłej o kracie wielokrotnej.

Most ten (por. rys. 27 i 28) został w roku 1915 zburzony, a następnie przez władze okupacyjne niemieckie prowizorycznie odbudowany i przystosowany do ruchu pociągów po dwóch torach.

Kratowe przęsła zastąpiono belkami dwuteowymi, opartymi na drewnianych filarach, z wyjątkiem pierwszego przelotu od strony Warszawy, dla którego zużytkowano ocalałą część dwutorowego przęsła żelaznego.

Z powodu złego stanu mostu, oraz prowizorycznej i niegwarantującej całkowitego bezpieczeństwa ruchu pociągów jego odbudowy, w roku 1920 wypadło wprowadzić na tym moście ograniczenie szybkości pociągów do 5 km/godz., z zastosowaniem pilotażu.

Ze wskazanych przyczyn, w początku sezonu budowlanego 1920 r., Dyrekcja przystąpiła do terminowego opracowania projektu odbudowy.

Ponieważ uszkodzenie filarów i przyczółków było tylko częściowe, projekt nowej konstrukcji żelaznej zastosowano do istniejących opór i innych wymiarów, uniemożliwiających umieszczenie na płaszczyźnie głowicy filarów dwóch łożysk obok siebie; projekt odbudowy opracowano w postaci mostu trójprzęsłowego, wspornikowego z jazdą górą; przęsła mostu kratowe.

Przy powyższym rozwiązaniu projektu przęsła uzyskano możliwość wyzyskania istniejących opór, bez stosowania belki ciągłej oraz otrzymano około 7% oszczędności na wadze przęsła.

Ze względów oszczędnościowych odbudowę mostu przeprowadzono bez budowy objazdu.

W związku z koniecznością utrzymania ciągłości ruchu, plan odbudowy przyczółków i filarów oraz plan przeprowadzenia montażu przęsła obejmował kolejne wykonanie następujących robót:

1. przesunięcie dwutorowego przęsła od strony Warszawy na odległość międzytorza na uprzednio wybudowaną konstrukcję rusztowaniową po stronie lewej linii Warszawa-Białystok (z czterogodzinną przerwą ruchu po obu torach),

2. wykonanie splotu torów na lewym torze mostu (w przerwie między pociągami dalekobieżnymi),
3. rozbiórkę prowizorycznego mostu pod tor prawy oraz odbudowę filarów i przyczółków pod tym torem,
4. przesunięcie poprzeczne na odbudowane opory toru prawego, zawczasu zmontowanych z prawej strony linii, na rusztowaniu montażowym, nowych przęseł żelaznych pod lewy tor,
5. wykonanie na odbudowanym, prawym torze mostu splotu torów i otworzenia na tym torze ruchu pociągów w obu kierunkach, z zastosowaniem pilotażu,
6. montaż na opróżnionem już rusztowaniu montażowym, z prawej strony linii, przęseł pod drugi tor mostu, oraz jednoczesną odbudowę filarów i przyczółków pod lewym torem,
7. w ciągu pięciu godzinnej przerwy pomiędzy pociągami, przesunięcie poprzeczne przęseł, ustawionych pod prawy tor mostu na odbudowane opory lewego toru, oraz jednoczesne poprzeczne nasunięcie zmontowanych na rusztowaniu montażowym przęseł na opory pod tor prawy mostu,
8. otworzenie po moście dwustronnego ruchu pociągów z normalną szybkością.

Podany powyżej plan robót ograniczał do minimum okres stosowania na moście splotu torów, wymagał jednakże dokładnego stałego nadzoru i nadzwyczaj starannego wykonania robót przygotowawczych, poprzedzających nasuwanie przęseł.

Nasuвано jednocześnie całą konstrukcję żelazną pod jeden tor mostu całkowicie zmontowaną i po ułożeniu na przęsłach mostownic i szyn.

Tor do nasuwania ułożony był częściowo na przyczółkach i filarach, częściowo na rusztowaniu drewnianem.

Część górną toru stanowiły brusy drewniane, ułożone prostopadle do osi mostu, pod dolnymi pasami dźwigarów, przy węzłach oporowych oraz 2 szyny główkami na dół, przymocowane do brusów drewnianych hakami; część dolną—3 szyny, na podkładach drewnianych, główkami do góry; użyto wałków stalowych po 7 sztuk z każdej strony, o średnicy

100 mm; przesunięcia dokonano zapomocą 4-ch wind, o sile nośnej 5 ton na bębnie każda.

Okres czasu, potrzebny na przesunięcie całej konstrukcji pod jeden tor mostu na odległość 3,50 m wyniósł 2 godziny 30 minut.

Roboty montażowe i przesuwanie przęseł wykonało Towarzystwo „K. Rudzki i S-ka”.

Zburzone części przyczółków i filarów odbudowano z tego samego materiału kamiennego, z jakiego zasadniczo wykonane były opory mostu, t.j. z piaskowca; do budowy użyto czerwonego piaskowca Tumlińskiego.

Koszt odbudowy przęseł wyniósł około 900 zł. od jednej tony konstrukcji.

Należy zaznaczyć, że most na rzece Liwcu pod Łochowem jest jednym z bardzo nielicznych kolejowych mostów w kraju o wspornikowym systemie przęseł. Według projektu opracowanego przez Dyрекcję Kolei Państwowych w Warszawie wybudowany został przez Dyрекcję Wileńską identyczny most przez rzekę Supraśl.

Odbudowa mostu na Słuczy, na km 128,6 linii Ostrołęka—Łapy (rys. 41).

Jedną z najbardziej charakterystycznych i oryginalnych prowizorycznych budowli mostowych był istniejący do 1925 roku na km 128,6 linii Ostrołęka—Łapy most przez rzekę Słucz.

Podczas działań wojennych obydwie przyczółki zburzone zostały prawie do odsadзки fundamentów, przęsło zaś kratowe wpadło do wody.

Ponieważ wysokość nasypu przy omawianym moście wynosi 10,0 m, szybkie uruchomienie tego mostu przez jedną ze stron walczących było ogromnie utrudnione; wyjście z tego położenia znaleziono w drodze ustawienia na przęsle leżącym w wodzie szeregu ram drewnianych, na których ułożono belki dwuteowe; zakończeniem mostu było przęsło z belek dwuteowych, oparte wzamian przyczółka na klatce z podkładów.

Ruch pociągów na opisanym wyżej prowizorium odbywał się oczywiście z zastosowaniem wszelkich środków ostrożności ze zmniejszoną szybkością do 5 km/godz oraz z zastosowaniem pilotażu.

Ponieważ budowa objazdu, wobec bardzo ciężkich warunków terenowych, przy wysokości nasypu 10,0 m, byłaby bardzo kosztowna i nieprodukcyjna, odbudowę przeprowadzono z przerwą ruchu pociągów towarowych oraz z przesiadaniem dla podróżnych; powyższe było możliwe do zastosowania wobec bardzo słabego ruchu pociągów na omawianej linii.

Dla skrócenia do minimum przerwy w ruchu pociągów, plan robót przewidywał wykonanie zawczasu w warsztatach mostowych nowego przęsła żelaznego, zmontowanie go podczas odbudowy przyczółka z boku toru i niezwłoczne poprzeczne nasunięcie po ukończeniu odbudowy opór mostu.

Odbudowę wykonano w dwu i pół miesięcznym okresie czasu.

Po rozebraniu prowizorycznej konstrukcji z belek dwuteowych i usunięciu z przelotu zeki mostu starego i nie nadającego się już do wzmocnienia przęsła żelaznego, przystąpiono do odbudowy opór, które wykonano częściowo z granitowego kamienia łamanego, pozostałego po zburzeniu mostu, częściowo z gra-

nit u polnego, sprowadzonego z najbliższej okolicy.

Przyczółki oblicowano licówką granitową z gruba ciosaną, wydobytą przeważnie z gruzów pozostałych po zburzeniu mostu; ciosy oporowe o wymiarach  $1,20 \times 1,20$  m wykonano z okolicznego, polnego granitu.

Objętość odbudowanego muru w obu przyczółkach 486 m<sup>3</sup>.

Koszt odbudowy opór mostu, nie licząc kosztu budowy mostu dla podróżnych, wyniósł 37,500 zł.

Nowe przęsło żelazne o rozp. 33,28 m, (por. rys. 41) z jazdą górą, o pasie dolnym parabolicznym, wykonało Towarzystwo „Zjednoczone Huty Królewska i Laura“.

Wysokość przęsła na oporze 2,80 m, w środku rozpiętości 5,00 m, waga przęsła 76.185 kg.

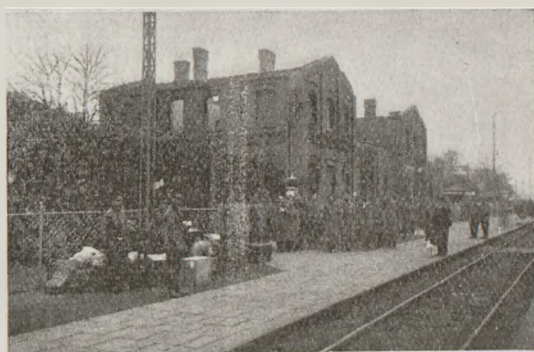
Próba przęsła przeprowadzona dwoma parowozami serji „G 7“ dała w wyniku ugięcie sprężyste 6,5 mm, ugięcie stałe 2,0 mm.

Koszt wykonania przęsła w warsztatach Towarzystwa oraz jego montażu i przesunięcia z rusztowań z boku na opory mostu—56,200 zł

## 2. BUDYNKI I URZĄDZENIA WODOCIĄGOWO-KANALIZACYJNE.

Jak już zaznaczono, w chwili przejęcia kolei przez władze polskie, budynki kolejowe, służące do prowadzenia ruchu i do potrzeb

zniszczeniu odbudowane prowizorycznie, aparaty umieszczone w drewnianych budach,



Rys. 52 i 53. Dworzec w Grodzisku, przed odbudową.

podróżnych były w zupełnym zaniedbaniu. To samo dotyczyło domów mieszkalnych, warsztatów i parowozowni. Urządzenia zabezpie-

wieże ciśnień i pompownie prowizoryczne. I tu zadanie przed jakim stanęła Dyrekcja było olbrzymie.

Trzeba było odbudować jednocześnie w wielu miejscach budynki administracyjne, domy mieszkalne, parowozownie, wieże ciś-



Rys. 54. Dworzec w Grodzisku, po odbudowie.

nień, pompownie, magazyny i t. d., żeby dać możliwość pracownikom wykonywać swe czynności służbowe, dać im mieszkania, a także



Rys. 55. Dworzec Warszawa-Wsch., przed odbudową.

zabezpieczyć normalny ruch pociągów i przystosować się do wzrastających ciągle potrzeb życia gospodarczego kraju.



Rys. 56 Dworzec Warszawa-Wsch., przed odbudową.

Rozpoczęta od 1918 roku odbudowa budynków i instalacji, prowadzona była przez kilka lat w warunkach bardzo ciężkich. Trud-

ności powstawały przede wszystkim z braku materiałów budowlanych, których wogóle było wówczas mało z powodu stopniowego tylko



Rys. 57. Dworzec Warszawa Wschodnia po odbudowie.

uruchomienia wyrabiających je zakładów przemysłowych i z powodu dużego zapotrzebowania w odbudowującym się kraju. Oprócz tego powstawały trudności przy przewożeniu tych materiałów, bo nieliczny wówczas tabor kole-



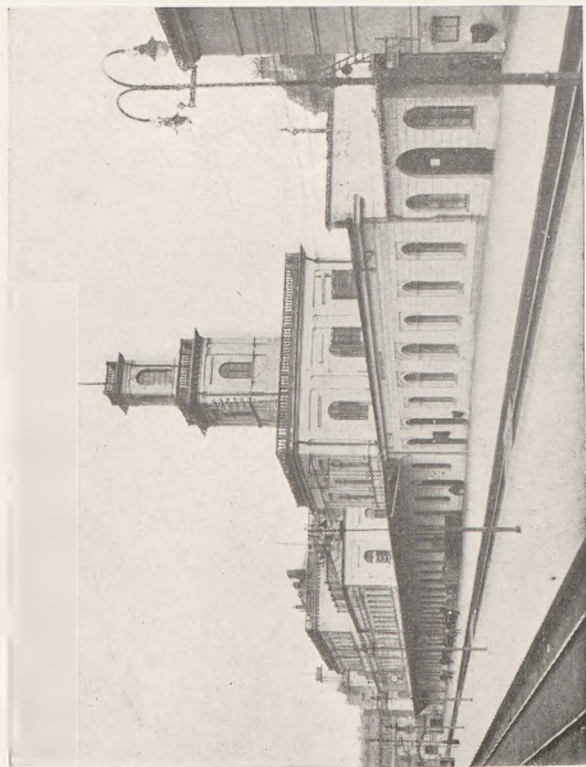
Rys. 58. Poczekalnia II kl. na dworcu Warszawa-Wsch.

jowy był w pierwszym rzędzie użytkowany pod przewozy wojskowe.

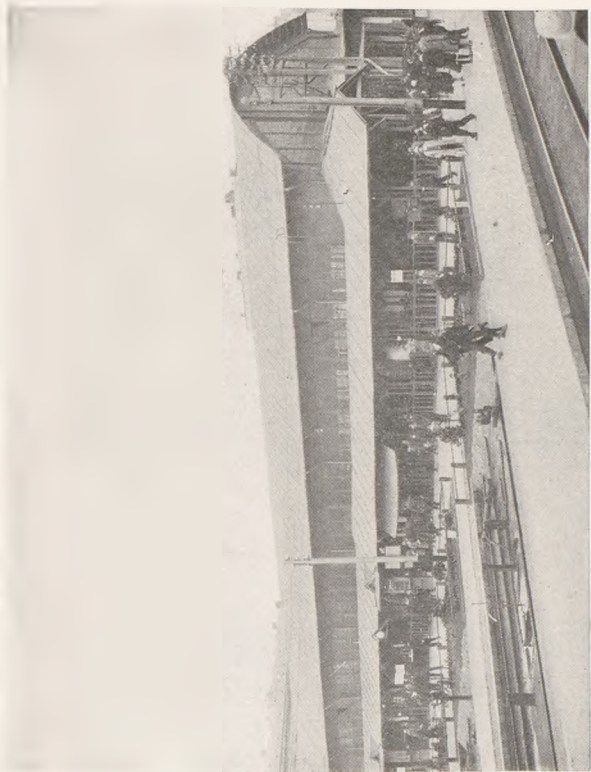
Z drugiej strony nie mały wpływ na trudności rozwinięcia robót na większą skalę miała



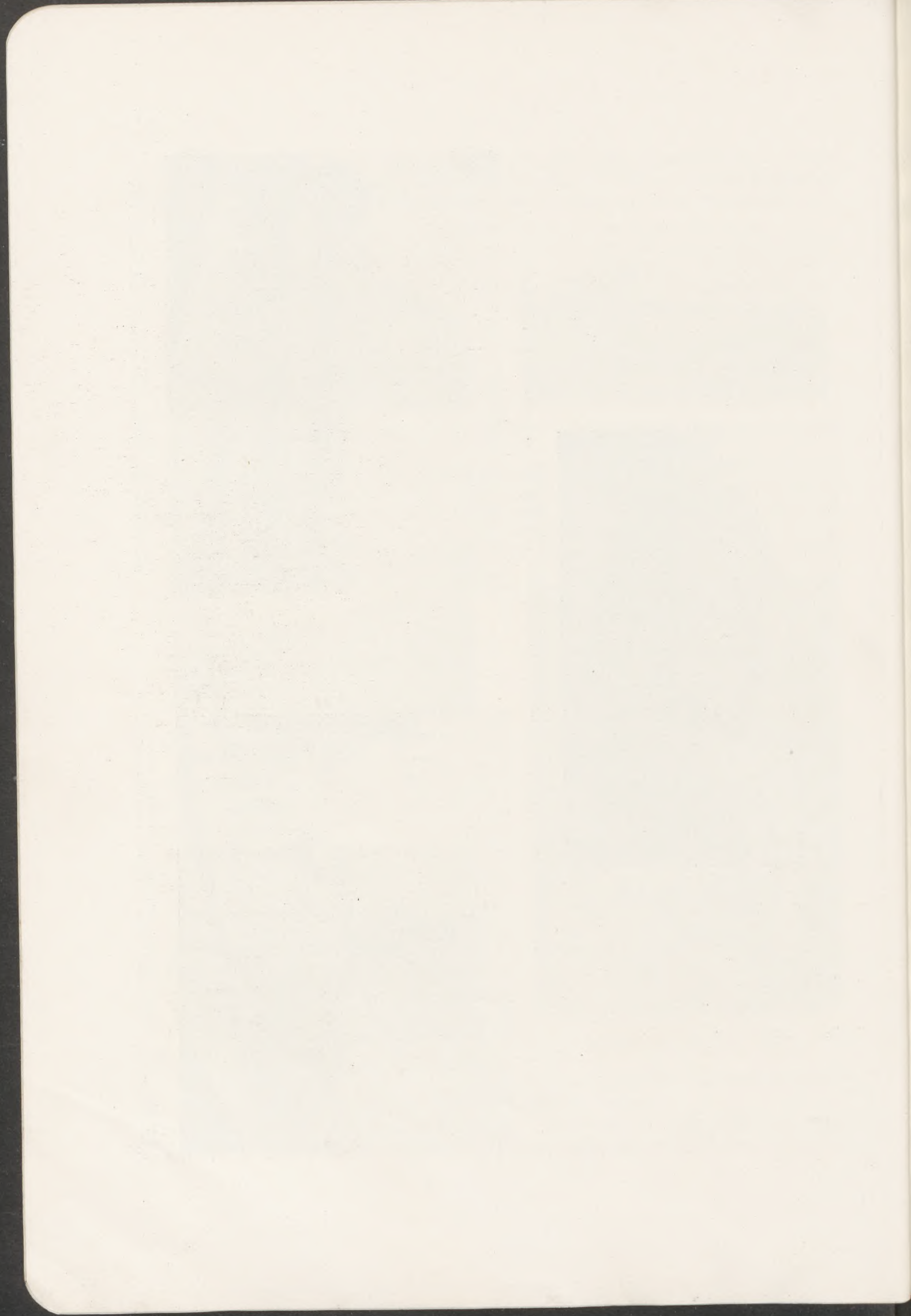
Warszawa — Gł. — Osobowa. — Dworzec przyjezdny od strony miasta.  
Dawniejszy dworzec D. Z. W. W. przeznaczony na zburzenie w związku z przyszłą węzłą Warszawskiego.



Warszawa — Gł. — Osobowa — Dworzec przyjezdny. — Dawniejszy dworzec  
D. Z. W. W. przeznaczony na zburzenie w związku z przyszłą węzłą Warszawskiego.



Liniejski dworzec odjazdowy Warszawa — Gł. — Osob. od strony torów.  
Dworzec zbudowany na terenach zniszczonej Komuny z 1918 r., por. 155, 71-72.



okoliczność, że Dyrekcja nie posiadała żadnych planów istniejących poprzednio budowli, bo te pozostały w Rosji. Wypadło więc pośpiesz-

oraz wymiarami poszczególnych pomieszczeń



Rys. 59. Dworzec w Zawierciu, po odbudowie.



Rys. 60. Dworzec w Białej Podlaskiej, po odbudowie.

nie zorganizować odpowiedni personel techniczny dla opracowywania projektów.

nie odpowiadały swemu przeznaczeniu, ani



Rys. 61 i 62. Dworzec w Skierniewicach, po odbudowie: widok z zewnątrz i poczekalnia III kl.

Sprawa ta również nie była łatwa. Wszystkie budowle, wymagające odbudowy były

w chwili odbudowy, ani na przyszłość najbliższą.



Rys. 63 i 64. Dworzec w Skierniewicach, po odbudowie: poczekalnia i bufet I i II kl.

wzniesione w większości wypadków przed dziesiątkami lat. Budynek te ogólną powierzchnią

Względy te z jednej strony i konieczność możliwego wyzyskania, w celach oszczędności-





Rys. 65. Dworzec w Żyrardowie, po odbudowie.



Rys. 66. Dworzec w Szymanowie.



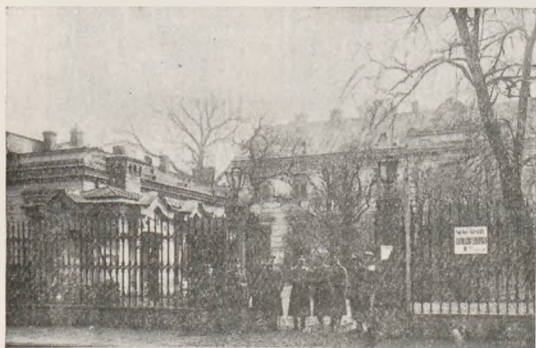
Rys. 67. Poczekalnia w Zakowicach.



Rys. 68. Dworzec w Radziwiłłowie, po odbudowie.



Rys. 69 i 70. Dworzec w Falenicy, po odbudowie.



Rys. 71 i 72. Zniesione w celu budowy tymczasowego dworca w Warszawie zabudowania b. komory celnej.



Rys. 73. Dworzec w Otwocku, po odbudowie.



Rys. 74. Dworzec w Otwocku, po odbudowie.



Rys. 75. Dworzec tymczasowy Warszawa Gł. podczas budowy.



Rys. 76. Ruda Tałubska, wieża ciśnię.



Rys. 77. Skierniewice, wieża ciśnię.

wych, ocalałych po zburzeniu budynku murów z drugiej spowodowały, że projekty były opracowywane w większości wypadków w za-



Rys. 78 Żyrardów wieża ciśnień, przed odbudową.

łożeniu konieczności zachowania istniejących murów i jednoczesnego powiększenia budynków. Takie postawienie sprawy w znacznym



Rys. 79. Żyrardów, wieża ciśnień po odbudowie.

stopniu krępowało projektodawców i komplikowało ich pracę, tembardziej, że trzeba było jednocześnie robić na miejscu dokładne po-

miary i rysunki ocalałych szczątków budynków. Było to jednak potrzebne przy ówczesnym braku materiałów i olbrzymich ogólnych kosztach odbudowy.

Przy opracowaniu projektów zwracano uwagę, by budynkom kolejowym, które za obcych rządów budowane były koszarowo i z piętnem obcej, wschodniej kultury nadać estetyczny i jednocześnie swojski wygląd i należyte otoczenie, a to tembardziej, że budynki te były wznoszone w różnych miejscach kraju na długości 2,000 km linii kolejowych i że miały być widocznym znakiem ducha polskiego dla wszystkich przejeżdżających cudzoziemców i rodaków, a tym ostatnim w niejednym wypadku mogły posłużyć za wzory do naśladowania przy budowie domów. Jako przykład



Rys. 80. Kutno, pompownia.

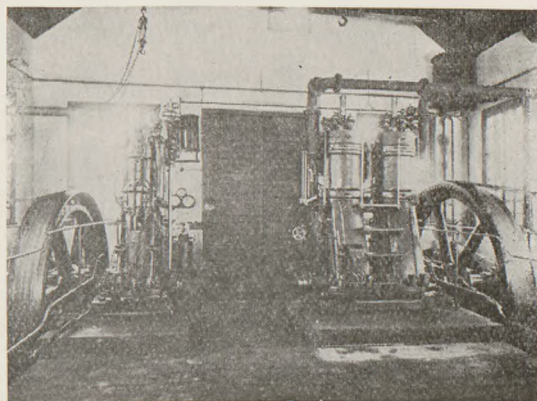
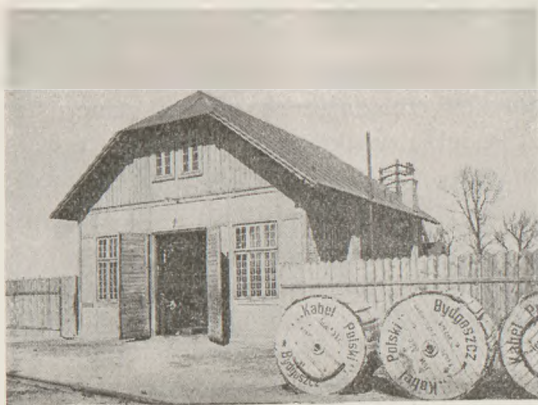
różnicy w wyglądzie budynków odbudowanych i przedwojennych mogą służyć zdjęcia fotograficzne stacji Grodzisk przed i po odbudowie (rys. 52—54).

Utworzony od samego początku w Wydziale Drogowym Dyrekcji dzieł architektury w następstwie dzieł budynków) opracował w ciągu 10 lat 580 projektów różnych budynków.

Z ważniejszych robót wykonanych według tych projektów należy wskazać na dworce kolejowe wybudowane w ilości 25 sztuk między innymi na stacjach Pruszków, Grodzisk (por. rys. 54), Żyrardów (por. rys. 65), Radziwiłłów (por. rys. 68), Szymanów (por. rys. 66), Skierniewice (por. rys. 61), Piotrków, Zawiercie (por. rys. 59), Myszków, Łuków, Biała Pod-

laska (por. rys. 60), Terespol, Modlin, Warszawa Wsch. (por. rys. 57), Warszawa Wil. i wiele innych.

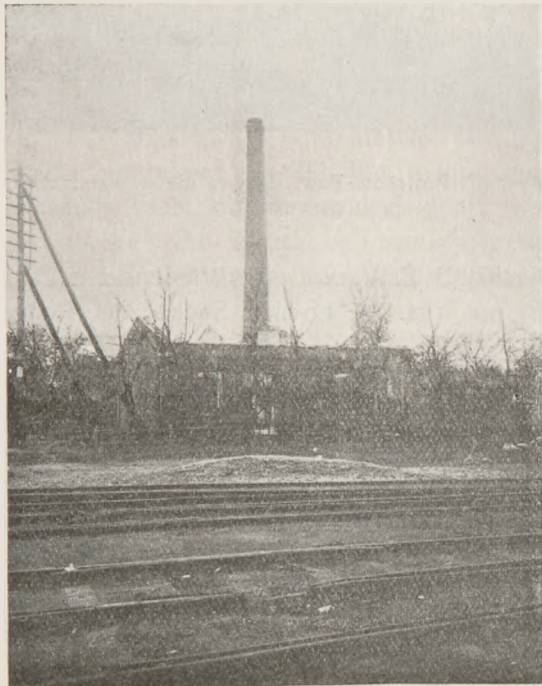
Rudzie Tałubskiej, Tłuszczu i innych. Przewidywana jest także budowa nowego dworca w Kaliszu, oraz w Kłodawie. Do tej kategorii



Rys. 81 i 82. Kutno. Elektrownia.

W 1928 roku rozpoczęto budowę dworców w Będzinie i w Radomsku, oraz ukończono dworce w Łomży, Kole i Koninie. W programie najbliższego okresu budowlanego Dyrekcja

robót wykonanych należy zaliczyć także szereg pomniejszych budynków stacyjnych na

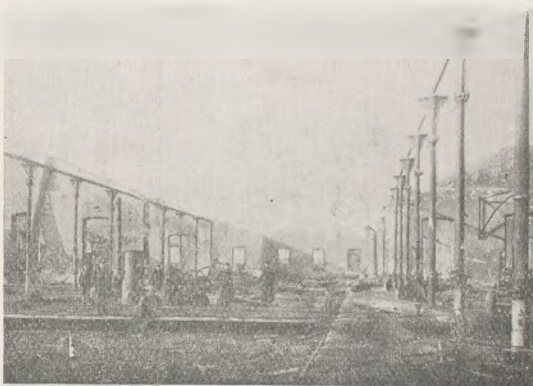


Rys. 83 i 84. Skierniewice. Elektrownia, po cofnięciu się wojsk rosyjskich i po odbudowie.

przewiduje budowę dworców przede wszystkim na liniach prawego brzegu Wisły jako to: w Jabłonie, Nasielsku, Garwolinie, Pilawie,

przystankach osobowych i miejskich, np. w Woli Grzybowskiej, Gołąbkach, Żakowicach (rys. 67), Bożej Woli, Glinniku, Warzachewce,

Zabiezkach i innych. Budynki te wykonano bądź murowane, bądź drewniane (Wola Grzybowska, Żakowice).



Rys. 85 Piotrków-Tow. Warsztaty parowozni przed odbudową.

Do budynków, które ucierpiały najwięcej podczas wojny zaliczyć należy wieże ciśnień,



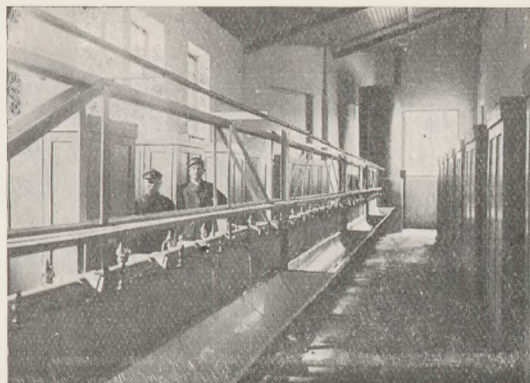
Rys. 86. Piotrków-Tow. Warsztaty parowozni po odbudowie.

które prawie w całości zostały zburzone. Dyrekcja niezwłocznie przystąpiła do odbudowy tych budowli według zupełnie no-

wych typów, łączących w sobie celowość z estetycznym, stylowym wyglądem. Wieże takie wybudowano już, lub są na ukończeniu na szeregu stacji w ogólnej ilości 22 sztuk. Jednocześnie wybudowano cały szereg budynków pompowni\*) według kilku typów, przystosowanych wyglądem do charakteru innych budynków, znajdujących się na danej stacji.

Podczas wielkiej wojny ustępujące wojska niemieckie (w 1914 r.), a potem cofające się wojska rosyjskie (w r. 1915) zniszczyły wiele urządzeń trakcyjnych.

Przez wojska niemieckie zburzone zostały dwie parowozownie w Piotrkowie (por. rys. 88 i 94) i dwie remizy w Skierniewicach, (por. rys. 92), nie licząc wielu pompowni i wież ciśnień na



Rys. 87. Piotrków-Tow. Umywalnie w warsztatach parowozni.

linjach b. D. Ż. Warszawsko-Wiedeńskiej. (Żyrardów, por. rys. 78, Łowicz, Sochaczew, Radomsko, rys. 7).

Wojska rosyjskie burzyły głównie urządzenia kolejowe po prawej stronie Wisły, choć i na lewym brzegu zdążyły narobić dużo spustoszeń (zburzono np. warsztaty pruszkowskie, które okupanci rozbierali w dalszym ciągu).

W zakresie trakcyjnej gospodarki parowozowej — zamknięto zbędne parowozownie, które istniały na granicach Kongresówki: zupełnie — w Mławie, a częściowo — w Aleksandrowie i Kaliszu.

Również zbędnymi okazały się parowozownie w Małkini, Łukowie, w Sosnowcu Ra-

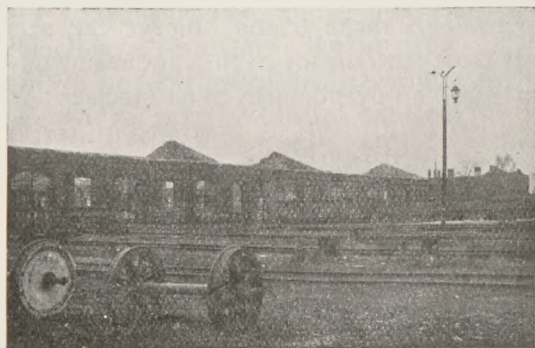
\*) Wybudowano 23 pompowni, przebudowano lub rozszerzono 10 i zelektryfikowano 12 pompowni

domskim, (u zetknięcia się linii, należących dawniej do różnych właścicieli).

Natomiast rozszerzane są parowozownie,

parowozowe Warszawa-Główna i wagonowe Warszawa-Wschodnia są tylko podtrzymywane.

W zakresie zaspokojenia potrzeb gospo-



Rys. 88 i 89 Piotrków Tow. Parowozownia i wieża ciśnienia, przed odbudową.

które mogą obsługiwać dalekie mety (Piotrków-Tow. (rys. 90 i 93), parowozownie większych węzłów i sortowni (Kutno Tow., Łazy, a w przeszłości Warszawa Gł., Praga i Łódź). Odbudowana została również parowozownia w Skierniewicach (rys. 95).

W zakresie trakcyjnej gospodarki wagonowej — przerobiono była prostokątną parowozownię w Sosnowcu na warsztat wagonowy, wybudowano warsztat wagonowy na VI posterunku, pod Warszawą. W budowie znajduje się stacja postojowa dla składów osobowych na Szczęśliwicach, pod Warszawą, gdzie wagony osobowe będą czyszczone i zaopatrywane.

Warsztaty Główne, stanowiące krzyż pa-

darki trakcyjnej na pierwszym miejscu wymienić należy wielką parowozownię żelazo-betonową w Piotrkowie (rys. 90), podobną w Ła-



Rys. 90. Piotrków Tow. Nowa parowozownia.



Rys. 91. Wnętrze żelazobetonowej parowozowni w Łazach.

cierzowy naprawy taboru, są rozszerzane nierównomiernie. Jako wielkie warsztaty centralne dla naprawy parowozów, w większym zakresie, rozwijane są warsztaty na Pradze, a dla naprawy wagonów — w Pruszkowie. Warsztaty

zach (rys. 91), oraz rozpoczętą już w Kutnie (według typu Piotrkowskiej); pozatem zbudowano parowozownie na szeregu innych stacyj.

Z ciekawych budynków tej kategorii można

wskazać na odbudowaną po pożarze parowozownię na st. Warszawa Gdańska. Zbudowana ona została ze szkieletu żelaznego, dającego się rozbierać i przenieść w inne miejsce, z wypełnieniem przestrzeni między szkieletem murem z cegły. Równolegle były wykonane w dużej ilości budynki warsztatowe na szeregu

nianych, składanych, obitych blachą według patentowanego systemu Förstera.

Wreszcie do budynków, wykonanych przez Dyрекję w okresie 10 lat i potrzebnych dla usprawnienia ruchu, trzeba zaliczyć cały szereg budynków centralizacyjnych, t. zw. nastawni wykonawczych i dysponujących na stacjach: War-

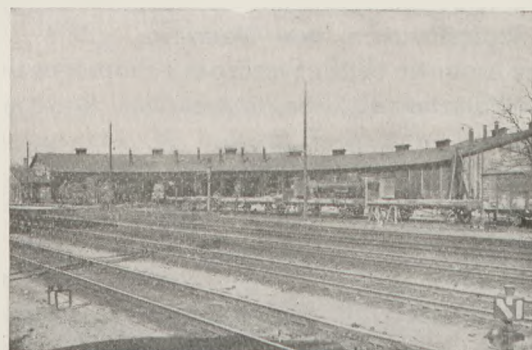


Rys. 92 i 93. Piotrków — Osob. Parowozownia, przed i po odbudowie.

stacyj, więc w Pruszkowie, Piotrkowie (rys. 86), Kutnie, Pradze, Sosnowcu i in. oraz budynki elektrowni na różnych stacjach Kutno (rys. 81 i 82), Siedlce i Skierniewice (rys. 83 i 84).

Do budynków, potrzeba których wywołana była wymaganiami ruchu, zaliczyć trzeba szereg wybudowanych lub odbudowanych przez Dyрекję magazynów towarowych (magazyn

szawa-Gł. Osob., Marki, Ząbkowice (rys. 98 i 99), Sosnowiec, Częstochowa (rys. 96 i 97) oraz na szeregu stacji budynki dla blokady stacyjnej. Prócz tego wykonano szereg budynków posterunkowych dla blokady linjowej (posterunki odstępowe). Budynki te wykonane zostały według projektów opracowanych w Dyрекji, częściowo w drzewie, częściowo jako murowane



Rys. 94 i 95. Skierniewice, parowozownia przed i po odbudowie.

na 5 posterunku st. Warszawa Gł.-Tow., w Łodzi i t.d.) i na szeregu innych stacji, ogółem 34 sztuki, oraz rampy ładunkowe, kryte i otwarte; do tej kategorii zaliczają się również czasowe magazyny dla komory celnej, wybudowane przez Dyрекję na terenie st. Warszawa-Gdańska. Na tejsze stacji wybudowano budynek administracyjny dla komory celnej z elementów dREW-

Dyрекja od samego początku swego istnienia zwróciła specjalną uwagę na stronę sanitarną budownictwa, czego wyrazem było zorganizowanie w Wydziale Drogowym specjalnej sekcji wodociągowo-kanalizacyjnej. Zadaniem sekcji było nietylko projektowanie urządzeń zdrowotnych w budynkach kolejowych, jako to: wodociągów, kanalizacji, wanien

i ogrzewania skupionego, lecz i wykonywanie robót bezpośrednio w tym zakresie. Sekcja, poza personelem technicznym biurowym, posiadała również cały zastęp monterów i rzemieślników, którzy pod kierunkiem inżynierów i techników wykonywali na linii roboty wodociągowo-kanalizacyjne. Wykaz robót z tego zakresu zawiera tabela VIII.

wych na stacjach i w warsztatach (rys. 87), w większości wypadków skanalizowanych i ogrzewanych, na stopniowym urządzeniu zarówno



Rys. 96 i 97. Częstochowa. Budka centralizacyjna i jej wnętrze.

TABELA VIII.  
Urządzenia zdrowotne.

Wyszczególnienie	Ilość stacji na których robót dokonano
Urządzenia kanalizacyjne	30
Urządzenia kąpielowe . .	8
Ogrzewania skupione . .	6

w istniejących przedwojennych domach mieszkalnych, jak i nowobudowanych budynkach administracyjnych i miejscach ustępowych — kanalizacji, wodociągów, a także na budowie odpowiednio urządzonych łaźni i wanien do użytku pracowników. W warsztatach i budynkach administracyjnych urządzono oprócz po-



Rys. 98 i 99. Żąbkowice. Budka centralizacyjna i jej wnętrze.

Zapomocą tej sekcji Dyrekcja zajęła się także ulepszeniem warunków sanitarnych na terenach kolejowych, które przez b. rząd rosyjski były bardzo zaniedbane. Akcja ta polegała na budowie dostatecznej ilości miejsc ustępo-

wyższego umywalnie, w niektórych wypadkach z ciepłą wodą, rozbieralnie z szafkami na ubrania pracowników i stołownie, a w domach noclegowych wanny i prysznice.

W roku 1923 sekcja została zwinięta wo-



bec tego, że prowadzenie tego rodzaju robót we własnym zarządzie Dyrekcji z jednej strony było dość uciążliwe, z drugiej zaś, że wobec powstania przedsiębiorstw prywatnych tej specjalności, przestało być celowe.

mieszkań o powierzchni użytkowej 757550 m<sup>2</sup>. W ciągu dziesięciu lat pobudowano 1177 mieszkań o powierzchni użytkowej 55914 m<sup>2</sup>. Dla zaspokojenia absolutnie wszystkich potrzeb mieszkaniowych potrzeba obecnie 8405 mie-

TABELA IX.  
Potrzeby mieszkaniowe i stopień ich zaspokojenia.

TABELA															
NA 1 STYCZNIA 1919 r.						Przybyło mieszkań w ciągu 10 lat (1919-1928) w nowo wybudowanych i w odbudowanych/struj. nowych domach.			NA 1 LISTOPADA 1928 r.					UWAGI.	
Ogólna potrzeba		Było do dyspozycji		Brak					Ogólna potrzeba		Stan faktyczny		Brak		
Mieszkań	Powierzchni w m <sup>2</sup> .	Mieszkań	Powierzchni w m <sup>2</sup> .	Mieszkań	Powierzchni w m <sup>2</sup> .	Mieszkań	Powierzchni w m <sup>2</sup> .	Ilość izb	Mieszkań	Powierzchni w m <sup>2</sup> .	Mieszkań	Powierzchni w m <sup>2</sup> .	Mieszkań		Powierzchni w m <sup>2</sup> .
16393	890353	4446	189365	11947	698190	985	48607	1850	13018	733280	5431	240972	8187		492308
<i>Ilość mieszkań na linii</i>															
650	59600	40	240	610	59360	110	4950	180	450	36000	150	5190	300	24000	
<i>Ilość mieszkań w Warszawie</i>															
17043	950153	4486	192605	12557	757550	1095	53557	2030	14068	769280	5581	246162	6487	516308	
<i>Ogółem</i>															
c) Ilość mieszkań zmniejszona z powodu redukcji pracowników.															

Bardzo wiele troski i pracy Dyrekcja włożyła w sprawę budowy domów mieszkalnych dla pracowników; brak mieszkań, jak to zaznaczono wyżej, dawał się we znaki od samego początku prowadzenia zarządu kolejami przez władze polskie, a jak to wykazuje przytoczona obok tabela IX i obecnie jeszcze, pomimo wykonanej w tej dziedzinie wielkiej pracy dość jeszcze daleko do zupełnego zaspokojenia wszystkich potrzeb mieszkaniowych w obrębie Dyrekcji.

Sprawa mieszkaniowa w Dyrekcji przedstawia się jak następuje: 1.1 1919 roku Dyrekcja posiadała 4486 mieszkań o powierzchni użytkowej 192605 m<sup>2</sup> i brakowało dla zaspokojenia wszystkich absolutnie potrzeb 12557

mieszkań o powierzchni użytkowej 513951 m<sup>2</sup>. Ostatnie liczby określone są w założeniu, że należałoby dać mieszkania pracownikom do których stanowiska przywiązane są mieszkania służbowe, a także wszystkim pracownikom nie posiadającym mieszkań kolejowych i znajdujących się w złych warunkach mieszkaniowych.

Budując domy mieszkalne Dyrekcja dążyła do tego, by dać swym pracownikom higieniczne i możliwe przyjemne warunki zamieszkania i w tym

celu tworzyła odpowiednio rozplanowane kolonie domów, posiadające podwórka, zabudowania gospodarcze, ogródki dekoracyjne i warzywne, wodociągi, kanalizację i elektryczne oświetlenie, a jednocześnie możliwe



Rys. 100. Wola, domy mieszkalne.



Rys. 101 i 102. Kutno, domy mieszkalne.



Rys. 103. Łazy, domy mieszkalne.

Rys. 104. Bleszno, domy mieszkalne,



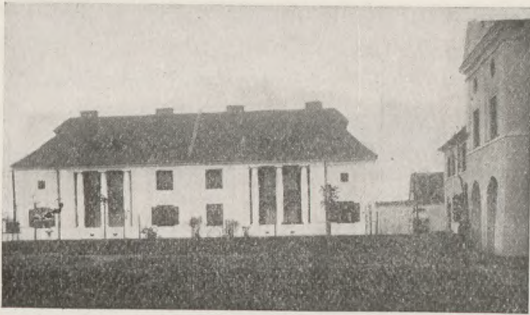
Rys. 105 i 106. Piotrków, domy mieszkalne.



Rys. 107. Częstochowa, dom naczeln. oddz. drogow.



Rys. 108. Łowicz, dom naczelnika oddziału drogow.



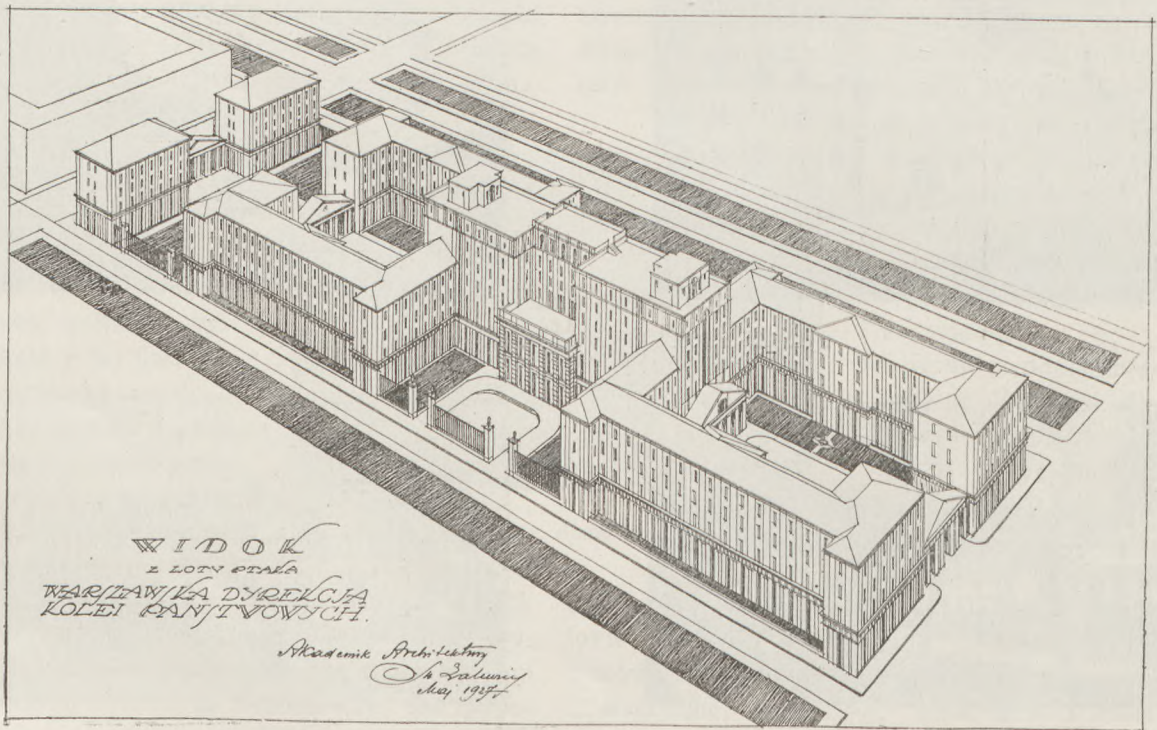
Rys. 109. Kutno, dom naczelnika oddziału drogow.



Rys. 110. Jabłonna, dom zawiad. odcinka drogow.



Rys. 111. Szczęśliwice, dom torowego.



Rys. 112. Projekt nowego gmachu Dyrekcji.

oddalone od torów, warsztatów, parowozowni i t. p.

Pozatem zbudowano cały szereg oddzielnych domów mieszkalnych na różnych stacjach



Rys. 113. Nowy gmach Dyrekcji. Stan robót w sierpniu 1928 r.

Takie kolonje domów powstały na stacjach: (Sosnowiec, Piotrków\* (rys. 105 i 106) Zielkowie, Ostrołęka).  
1) Kutno (rys. 101 i 102), 2) Łazy (rys. 103),



Rys. 114 i 115. Nowy gmach Dyrekcji. Poświęcenie kamienia węgielnego we wrześniu 1928 r.

3) Częstochowa Osob., 4) Częstochowa Tow. (rys. 104), 5) Warszawa-Wola (rys. 100), 6) Piastów i t. d.

Z domów administracyjno-mieszkalnych zasługują na uwagę pobudowane przez Dyrekcję: 1) domy dla Oddziałów Drogowych:

w Częstochowie (rys. 107), Łowiczu (rys. 108) i Kutnie (rys. 109), w których mieści się biuro Oddziału Drogowego, mieszkanie Naczelnika Oddziału i woźnego, 2) domy dla zawiadowców odcinków drogowych na stacjach: Zgierz, Rozprza, Wyszaków i Jabłonna (rys. 110), Warszawa Główna (5 posterunek), w których mieszczą się kancelarja i mieszkanie zawiadowcy odcinka, 3) domki mieszkalne dla torowych (rys. 111).

Wreszcie należy wspomnieć o rozpoczęciu w roku 1928 budowy gmachu Dyrekcji na Pradze (7 pawilonów o ogólnej kubaturze 93715 m<sup>3</sup>), w którym mają się pomieścić wszystkie Wydziały Dyrekcji, oraz różne in-



Rys. 116. Nowy gmach Dyrekcji. Poświęcenie kamienia węgielnego.

stytucje pomocnicze (por. rys. 112) oraz budowy dużego domu mieszkalnego w Warszawie przy zbiegu ul. Chmielnej i Żelaznej.

Rys. 113 — 116 przedstawiają stan budowy gmachu w sierpniu 1928 r. oraz fragment uroczystego poświęcenia kamienia węgielnego we wrześniu tegoż roku.

Na przekazanej Dyrekcji do ukończenia stacji postojowej Szczęśliwice, której budowa rozpoczęta była przez b. Dyrekcję Budowy, zostały wybudowane warsztaty bieżącej naprawy (wagonowe), przystąpiono do budowy innych budynków (kompresorni, domu administracyjnego dla Wydziału Eksploatacyjnego, wieży ciśnieni i t. p.), oraz wykonano częściowo roboty wodociągowe i oświetleniowe, ukończono roboty torowe i ogrodzono teren całej stacji parkanem, częściowo żelazo-betonowym, częściowo drewnianym.

W dziedzinie zabezpieczenia przeciwpożarowego budynków i urzędów kolejowych Dyrekcja, w dziale budowlanym, wybudowała remizy na narzędzia (śikawki, pompy) dla straży ogniowych kolejowych, na stacjach: Warszawa Gdańska, Pruszków, Kutno i Ostrów Mazowiecki. Przy niektórych z tych remiz, zbudowanych według opracowanych w Wydziale Drogowym typów, pobudowano wspinalnie dla ćwiczeń strażaków.

W celu uporządkowania terytorjum kolejowego i usunięcia pozostałości wojennych pod postacią niezliczonych bud drewnianych, przybudówek, starych pudeł wagonowych, groźnych pod względem ogniowym i sprawiających swym wyglądem niemiłe wrażenie, Dyrekcja prowadziła akcję stopniowego usuwania tych przewidywanych zabudowań i wznoszenia na ich miejsce budynków stałych, według typowych projektów. Do tego rodzaju budowli wykonanych zalicza się zabudowania gospodarcze przy domach mieszkalnych, budki zwrotnicowskie, ustępy stacyjne i t. p., wybudowane na obszarze całej sieci Dyrekcji Warszawskiej.

Dużo też uwagi poświęcono sprawie ogrodnictwa, mianowicie: porządkowaniu ogródów i zadrzewień stacyjnych, urządzeniu dekoracyjnych ogródków i klombów przy dworcach i domach mieszkalnych, oraz krzewieniu zamiłowania do ogrodnictwa wśród pracowników linjowych drogą premjowania najładniej urządzonych ogródków przy domkach linjowych dróżniczych, w celu nadania krajobrazowi kolejowemu jaknajbardziej cywilizowanego charakteru i stworzenia przyjemniejszego otoczenia dla pracowników, mieszkających w domach kolejowych.

Ogółem w okresie dziesięcioletnim Dyrekcja dokonała odbudowy i inwestycji budynków w ilościach wskazanych w tabeli X.

Ogólny obraz działalności budowlanej Dyrekcji daje tab. XI i rys 117.

Akcja odbudowy prowadzona, pomimo wszelkich trudności bardzo sprężyste, była częściowo przerwana w czasie wojny w 1920 roku z powodu inwazji bolszewickiej. W następnych latach akcja ta była prowadzona w dalszym ciągu, lecz olbrzymi program z braku dostatecznych kredytów nie mógł być zrealizowany dotąd w całym zakresie.

T A B E L A X.  
Inwestycje budowlane

Nazwa budynku	Murowane			Drewniane			Mur pruski		
	szt.	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	szt.	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	szt.	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A) B u d y n k i o d b u d o w a n e									
Dworce	23	21256	103378	13	1695	7813			
Domy administracyjne	2	511	2961	1	489	2048			
Domy mieszkalne	39	10476	84667	39	8673	28753			
Koszarki i domki dróżnicze	16	1464	5438	10	480	1430			
Zabudowania gospodarcze	2	180	436	60	2332	8240			
Magazyny	3	12354	52876	2	344	1260			
Warsztaty i parowozownie	3	7807	43787						
Wieże ciśnień, pompownie i zabudowania wodne	20	1140	7040	1	30	325			
Budynki wagowe	5	104	334	1	7	16			
Rampy kryte	2	798		3	1812				
B) B u d y n k i n o w o w y b u d o w a n e									
Dworce	7	2146	12128	5	949	4192			
Domy administracyjne	3	1017	3983	1	312	1660	2	283	1785
Domy mieszkalne	74	21835	150132	27	5498	18149	9	1505	4475
Koszarki i domki dróżnicze	8	701	3085						
Domy dla celów humanitarnych	4	2098	15237	1	374	1123			
Zabudowania gospodarcze	13	1480	4234	3	89	206			
Magazyny	6	268	1038	3	3281	17715	1	92	259
Warsztaty i parowozownie	11	6906	40941				6	1903	7370
Wieże ciśnień, pompownie i zabudowania wodne	9	649	7750						
Budynki blokowe i centralizacyjne	25	716	4020						
Budynki wagowe	9	170	631						
Rampy kryte	11	390		8	8565				

TABELA XI.  
Działalność budowlana Dyrekcji.

Nazwa budynku	ilość	szt.	57
	objętość	m <sup>3</sup>	127511
Dworce	ilość	szt.	9
Domy administracyjne	objętość	m <sup>3</sup>	12437
Domy mieszkalne	ilość	szt.	188
	objętość	m <sup>3</sup>	286176
Koszarki i domki dróżnicze	ilość	szt.	34
	objętość	m <sup>3</sup>	9953
Domy dla celów humanit.	ilość	szt.	5
	objętość	m <sup>3</sup>	16360
Zabudowania gospodarcze	ilość	szt.	78
	objętość	m <sup>3</sup>	13116
Magazyny	ilość	szt.	15
	objętość	m <sup>3</sup>	73148
Warsztaty i parowozownie	ilość	szt.	20
	objętość	m <sup>3</sup>	92098
Wieże ciśnień, pompownie i zab. wodne.	ilość	szt.	30
	objętość	m <sup>3</sup>	15115
Budki wagowe	ilość	szt.	15
	objętość	m <sup>3</sup>	981
Rampy kryte	ilość	szt.	14
	objętość	m <sup>3</sup>	46260

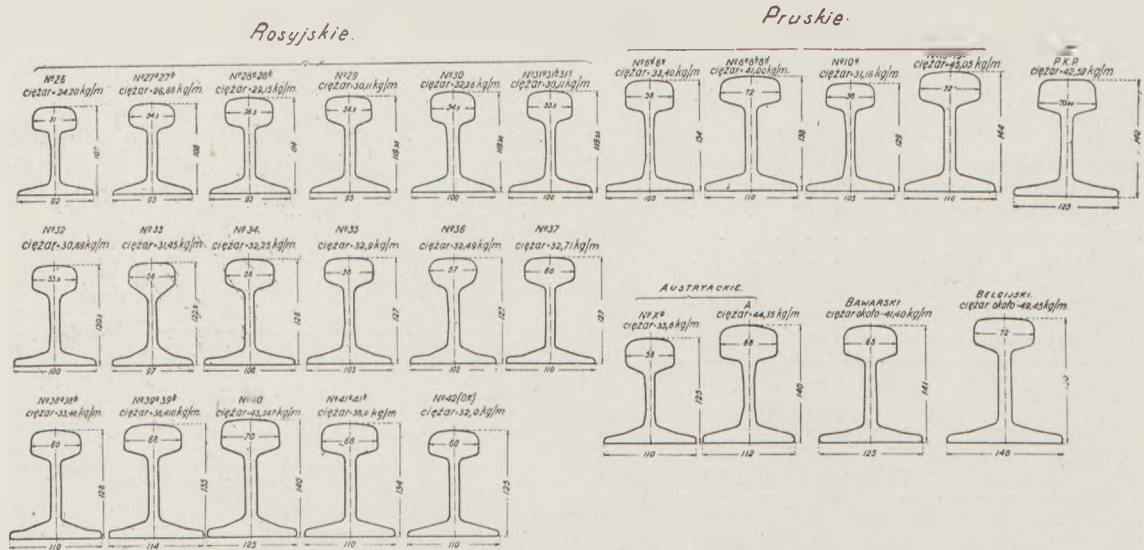
Dworce	zniszczone	708399 m <sup>3</sup>
	odbudowane	11191 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	16320 m <sup>3</sup>
Domy administracyjne	zniszczone	6683 m <sup>3</sup>
	odbudowane	5009 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	7428 m <sup>3</sup>
Domy mieszkalne	zniszczone	125108 m <sup>3</sup>
	odbudowane	113420 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	172758 m <sup>3</sup>
Koszarki i domki dróżnicze	zniszczone	4655 m <sup>3</sup>
	odbudowane	6668 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	3085 m <sup>3</sup>
Domy dla celów humanitarnych	zniszczone	—
	odbudowane	—
	wybud. nowe	16360 m <sup>3</sup>
Zabudowania gospodarcze	zniszczone	8898 m <sup>3</sup>
	odbudowane	8676 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	4440 m <sup>3</sup>
Magazyny	zniszczone	83784 m <sup>3</sup>
	odbudowane	54136 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	19012 m <sup>3</sup>
Warsztaty i parowozownie	zniszczone	53335 m <sup>3</sup>
	odbudowane	43787 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	48311 m <sup>3</sup>
Wieże ciśnień, pompownie i zabudow. wodne	zniszczone	25138 m <sup>3</sup>
	odbudowane	7365 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	7750 m <sup>3</sup>
Budki wagowe	zniszczone	516 m <sup>3</sup>
	odbudowane	350 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	631 m <sup>3</sup>
Rampy kryte	zniszczone	10440 m <sup>3</sup>
	odbudowane	10440 m <sup>3</sup>
	wybud. nowe	35820 m <sup>3</sup>

Rys. 117. Odbudowa budynków kolejowych.

## 3. ROBOTY TOROWE.

Prócz mostów i budynków, których odbudowa zarówno jak budowa nowych obiektów była przedmiotem stałej troski Dyrekcji, na widocznym miejscu należy postawić prace, dokonane w dziedzinie ulepszenia stanu nawierzchni. Jak już zaznaczono wyżej, budowa wierzchnia torów kolejowych była w znacznym stopniu zrujnowana podczas wojny. Okupanci wykonywali te tylko roboty, które bezpośrednio miały związek z podtrzymaniem ruchu w granicach, określonych wymaganiami przewozów wojskowych, nie troszcząc się bynaj-

W pierwszych latach, 1919—1923, położenie Dyrekcji pod względem środków rozporządzalnych dla poprawy stanu torów było bardzo trudne. Brak było szyn do wymiany, zwrotnic i krzyżownic, nie było podkładów nasyconych; wobec tego w tym okresie wymianę części metalowych nawierzchni uskuteczniiano w ograniczonym bardzo zakresie, wymiana zaś podkładów dokonywana była materiałem sosnowym nienasyconym; wskutek tego około 450.000 szt., ułożonych w tym czasie w tory podkładów, należało w ciągu 5-ciu lat następ-



Rys. 118. Typy szyn na liniach Dyrekcji.

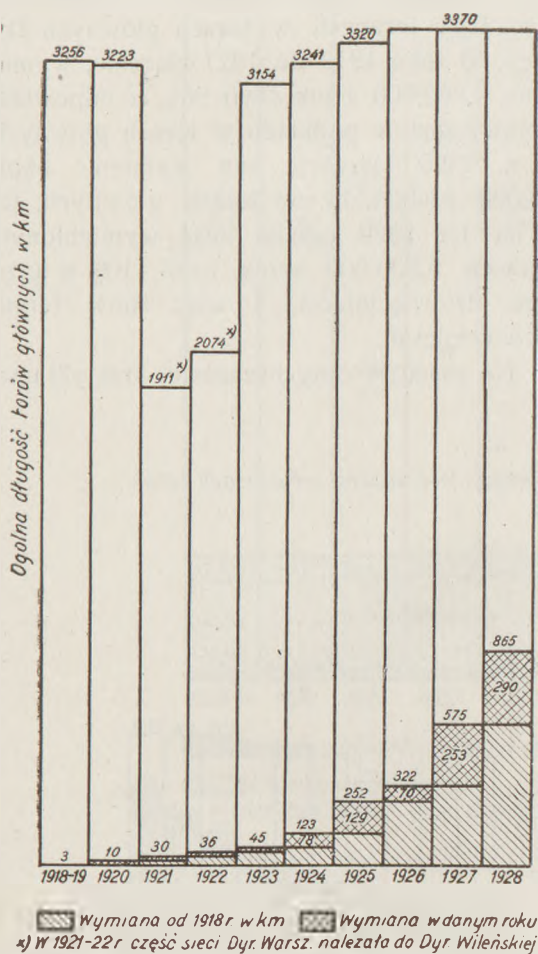
mniej o prowadzenie jakiegokolwiek racjonalnej w tym kierunku gospodarki. Szyn wogóle nie wymieniano, oprócz pojedynczych wypadków, w razie pęknięcia; te zaś szyny, które ułożono wzamian zerwanych podczas działań wojennych lub na nowych liniach, były to szyny stare, zużyte, najrozmaitszego typu i pochodzenia. Podobnie rzecz się miała z podkładami, zwrotnicami i krzyżownicami. O wymianie podsypki nie było wogóle mowy. Zaniedbane było również torowisko i rowy odwadniające. Przy wykonywaniu robót przez Dyrekcję znajdowano często, pod warstwą mułu lub ziemi 30—40 cm, brukowane dna rowów lub odkopywano zamulone zupełnie wyloty rur pod przejazdami.

nych całkowicie wymienić. Położenie było tem trudniejsze, że w obrębie Dyrekcji znajdowały się linie, ułożone z szyn bardzo lekkiego typu (np. linie D. Ż. Fabryczno-Łódzkiej z szynami o ciężarze 21 funtów na stopę, po których jednak trzeba było prowadzić pociągi parowozami o dużym obciążeniu osi.

Zapoczątkowana w 1924 roku planowa gospodarka przewidywała konieczność wykonania w ciągu pięciu lat wymiany ciągłej szyn zużytych i zbyt słabych, wobec zmienionych warunków ruchu i zwiększonych obciążeń. Wymiana ta konieczna była również ze względu na ujednostajnienie nawierzchni, ponieważ w obrębie Dyrekcji która odziedzyczyła linie, należące przedtem do 7-miu różnych zarządów,

oraz przyjęła linje i tory, wybudowane przez okupantów i Dyрекję Budowy—leżało około 30-tu różnych typów i odmian nawierzchni żelaznej (rys. 118). Przeważna ilość tych typów nie jest już obecnie wyrabiana. Powstały stąd trudności przy konserwacji torów, dla których brakowało zapasowych części nawierzchni do wymiany. Skutkiem trudności finansowych w latach 1924 — 1926 program wymiany szyn był tylko częściowo wykonany, mianowicie: wymieniono do 1926 roku włącznie 283 km toru nowymi i 35 km toru staroużytecznymi szynami (rys. 119—121).

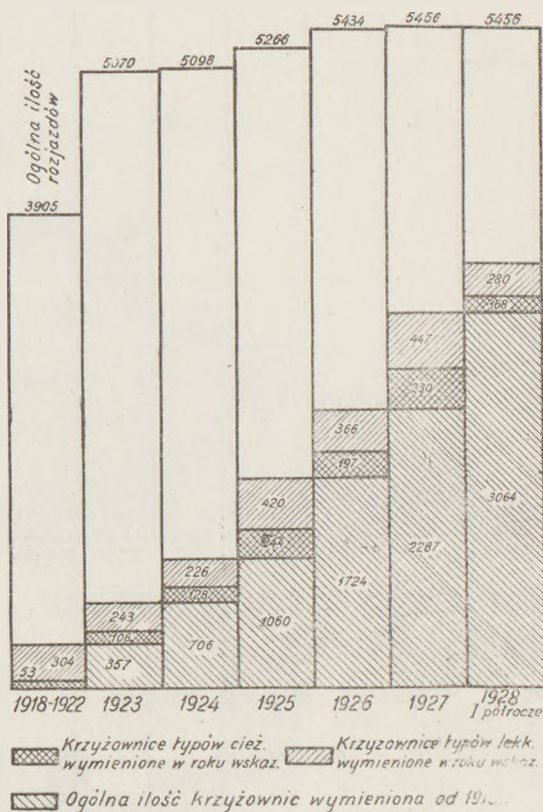
W roku 1927 w przewidywaniu większych kredytów, Dyrekcja opracowała nowy program



Rys. 119. Ciągła wymiana szyn.

na lata 1928, 1929 i 1930, który miał na celu wyrównać powstałe zaległości oraz usunąć z torów głównych na poszczególnych liniach szyny lekkie, t. j. o wadze mniejszej niż 41 kg/m. b.

W 1927 roku przeprowadzono wymianę 253,5 km szyn nowymi i 21 km staroużytecznymi, co łącznie z wymianą z lat ubiegłych wynosi 592,75 km toru, w tem 56 km szynami staroużytecznymi.



Rys. 120. Wymiana krzyżownic.

Program wymiany na lata 1928/30 przewidywał wymianę rocznie po 490 km, w r. 1928 wykonane zostanie jednak zaledwie 290 km dla braku większej ilości nawierzchni, pozostałe 200 km będzie musiało być wykonane w latach następnych, wobec czego wymiana programowa przeciągnie się poza rok 1931 i 1932.

Nowe linje Kutno-Strzałkowo, Zgierz-Kutno-Piock-Radziwie, Nasielsk-Sierpc, a także niektóre linje mniejszego znaczenia, w chwili objęcia przez Dyrekcję, posiadały nawierzchnię słabą (waga 24 kg. m. b.) na przeważającej długości. Nawierzchnia tego typu na linii Kutno-Strzałkowo i Zgierz-Kutno obecnie jest już całkowicie wymieniona na szyny ciężkiego typu.



Dotychczas w torach głównych kilku linii (Kutno-Płock, Nasielsk-Sierpc i Ostrołęka-Pi-

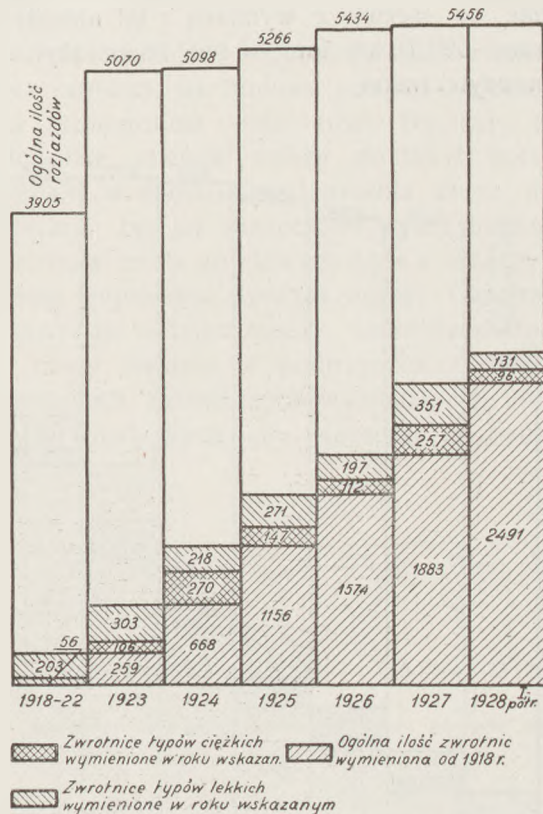
zeń osi większości parowozów P. K. P. Dykcja zamierza dokonać na tych liniach wymiany wtórnej szynami o ciężarze 38 kg/m. b., wyjątkami w latach nadchodzących z torów głównych linii magistralnych, przy wymianie ciągłej.

Wreszcie wymiany wtórnej w torach stacyjnych dokonano do 1/1-1928 r. ogółem 120 km, usuwając przede wszystkim szyny stare, słabe o wadze poniżej 32 kg/m. b.

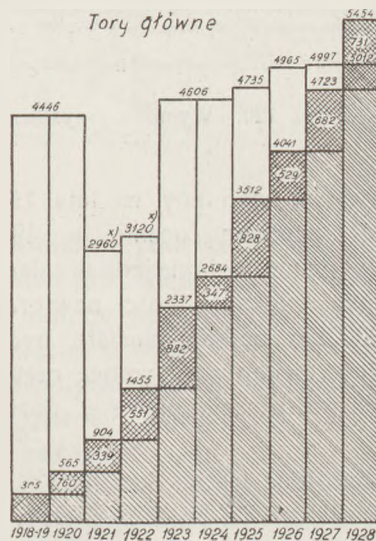
Początkowo prowadzono wymianę szyn na typ pruski 8-f ze złączami nowego typu, od roku zaś 1927 wymiana prowadzi się na typ polski S—26, (rys. 118) ze złączami na podkładach zsuniętych i połączonych śrubami.

Z ogólnej ilości 5.000.000 podkładów (rys. 122) leżących w torach głównych Dykcji, od roku 1919 do 1927 włącznie, wymieniono 4.800.000 sztuk czyli 96%, co odpowiada 9-letniej służbie podkładu w torach głównych. W r. 1928 Dykcja ma wymienić około 700.000 podkładów w torach głównych, tak że na 1/1 1929 ogólna ilość wymienionych wyniesie 5.500.000 sztuk, czyli 110% w przeciągu dziesięciolecia, a więc znów termin dziesięcioletni.

Na zasadzie dotychczasowej praktyki uwa-



Rys. 121. Wymiana zwrotnic.



Wymiana od 1918 r.

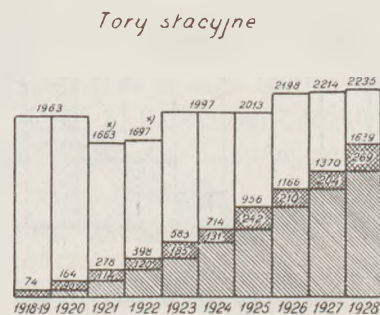
x) W 1921-22 r. część sieci Dyr. Warszawskiej należała do Dyr. Wileńskiej

Rys. 122. Wymiana podkładów na torach głównych i stacyjnych.

ława) leżą szyny o małym ciężarze i o wytrzymałości zupełnie niewystarczającej wobec obciąż-

zeń należy jednak dla torów głównych za normalny termin ośmioletni.

Uwaga: Ilości podane w tysiącach sztuk



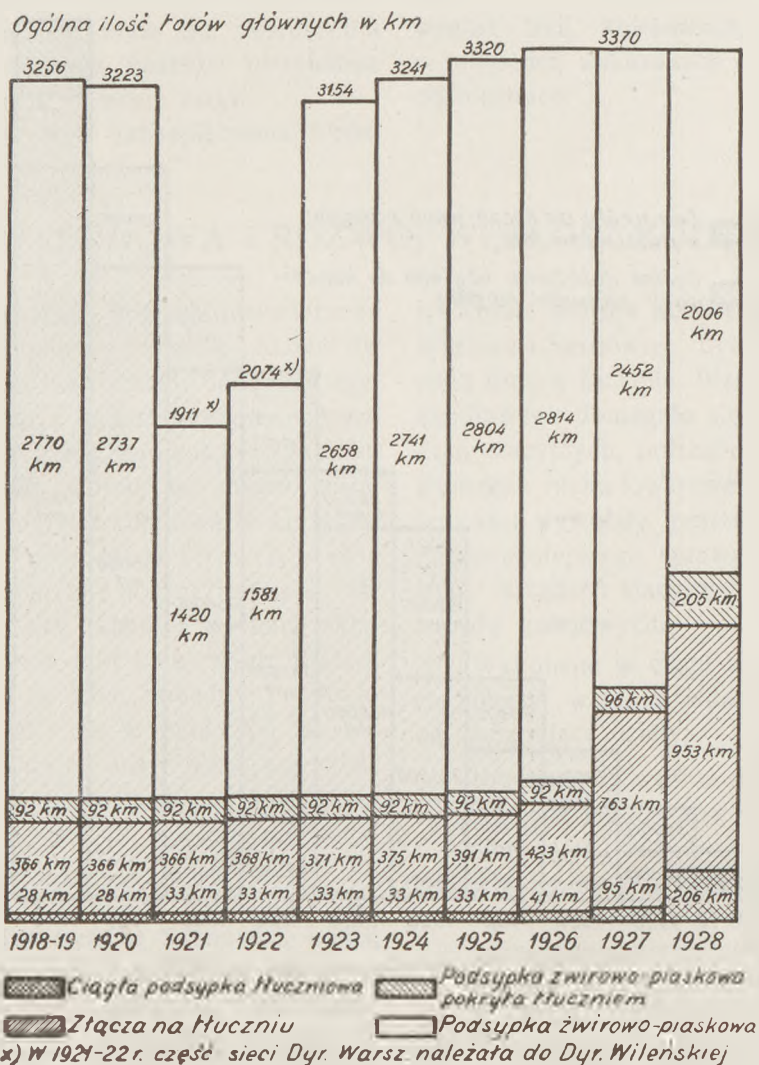
Rozkładając zaległość niewymienionych podkładów na trzy lata w zależności od kredytów, projektuje się w ciągu najbliższych lat 1929, 1930, 1931 wymieniać rocznie ok. 975.000 szt., dla przejścia do 1932 r. na turnus ośmioletni.

Z ogólnej ilości 2.200.000 podkładów w to-

Dyrekcja zamierza przejść na turnus własciwy, 12-letni, czyli rocznie wymieniać 185.000 szt., do czego dojdzie w 1929 lub 1930 r.

Z ogólnej długości torów głównych 3 370 km było w dniu 1/I-1928 r.

1) na pełnej warstwie tłucznia 70 km, czyli 2%,



Rys. 123. Wymiana podsyпки na torach głównych.

rach stacyjnych, w okresie 1919/1927 włącznie, wymieniono 1.400.000 szt. czyli około 64%, co odpowiada piętnastoletniej służbie podkładu.

W roku 1928 wymienionych zostanie 300 000 sztuk, razem w ciągu dziesięciolecia 1919/1929 — 1.700.000 sztuk.

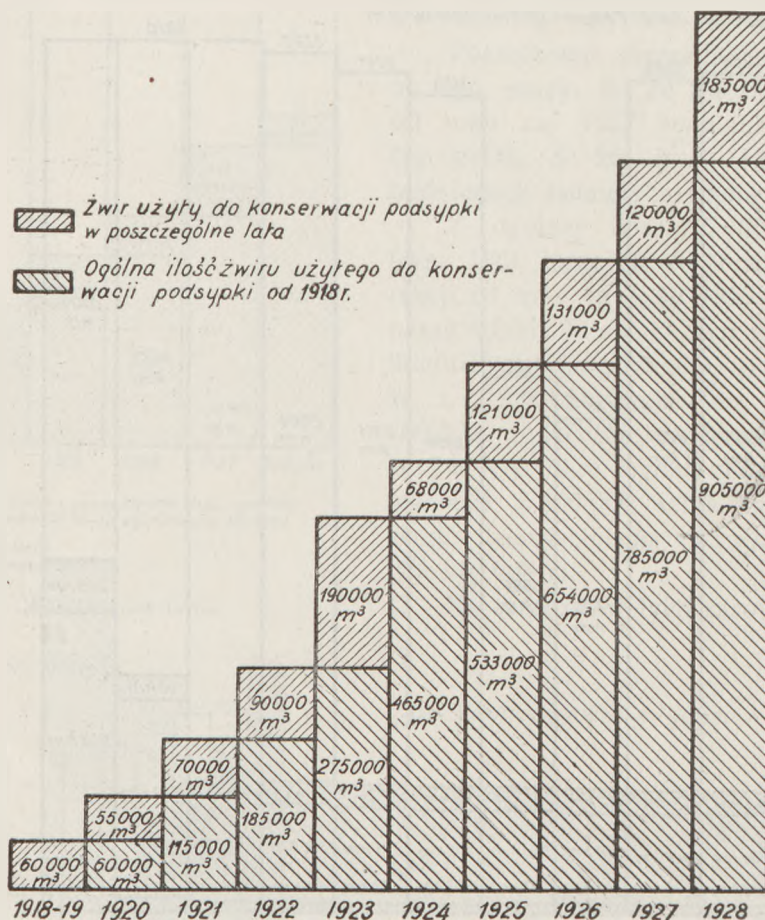
2) złącz na pełnej warstwie tłucznia 723 km czyli 21%.

Niezależnie od wymiany na tłuczeń podsyпки na złączach, co prowadzi się jednocześnie z wymianą na tłuczeń podsyпки, Dyrekcja przystąpiła w r. 1928 do wymiany piaskowo-żwirowej podsyпки w torach głównych linii Warszawa-

Sosnowiec na tłużeń narazie na odcinkach Częstochowa-Sosnowiec i Warszawa-Skierniewice w torze lewym. W następnych latach praca ta będzie kontynuowana w dalszym ciągu tak, aby dojść do postawienia torów głównych najbardziej obciążonych linii na tłuźniu. Oprócz tego w r. 1928 będzie pokryta tłuźniem cała linja Kutno-Strzałkowo, co da możność zwięk-

W ciągu lat od 1918 do 1928 ułożono w torach 1674 kompl. rozjazdów typu lekkiego i 1044 komplety typu ciężkiego, czyli razem 2718 kompletów, usuwając tyleż starych zniszczonych. (rys. 120 i 121)

W związku z polepszeniem ogólnego stanu nawierzchni w obrębie Dyrekcji Warszawskiej podniesiona została szybkość dopuszczalna



Rys. 124. Uzupelnienie warstwy podsypki.

szczenia szybkości pociągów pośpiesznych na tej linji.

Dla doprowadzenia, pozostałej po okupantach, bardzo cienkiej warstwy podsypki do normalnej grubości i nadania jej właściwego przekroju, Dyrekcja zmuszona była od roku 1917 do 1927 włącznie wywieźć ze żwirowni na tory Dyrekcji Warszawskiej przeszło 900.000 m<sup>3</sup> żwiru. Na rok bieżący przewiduje się wywiezienie 185.000 m<sup>3</sup> żwiru (rys. 123 i 124).

pociągów na liniach magistralnych do 70 km/godz., a nacisk osi wagonowych do 8300 kg.

W ciągu ostatnich kilku lat podniesiono szybkość na linji Kutno-Strzałkowo z 45 km/godz. na 60 km/godz., Kutno—Zgierz z 30 km/godz. na 50 km/godz., na odcinku Warszawa-Marki-Sadowne z 60 na 70 km/godz.

Do robót mających na celu odbudowę i ulepszenie stanu nawierzchni należy zaliczyć także wykonane na znacznej długości linii ko-

lejoych oczyszczenie lamówki (ławy) torowiska od starego balastu (na długości 1010 km), który się tam nagromadził w ciągu szeregu lat, wskutek niewywożenia go przy wymianie, oraz wykonanie odwodnienia poprzecznego pod złączami szyn, prowadzonego równoległe przy wymianie piaszczystego balastu (podsypki) na tłuczeń. Praca ta, jako bardzo ważna dla należytego odwodnienia torów kolejowych i co za tem idzie dla polepszenia ich stanu oraz obniżenia kosztów utrzymania i prowadzona jest w dalszym ciągu.

W celu należytego zabezpieczenia torów

głównych od zasypywania ich śniegiem podczas zamieci zimowych Dyrekcja prowadzi akcję stopniowego powiększania ilości przenośnych zasłon odśnieżnych (obecnie jest ich 61.500 m. b.) oraz uzupełniania zasłon stałych. W tym celu między innymi prowadzona jest w specjalnych szkółkach (Kutno, Łódź i t. p.) hodowla sadzonek morwowych, które po dości do właściwego wieku będą wysadzone wzdłuż linii kolejowych, przede wszystkim w miejscach wskazanych dla ustawienia zasłon odśnieżnych.

#### 4. PRZEBUDOWA I ROZWÓJ WĘZŁÓW KOLEJOWYCH.

Wszystkie jednak powyżej wymienione prace w zakresie budowy mostów, budynków i ulepszenia stanu nawierzchni nie rozwiązywały wzrastających z dniem każdym nieomal potrzeb eksploatacyjnych, wynikających ze zmienionych po wielkiej wojnie warunków pracy w jakich znalazła się sieć kolejowa, w szczególności zaś zadań, jakie przed Dyrekcją stawia nowe życie gospodarcze i polityczne kraju. Należy pamiętać, że sieć kolejowa Dyrekcji składała się z połączenia linii kolejowych, należących przed wojną do kilku zarządów państwowych i prywatnych i że w skład jej weszły linje, które przed wojną miały różną szerokość toru, dzięki czemu w chwili objęcia kolei przez władze polskie na sieci tej znalazła się większa ilość węzłowych stacyj, stanowiących do-razny zlepek dawnych stacyj normalno i szerokotorowych. Tak było w Sosnowcu, Łodzi, Częstochowie, Łowiczu, Zagórze a przede wszystkim w Warszawie. Należało te węzły, których składowe części stanowiły przed wojną samodzielne stacje, połączone tylko linjami przekazowemi, przystosować do nowych zadań i warunków pracy. Prócz tego wzmoczona wytwórczość pewnych działów krajowego przemysłu, w szczególności produkcja węgla, poszukująca sobie naturalnego ujścia w kierunku najtańszej światowej drogi komunikacyjnej — t. j. w kierunku morza, zmusiła do rozwiązania zagadnienia zwiększenia zdolności przewozowej jedynej istniejącej, najpoważniejszej arterji kolejowej, jaką jest linja Zagłębie-Warsza-

wa-Toruń, a która już przed wojną na odcinku Warszawa-Sosnowiec była najbardziej obciążoną linją w Europie. Wzrastające tempo życia handlowego domagało się, rozszerzenia urządzeń stacyjnych, potrzebnych dla zaspokojenia wymagań ruchu towarowego. Wszystkie te okoliczności wywołały potrzebę zajęcia się, jako najpoważniejszymi, sprawami przebudowy i rozwoju urządzeń stacyjnych, w szczególności węzłów kolejowych.

Wykonane w ciągu ubiegłego dziesięciolecia roboty w tej dziedzinie można podzielić na następujące działy:

1. Przebudowa węzłów kolejowych i przystosowanie ich do nowych warunków pracy sieci.
2. Roboty na pośrednich stacjach, spowodowane zwiększeniem się ruchu i potrzebą zwiększenia przelotności linii.
3. Roboty wywołane bezpośrednio wymaganiami życia gospodarczego.

Z robót pierwszej kategorii należy przede wszystkim wymienić prace wykonane przez Dyrekcję w węźle Warszawskim, niezależnie od ogólnej przebudowy węzła Warszawskiego — pracy obliczonej na kilka lat i wykonywanej w części będącej poza granicami eksploatacyjnymi Dyrekcji początkowo przez b. Dyrekcję Budowy, a następnie przez Kierownictwo Przebudowy Węzła, nie mającej jednak na razie realnego wpływu na ulepszenie warunków ruchu w węźle.

Dyrekcja Warszawska wykonała na węźle cały szereg większych i mniejszych robót torowych, mających na celu ujednostajnienie pracy węzła i uporządkowanie go o tyle, żeby praca na nim była możliwa. Z robót tego rodzaju wykonano rozwój urządzeń torowych na 6-y posterunku st. Warszawa - Główna i na b. stacji Kaliskiej, oraz na 5-y posterunku tej stacji. Chodziło tu o stworzenie z pozostałości dawnej stacji szerokotorowej Kaliskiej i normalnotorowej Wiedeńskiej kilku grup torów przyjazdowych, odjazdowych i rozrządowych dla pociągów towarowych lewego brzegu Wisły. Prócz tego w obrębie 1-go posterunku st. Warszawa - Główna - Osobowa przerobiono cały układ wjazdu i wyjazdu na tory peronowe, dając możliwość jednoczesnego przyjmowania i wyprawiania pociągów na linię Wiedeńską, lub Kaliską i Obwodową, co wpłynęło na usprawnienie pracy stacji osobowej i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Pozatem w wykonaniu znajdują się roboty przy budowie dwutorowej łącznicy ze stacją postojową Szczęśliwice, oraz wykańczanie tej ostatniej, co wiąże się ze sprawą możliwości zniesienia dotychczasowych stacyj postojowych dla składów osobowych (rozrzuconych w czterech miejscach na st. Warszawa - Gł.), a co znów niezbędne jest dla wykonania wykopu linii średnicowej, stanowiącej integralną część projektu przebudowy węzła Warszawskiego. Wykonano też większe roboty przy rozwoju stacji Praga (Pelcowizna) dla usprawnienia pracy technicznej na tej stacji, będącej główną rozrządową stacją dla linii prawego brzegu Wisły, uporządkowano układ torów na st. Warszawa - Wschodnia - Rozrządowa i wykonano jeszcze szereg pomniejszych robót torowych na wszystkich stacjach węzła w celu ulepszenia warunków jego pracy (łącznica pomiędzy 5 i 6 poster. Warszawa - Gł., roboty na st. Marki, Warszawa - Wschodnia - Osob. i Warszawa - Wileńska). Prócz tego wykonano przeniesienie na górny poziom linii obwodowej, pomiędzy Warszawą - Główną i Warszawą - Gdańską i wykonano torowe roboty przy przebudowie tej ostatniej.

Potrzeba przystosowania stacyj b. linii Wiedeńskiej i Bydgoskiej do zwiększonych przewozów, co stało się szczególnie palące z chwilą

wybuchu strajku górniczego w Anglii i wytworzenia się pomyślnej konjunktury dla węgla polskiego na rynkach zagranicznych, spowodowała poważne roboty przy wydłużeniu do 800 m torów mijankowych na stacjach linii Wiedeńskiej oraz otwarciu zamkniętych mijanek i pobudowania 4 nowych na liniach jednotorowych Bydgoskiej i Dęblińskiej. Prócz tego dla możliwości krzyżowania pociągów na odcinku Pływiec - Nieborów z pominięciem stacji Skierniewice wybudowano drugi tor na łącznicy Skierniewickiej. Taka sama łącznica zbudowana została przy st. Koluszki (początkowo jedno — następnie dwutorowa), dla obejścia st. Koluszki przez pociągi tranzytowe, dążące z południa przez Łódź.

Stacja Łazy, która pod względem urządzeń torowych była odpowiednią dla ruchu przedwojennego wymagała po wojnie rozwoju, wobec zwiększonej ilości pociągów ładownych (kierunku parzystego), dochodzącej do 36 na dobę. Należało zatem w istniejących grupach wyjazdowej i przyjazdowej powiększyć ilość torów i powiększyć niewystarczającą długość niektórych z nich. Prócz tego dokonano pełnego rozwoju torów naprawczych.

Ogółem na tej stacji pobudowano w okresie sprawozdawczym około 2700 m. b. torów w parku parzystym i 6 rozjazdów, 700 m. b. toru i 2 rozjazdy w parku nieparzystym, oprócz tego ułożono 1000 m. b. torów i 6 rozjazdów dla naprawy wagonów przy parowozowni.

Przewiduje się tam budowa składu opału, budowa warsztatów i torów do naprawy wagonów, budowa 4 torów rozrządowych w parku nieparzystym oraz ułożenia 2-ch dodatkowych torów wyciągowych.

Projektowany rozwój nie zadośćuczyni jednak wymaganiom wzrastającego wciąż ruchu. Dyrekcja wszakże nie projektuje na razie rozwoju tej stacji w szerszym zakresie, z uwagi na bliskie urzeczywistnienie projektu linii Wschodnio-Śląskiej, oraz linii Zagłębie Dąbrowskie — Zduńska Wola — Inowrocław, które odciążą znacznie istniejące linie kolejowe, przejmując ładunki kierowane na wschód i północ.

W Zagłębiu Dąbrowskim dokonano rozwoju całego szeregu stacyj: Sosnowca, Pogoni, Zagórza, Dąbrowy, Kazimierza, mając na celu zwiększenie sprawności tych stacyj. W So-

snowcu ułożono łącznicę pomiędzy torami stacji Sosnowiec Warsz. i Sosnowiec Rad., wzamian skasowanego połączenia przez dawną bocznice Niwecką, usuniętą z obrębu miasta na skutek interwencji magistratu m. Sosnowca. Rozwinięto układ torów w Sosnowcu Rad. w celu ułatwienia przyjęcia i wyprawiania pociągów w kierunkach na Katowice, Kazimierz, Sosnowiec-W. i kop. Niwka, oraz dla ulepszenia warunków pracy przetokowej.

Dokonano również rozwoju stacji Sosnowiec-W., przez wydłużenie 6-ciu torów ślepych i włączenie ich ulicą zwrotniczą w tory główne z możliwością wyjścia z utworzonej, w ten sposób grupy przyjazdowo-odjazdowej w kierunkach na Katowice i Sosnowiec Rad., co odbiło się bardzo pomyślnie na pracy stacji.

Stacja Zagórze-Kopalnia, która przed wojną składała się z dwóch stacji szerokotorowej i normalnotorowej (Staszyc) musiała być przebudowana z gruntu w celu wprowadzenia jednolitego układu i zwiększenia jej pojemności, oraz zdolności przerabiania i grupowania pociągów przychodzących na nią z przylegających kopalni. Również większego rozwoju torów w związku ze zwiększeniem się ruchu i naładunku na kopalniach „Saturn“, „Czeladź“, „Wiktor“, „Juljusz“ i „Kazimierz“ dokonano na stacjach Pogoń i Kazimierz.

Te same względy spowodowały rozwój stacji Piotrków mianowicie budowę grupy torów przyjazdowo-odjazdowych dla kierunku nieparzystego, oraz wydłużenia i uporządkowania torów przyjazdowo-odjazdowych dla pociągów kierunku ładownego.

Na stacji Koruszki wykonano szereg przeróbek w układzie torów i stacji, w celu umożliwienia przyjmowania pociągów ze Skarżyska na tory przy dworcu, udogodnienia dla podróźnych, oraz wydłużenia torów przyjazdowo-odjazdowych w związku ze zwiększeniem składów pociągów towarowych.

St. Częstochowa i Bleszno wypadło przystosować do zwiększonych wymagań pod względem zdolności przewozowej linii Warszawa-Sosnowiec oraz wykonać tam pewne przeróbki torowe wobec zmiany układu węzła Częstochowskiego po wojnie. Na stacji osobowej ułożono tory dla postoju składów osobowych pociągów miejscowych, tory dla postoju pa-

rowozów, tory ładunkowe, rozwinięto tory rozrządowe i ułożono tory przeznaczone dla naprawy wagonów. W Blesznie przełożono tory główne, które przedtem dzieliły na dwie części grupę torów towarowych, nazewnątrz tej grupy oraz dokonano większego rozwoju torów rozrządowych. Na stacji Warta w węźle Częstochowskim pobudowano rampę ładunkową i wykonano roboty torowe.

Węzeł Łódzki pod względem charakteru i wymiarów swej pracy jest jednym z najważniejszych naszych węzłów kolejowych i wymagał po wojnie również radykalnej przebudowy, jednak trudności kredytowe i techniczne wobec ogromu tego zadania pozwoliły na razie tylko na częściowe ulepszenia warunków pracy węzła, polegające na wydłużeniu torów przyjazdowych i odjazdowych na st. Łódź Fabr. i uporządkowaniu ich układu, oraz na pomniejszych robotach przy rozwoju stacji Łódź Kal.

W roku 1928 przystąpiono do planowej przebudowy węzła.

Na stacji Widzew rozpoczęto budowę wielkiej stacji rozrządowej dla całego węzła z uwzględnieniem nowo przybywającego kierunku na Kutno przez Zgierz; na stacji tej, prócz urządzeń torowych, będą wykonane wszelkie urządzenia trakcyjne, związane z budową parowozowni zasadniczej.

Stacja Łódź-Fabryczna jest stacją czołową, która wrzyna się w sam środek miasta Łodzi, dzieląc je na przestrzeni około 3 km na dwie części, nie posiadające ze sobą połączenia. Nad ulicą Kilińskiego, odcinającą od stacji place węglowe, istnieje wiadukt, który ma jednak zbyt szczupłe wymiary do przepuszczania wozów ładownych oraz tramwajów.

Aby przynajmniej w części ulżyć tej ciężkiej sytuacji, pomiędzy zarządem kolejowym, a zarządem miasta nastąpiło porozumienie co do skasowania części stacji, położonej pomiędzy ulicami Kilińskiego a Sienkiewicza, wzamian zaś zbudować na terenach, oddanych kolei przez miasto, na t. zw. Polesiu Widzewskim, dużą stację towarową.

Wzrastający stale na st. Łódź Kaliska ruch pociągów wywołuje obecnie poważne niedomagania w pracy tej stacji; wobec powyższego odpowiednia jej przebudowa stała się rzeczą

konieczną. Projektowane jest pobudowanie nowej stacji postojowej, wydłużenie torów stacyjnych, do przyjmowania pociągów, przebudowanie dworca, oraz wydłużenie peronów.

Wobec wybudowania linii Kutno—Strzałkowo i Łódź (Widzew)—Kutno—Płock, stacja Kutno, która przed wojną była drugorzędną, pośrednią stacją linii Bydgoskiej, obecnie znalazła się w warunkach poważnej stacji węzłowej o pięciu zbiegających się kierunkach. Jakkolwiek wskutek swego centralnego położenia w stosunku do dużych sortowni okalających Kutno (Zajęczkowo, Warszawa, Widzew, Łazy), zdawałoby się, że stacja ta nie ma charakterystycznych warunków powstawania wielkich stacyj rozrządowych, jednak w rzeczywistości, wskutek przewidywanego znacznego ruchu pociągów tranzytowych potrzeby rozrządzania i formowania pociągów zbiorowych, grupowych, oraz umieszczenia tu zasadniczej parowozowni dla uzyskania prawidłowych met przebiegu parowozów, w celu polepszenia warunków ich obrotu i wyzyskania, węzeł ten urasta do znaczenia pierwszorzędnego. Zaczęte w roku 1927 roboty na razie ograniczyły się do budowy instalacji i budynków wodociągowych, składu opału i części urządzeń trakcyjnych, oraz domów mieszkalnych. Roboty torowe, wykonane na razie tylko w najniezbędniejszym zakresie, będą prowadzone w dalszym ciągu, wobec przewidzianego wkrótce otwarcia dla tranzytu linii Kutno—Strzałkowo i konieczności wskutek tego rozwoju torów na stacji Kutno.

Do ułatwienia sobie wielkiej pracy przevozowej, Dykcja wykonała na terenie swej sieci cały szereg robót niezbędnych dla podniesienia sprawności ruchu, więc rozwinęła składy opału Praga, Sosnowiec, Łódź, (jeszcze nie wykończony w pełnym zakresie), Częstochowa. Rozpoczęto roboty przy nowym składzie w Piotrkowie, na dużą skalę.

Z urządzeń trakcyjnych wybudowano nowe obrotnice na stacjach: Łazy, Warszawa—Wsch., Mińsk-Mazowiecki.

Przebudowano na większą średnicę obrotnice na stacjach: Łódź Kal., Warszawa—Główna Warszawa — Wschodnia, Warszawa — Praga, Otwock i Piotrków. Na stacjach Łazy, Kutno, Mińsk Mazowiecki i Chorzele, gdzie było dość

miejsca, pobudowano trójkąty do obracania parowozów.

Wybudowano kanałów do popiołu szt. 15.

W celu zabezpieczenia terytorjum kolejowego od kradzieży, pobudowano ogrodzeń stacyjnych 21,300 m. b., wzamian za zniszczone i rozebrane podczas wojny.

W celu zaspokojenia wymagań interesantów wybudowano na szeregu stacyj rampy i magazyny, wagi wagonowe, lub dobudowano dodatkowe pomosty do wag, wybrukowano dużo placów ładunkowych z dojazdami do nich.

Ogółem dokonano rozwoju torów na 42 stacjach, przyczem ułożono 92.500 m. b., 312 rozjazdów zwyczajnych i 12 angielskich, pobudowano nowych przystanków 17, wsiadów na 38 stacjach m. b. . . . . 5800  
ramp ładunkowych m<sup>2</sup> . . . . . 21200  
wag wagonowych nowych szt. . . . . 30  
dobudowano dodatkowych pomostów do istniejących wag szt. . . . . 15  
wybrukowano placów ładunkowych i dojazdów do nich m<sup>2</sup> . . . . . 165400

O wzroście w tym okresie natężenia życia gospodarczego może świadczyć dobitnie szybki rozwój bocznic przemysłowych prywatnych, których liczba wzrosła znacznie w latach ostatnich, a mianowicie:

Z chwilą objęcia linii kolejowych przez władze Rzeczypospolitej Polskiej, t. j. w dniu 11/XI 1918 r. bocznic prywatnych było 276 o łącznej długości 395,0 km.

W roku 1926 było bocznic prywatnych 482 o łącznej długości 520,4 km, na 1/I 1928 r. liczba bocznic osiągnęła liczbę 518, a łączna ich długość stanowiła 568 km.

Należy tu również wspomnieć o dużym wzroście ilości przystanków osobowych, powstałych w ciągu dziesięciolecia na całej sieci kolejowej Dykcji w ogólnej ilości 18 sztuk.

Dla udogodnienia ruchu osobowego, Dykcja uporządkowała stacje i przystanki w obrębie ruchu podmiejskiego przez wydłużenie i częściowe pokrycie żwirem lub płytami betonowymi peronów i wsiadów, wybudowanie nowych i odnowienie istniejących poczekalni, ulepszenie oświetlenia, obsadzenie budynków krzewami i urządzenie ogródków dekoracyjnych. Do robót mających na celu

ulepszenie warunków ruchu osobowego w zimie, należy też zaliczyć wykonanie na st. Warszawa—Główna—Osobowa urządzenia do ogrzewania składów pociągów osobowych podczas postoju na torach peronowych, z budynkiem kotłowni.

Przejęte od b. Dyrekcji Budowy linje Kutno—Strzałkowo, Kutno—Zgierz i Kutno—Płock wymagały, wskutek stanu niepełnego wykończenia, szeregu robót o których była tu już mowa w poprzednich rozdziałach; pomiędzy innymi wykonano szereg większych i mniejszych mostów, budynków, dworców, domów mieszkalnych na stacjach i na linii, brukowanie placów ładunkowych, wymianę szyn i pokrycie podsypki tłuczniem. Znaczenie tych linii jako linii tranzytowych wzrosło po ukończeniu robót, prowadzonych przez Dyrekcję obecnie, po częściowym wykonaniu rozwoju Kutna i Widzewa, oraz po dokończe-

niu budowy linii Widzew — Zgierz. Pierwsza z tych linii daje znaczny skrót odległości w przewozach z Koluszek do Kutna. Trasa Koluszki — Widzew — Kutno jest o 16 km krótsza od trasy Koluszki—Skierniewice—Kutno. Uruchomienie zaś linii Widzew—Zgierz—Kutno, jako tranzytowej odciąża stację Skierniewice, przez którą obecnie kierowane są transporty węgla do portów nad Bałtykiem.

Dla zwiększenia zdolności przepustowej linii Bydgoskiej wybudowano drugi tor na odcinku Łowicz—Kutno na linii Warszawa — Toruń, ogółem 45 km długości.

Prócz tego w budowie są drugie tory na linii Ząbkowice—Szczakowa, na odcinku Bednary—Łowicz i na kilku łącznicach węzłów Dyrekcji Warszawskiej.

Drugi tor od Bednar do Łowicza w związku z drugim torem Łowicz—Kutno da ciągły dwutorowy odcinek od Warszawy do Kutna.

## 5. ORGANIZACJA ROBOT.

Roboty budowlane Dyrekcja wykonywała administracyjnie i przez przedsiębiorców.

Administracyjnie były wykonywane przede wszystkim wszystkie gruntowne i bieżące naprawy budynków ocalałych, a także odbudowy, które nie wymagały opracowania projektów i wogóle budynków mniejszych.

Wszystkie prawie większe roboty były wykonane przez przedsiębiorców.

Obydwa te sposoby były stosowane jednocześnie na możliwie szerszą skalę dla osiągnięcia rezultatów w najkrótszym czasie.

Organizacja robót przy odbudowie budynków nie poszła od razu normalną, gładką drogą.

Od czasu do czasu wybuchały strajki; przedsiębiorców na początku prawie nie było, bo prawie nikt nie podejmował się robót z powodu trudności nabywania i przewożenia materiałów, niemożności należytego wyzyskania siły roboczej, a także z powodu braku kapitałów. Z tych względów pierwszych swoich przedsiębiorców Dyrekcja opłacała podług list płacy robocizny z dodaniem pewnego procentu na administrację i oprócz tego wydawała do robót wszystkie materiały.

Taki nienormalny system opłacania przedsiębiorców Dyrekcja stosowała z konieczności bo nie była w stanie prowadzić wszystkich robót administracyjnie z braku odpowiedniej liczby wykwalifikowanego personelu technicznego, a głównie ze względu na ogrom pracy, którą trzeba było wykonać w najkrótszym czasie.

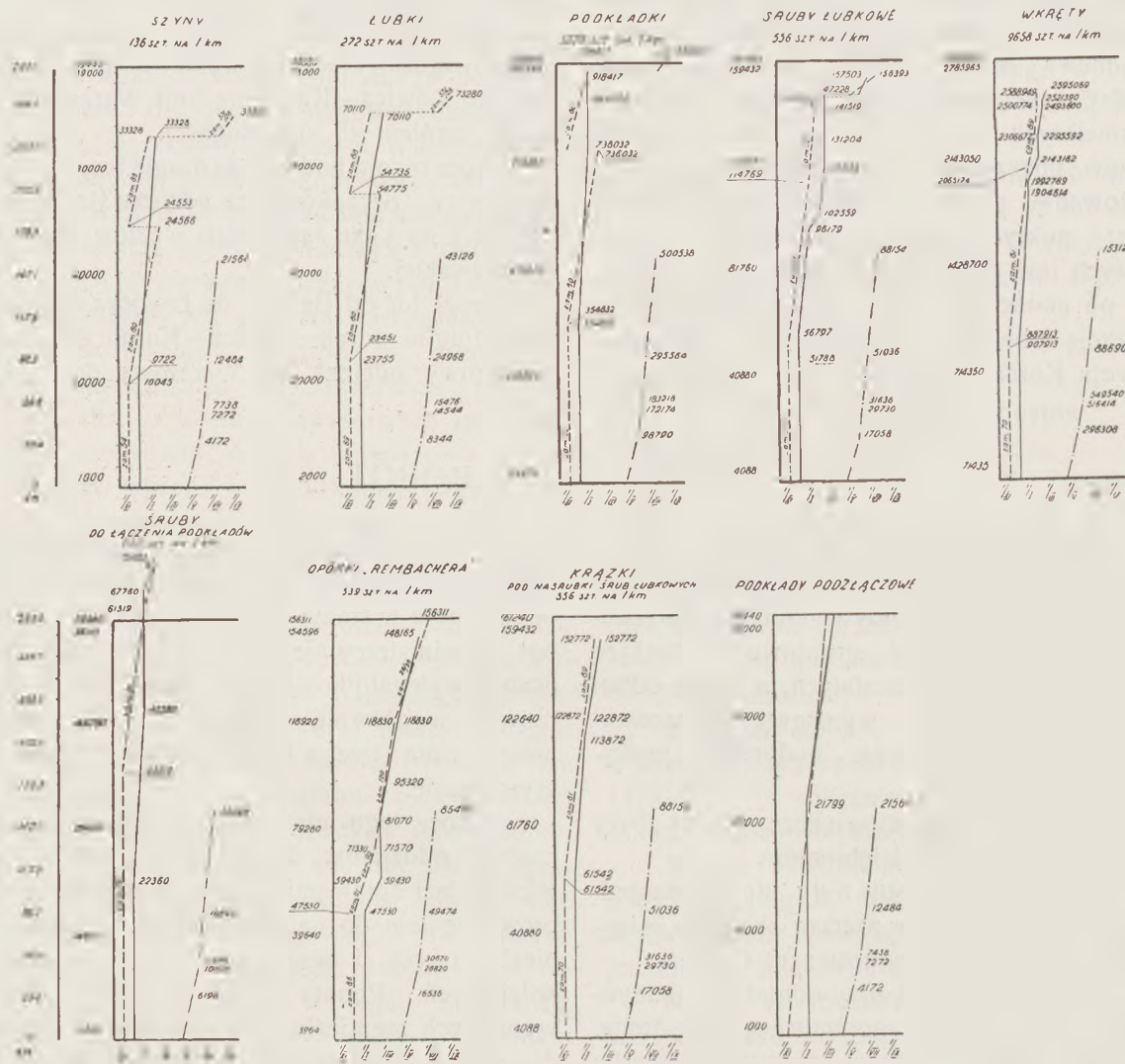
Oprócz tego administracja linjowa — naczelnicy oddziałów drogowych — byli całkowicie zajęci sprawami ogólnej organizacji i doprowadzeniem do należytego stanu budynków niezburzonych i wszelkich innych urządzeń kolejowych. Roboty te wykonywali oni przez wynajętych rzemieślników i robotników, mając do pomocy na prędcie zorganizowane przy oddziale warsztaty stolarskie, ciesielskie, ślusarskie i t. p. Materiały do robót otrzymywali z kolejowych magazynów zasobów, lub też kupowali na miejscu w razie nieposiadania niektórych materiałów przez magazyny.

Do czasu określenia przez regulamin Dyrekcji (1925 r.) kompetencji Wydziałów i w związku z tem zaopatrywania w materiały i inwentarz wszystkich Wydziałów, a zatem i Wydziału Drogowego przez Wydział Zasobów,



Wydział Drogowy od powstania kolejnictwa polskiego dokonywał zakupów i materiałów i inwentarza, przyjmował udział w komisjach odbiorczych, ogłaszał przetargi na dostawy, redagował umowy i warunki techniczne na dostawy, dokonywał wywiadów i poszukiwań materiałów i inwentarza u firm, co zwłaszcza

odnośnie materiałów, mebli i przedmiotów, zakreślonych przez okupantów, oraz dokonać rozdziału materiałów i przedmiotów, pochodzących ze zdobyczy wojennych. Prace te były ogromnie utrudnione przez brak jakichkolwiek danych, lub notatek po okupantach. Należało opracować wzory ksiąg inwentaryjnych, okres-



Rys. 125. Wykres terminowy.

w okresie początkowym i w warunkach, jakie wytworzyły się na rynku i w przemyśle nastęrczało nieraz nieprzewidywane trudności. Ponadto Wydział dokonywał szkolenia personelu w zakresie magazynowania i ewidencji materiałów i inwentarza, rewizji, dochodzeń służbowych i t. p. Niezależnie od tego należało uporządkować reklamacje osób prywatnych

lic wartość majątkową materiałów i inwentarza, opracować instrukcję prowadzenia rachunkowości materiałów i inwentarza, wzory wykazów, sprawozdań, remanentów materiałów budowlanych i nawierzchni i t. p. Obecnie Wydział dąży do normalizacji materiałów budowlanych, do racjonalnego zużytkowania materiałów staroużytecznych, do opracowania norm

rozchodu wszelkich materiałów, niezbędnych dla konserwacji i eksploatacji, oraz do normalizacji i ulepszenia narzędzi pracy i do możliwego jej zmechanizowania.

Za przykład organizacji pracy i kontroli administracyjnej służyć może przedstawiony na

rys. 125 wykres, zawierający terminy zamówień i dostawy materiałów nawierzchni (w tym wypadku szyn i złączek typu S.) i terminy wykonania robót torowych. Wykres ten pozwala orientować się w całokształcie czynników, od których zależy prowadzenie robót.

## 6. SPRAWY PRZEWOZOWO-TARYFOWE.

Stosownie do pierwotnej organizacji W-ł Handlowo-Taryfowy, zwany pierwotnie W-łem Przewozowo-Taryfowym miał za najważniejsze zadanie dokonywanie przez podwładne mu na linii organy ekspedycji osób, bagażu i wszelkich ładunków. Przez dłuższy przeciąg czasu po ustąpieniu okupantów trwał zupełnie anormalny ruch towarowy i osobowy, wywołany całkowitem wyniszczeniem kraju przez okupantów. Ruch ten miał na celu zdobywanie przedmiotów najpierwszej potrzeby, przedewszystkiem zaś środków żywnościowych. Ludność odbywała tłumne podróże w tym właśnie celu, poszukując niezbędnych jej artykułów żywnościowych i towarów nieraz na bardzo znacznych przestrzeniach. Pociągi osobowe były przepelnione, zwłaszcza, że Dyrekcja rozporządzała w owym czasie bardzo nieznaczną ilością taboru. Załadnienie pociągów doszło wreszcie do takich granic, że okazało się rzeczą konieczną ograniczyć liczbę sprzedawanych biletów osobowych. Ten znów środek wywołał przekupstwo — znaleźli się mianowicie handlarze, którzy nabywali różnymi sposobami większą ilość biletów i odstępowali je podróżnym ze znacznym zyskiem. Ograniczenie sprzedaży biletów skasowano po pewnym czasie po części z powodu trudności, wpływających z przekupstwa, po części zaś wobec zdobycia większej ilości taboru i pewnego unormowania stosunków aprowizacyjnych. Anormalny stan rzeczy ujawnił się także przy dokonywaniu przewozów. Ekspedjowano głównie t. zw. aprowizację (chleb, mąka, ziarno, nabiał, mięso, ziemniaki). Przewozy odbywały się nie tylko w sposób zupełnie bezplanowy, ale w najwyższym stopniu chaotycznie. Ładunki krzyżowały się w drodze, często zaś na tej samej stacji obserwowano nadawanie i od-

biór tych samych towarów. Do tego wszystkiego dołączyła się spekulacja, która komplikowała sprawę przewozów jeszcze bardziej. Były wypadki, w których wysyłano np. ziemniaki z Poznańskiego lub Małopolski w kierunku Warszawy na różne małe stacje, gdzie je zatrzymywano do tego czasu, dopóki głód w stolicy niewywołał znacznej zwwyżki cen. Wysokość opłat przewozowych nie grała żadnej prawie roli i jakkolwiek wobec dewaluacji walutym arkowej wysokość taryfy w krótkich okresach czasu podwajano i potrajano, zachodziły takie zjawiska, że np. do Warszawy mąka przybywała drobnymi przesyłkami w pociągach osobowych, jako najdrożej opłacane przesyłki nadzwyczajne, którei zawałone były obszerne perony st. Warszawa-Główna. W takich warunkach praca służby wykonawczej i Centrali była nadzwyczaj utrudniona, ponieważ powstawały stale różne wątpliwości. Do decydowania ich brakowało odpowiednich wskazówek w bardzo zwięzłych i lakonicznych obowiązujących wówczas przepisach. Wpływało to na znaczne zwiększenie się pracy i dlatego też personel, zwłaszcza na stacjach dość stosunkowo liczny, był całkowicie pracą zatrudniony. Gdy stan rzeczy zaledwie zaczął się cokolwiek normować, zaszły wypadki wojenne 1920 r., które wytrąciły pracę kolejową całkowicie z normalnego trybu i znów postawiły działalność ekspedycyjno-handlową w stanie chaotycznym. Właściwie mówiąc, stopniowe normowanie przewozów, co do ich charakteru i ilości, wraz z wydaniem obszerniejszych i szczegółowych taryf przepisów i regulaminów, rozpoczęło się w roku 1922 tak, że były W-ł Przewozowo-Taryfowy w pierwotnej formie swej organizacji w normowaniu tych stosunków brał udział przez bar-

zdo niedługi okres czasu, albowiem już w grudniu r. 1923 przekazał wszystkie czynności ekspedycyjno-handlowe wraz z personelem W-łowi Eksploatacyjnemu.

Obecnie istniejący W-ł Handlowo-Taryfowy, zgodnie z regulaminem Dyrekcji, ma jako główne zadanie spółudział w opracowywaniu taryf i przepisów taryfowych, ich interpretacji wobec organów wykonawczych i klientów kolejowych, oraz ogólny nadzór nad ściśmę przestrzeganiem tych taryf i przepisów przez służbę stacyjną. Nadmienić należy, że do obecnej chwili istniejąca taryfa wewnętrzna P.K.P., jakkolwiek znacznie rozszerzona i upodobniona do taryf państw ościennych, co do klasyfikacji towarów i wysokości opłat opracowana została na zasadach raczej teoretycznych i uzupełniana była stopniowo w zależności od potrzeby. Dopiero w ostatnim czasie M.K. przystępując do zasadniczej reformy i rekonstrukcji taryfy, jako podstawę do tej koniecznej pracy, poleciło Dyrekcjom przeprowadzenie szczegółowych badań ekonomicznych w swoich okręgach pod względem gospodarczym, oraz

zebranie i usystematyzowanie danych, dotyczących nomenklatury i klasyfikacji towarów, oraz wysokości opłat przewozowych. Praca ta dokonana została przez W-ł Handlowo-Taryfowy w ciągu roku 1927 i pierwszych miesięcy r. 1928 i przedstawiona Ministerstwu Komunikacji. Należy zaznaczyć, że przy wprowadzeniu nowego regulaminu Dyrekcji w 1924 r. skład osobowy W-łu Handlowo-Taryfowego był ściśle przez komisję ministerjalną dostosowany do warunków ówczesnych i, wobec ogólnej tendencji zmniejszania ilości pracowników, bardzo ograniczony. Ponieważ jednak z biegiem czasu odpowiednio do rozwoju stosunków ekonomicznych w kraju i coraz pełniejszego zaspakajania potrzeb życiowych przez zawieranie konwencji z państwami ościennymi i innymi, oraz przez wprowadzenie taryf komunikacji bezpośredniej, praca W-łu Handlowo-Taryfowego powiększyła się znacznie, przeto personel, zwłaszcza w dziale taryfowym, pod względem ilości i jakości pracowników stał się wobec zadań społecznych zupełnie niedostatecznym.

## 7. PRZEDSIĘBIORSTWA POMOCNICZE.

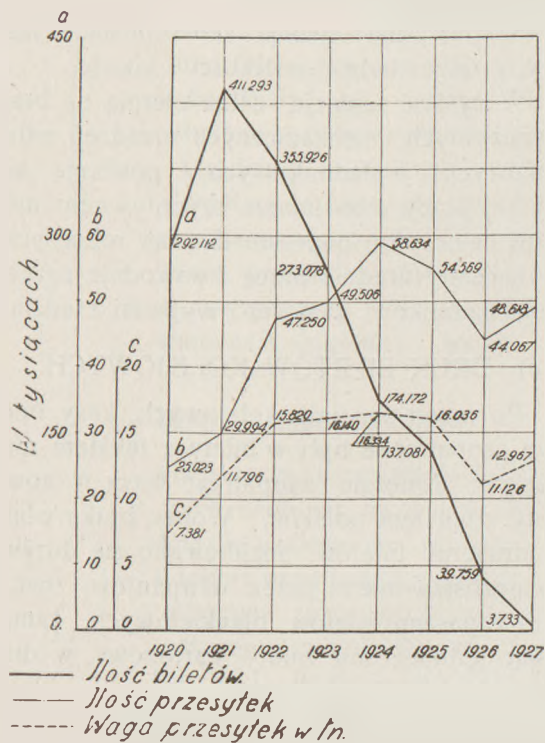
### a) STACJE MIEJSKIE

W czasach przedwojennych na terenie dzisiejszej Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej istniały dwie stacje miejskie: w Warszawie i w Łodzi. Pierwsza z nich prowadzona była przez zarząd rosyjskich rządowych Dróg Nadwiślańskich w przeciągu z górą lat 30-stu, druga — przez zarząd prywatnej D. Ż. Fabryczno-Łódzkiej. Zadaniem stacyj miejskich była: sprzedaż biletów osobowych i nadawanie do przewozu oraz wydawanie przybywających przesyłek bagażowych i towarowych. Stacje te były przed wojną jedynymi instytucjami, prowadzącymi w najszerszym zakresie wzmiankowane wyżej operacje narówni ze wszystkimi stacjami kolejowymi, otwartymi dla ruchu publicznego. Działały one sprawnie rozwijały się pomyślnie i cieszyły się uznaniem warszawskiej i łódzkiej klienteli.

Po powstaniu Dyrekcji K. P. w Warszawie powyższe stacje zostały uruchomione

w przedwojennym zakresie działalności i rozwijały się równoległe do rozwoju normalnego ruchu na P. K. P. Następnie zmieniły się jednak stosunki w traktowaniu sprzedaży biletów osobowych w biurach miejskich, a mianowicie za przykładem Małopolski udzielono koncesji na dokonywanie sprzedaży biletów podróźniczemu towarzystwu „Orbis“, które też otworzyło swoje oddziały w Warszawie, Łodzi i wielu innych miastach na terenie Dyrekcji Warszawskiej. Otwarcie tych biur wytworzyło dla kolejowych stacyj miejskich pewną konkurencję. Ta okoliczność wpłynęła na stopniowy spadek liczby klientów stacyj miejskich i wreszcie operacje w tym dziale stały się deficytowymi, co zmusiło Dyrekcję do zawieszenia sprzedaży biletów a mianowicie: w Warszawie od 1 lipca 1926 r. i w Łodzi od 15 grudnia 1927 r. Obecnie działalność stacyj miejskich w Warszawie i Łodzi sprowadza się do nadawania i odbierania bagażu i przesyłek towarowych z odwózką na stacje kolejowe i ze stacyj

Oprócz tego, w Warszawie, stacja miejska prowadzi przechowalnię bagażu ręcznego na wszystkich stacjach węzła. Rozwój działalności stacji miejskich nie sięga jednak obrotów



Rys. 126. Działalność kolejowych stacji miejskich.

przedwojennych i nie rozwija się pomyślnie wobec konkurencji ekspedycyjnych firm prywatnych, które jakkolwiek nie posiadają pod względem formalnym praw stacji kolejowych, jak stacje miejskie, dają za to swojej klienteli inne udogodnienia, w szczególności udzielają kredytów, co nie należy do zakresu czynności kolejowych stacji miejskich.

Wykaz rezultatów ich działalności zawiera załączony wykres (rys. 126).

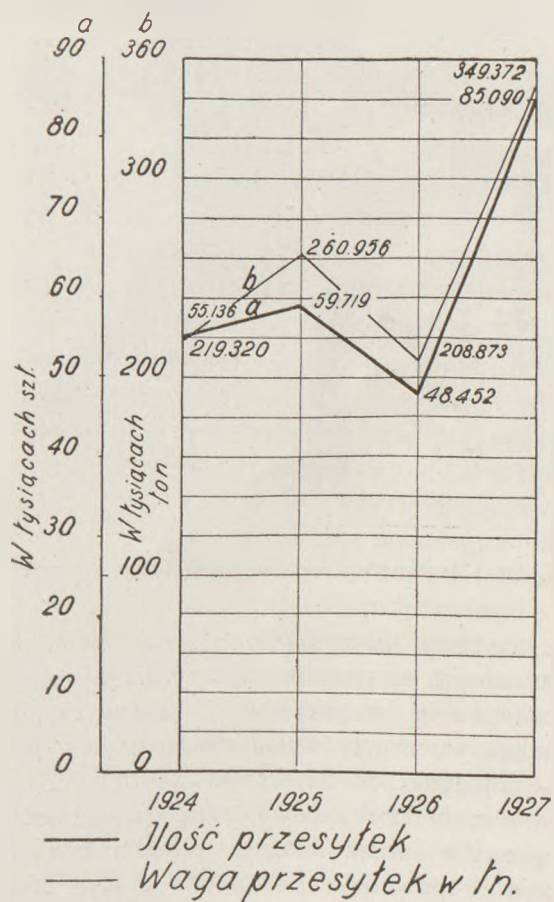
#### b) AJENCJE CELNE.

Ajencje celne kolejowe, mające za zadanie dokonywanie formalności celnych przy towarach, przywożonych z zagranicy i wywożonych zagranicę, na samym początku powstania Dyrekcji K. P. w Warszawie, wobec nieuregulowania granic państwa i stosunków w komunikacji z zagranicą, otwarte zostały na dawnym pograniczu z Prusami: w Mławie, Herbach i Sosnowcu, oraz w dwóch punktach wewnętrznych: w Warszawie i w Łodzi. Po

uregulowaniu kwestji granic urzędy celne i ajencje w Mławie i Herbach zamknięto i obecnie w granicach Dyrekcji pozostały tylko urzędy celne wewnętrzne, a przy nich ajencje kolejowe celne: w Warszawie, w Łodzi i w Sosnowcu.

Jeżeli działalność ajencji celnych polskich porównać z działalnością podobnych ajencji przedwojennych rosyjskich, to stwierdzić należy, że zakres działalności ajencji polskich został znacznie rozszerzony przez zaliczenie do ich obowiązków utrzymywania składowisk dla towarów celnych, wraz z naładunkiem, wyładunkiem, czynnościami rewizyjnymi i wydawaniem przesyłek pod kontrolą urzędów celnych.

Jakkolwiek stosunki handlowe z zagranicą, w szczególności zaś z Niemcami, nie zostały uregulowane, przywóz zagraniczny stale jednak

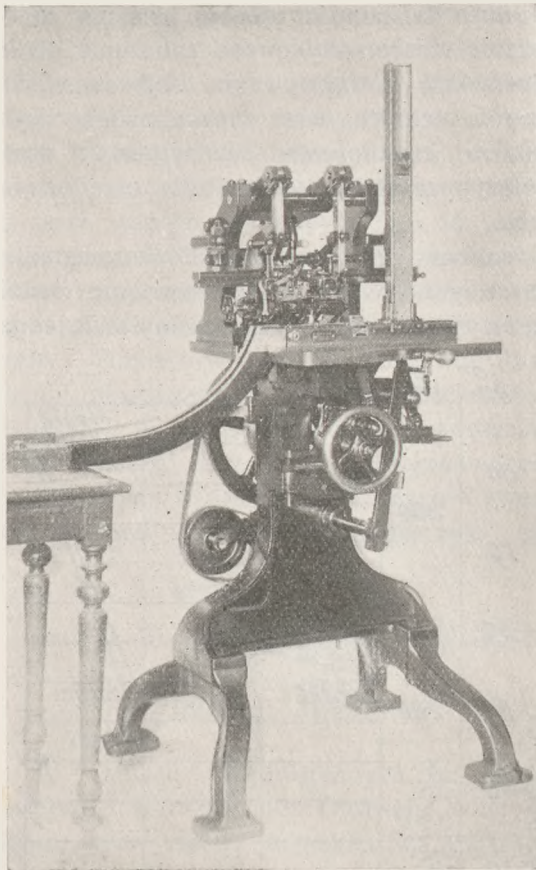


Rys. 127. Obroty kolejowych ajencji celnych.

wzrasta i ajencje celne przynoszą bardzo znaczne zyski. Obrót ładunków ajencji celnych w Warszawie, Łodzi i Sosnowcu przedstawia załączony wykres (rys. 127).

Wielką trudnością na drodze rozwoju agencji celnych jest brak odpowiednich, co do ilości i jakości składowisk.

W Warszawie zbudowano w tym celu dwa specjalne magazyny drewniane oraz rampy, które okazały się nie wystarczające nawet dla przeciętnej ilości przywozu. Każde zwiększe-



Rys. 128. Maszyna do drukowania biletów kolejowych.

nie przybycia powoduje wstrzymanie ładunków celnych na stacjach węzła Warszawskiego zatarasowanie magazynów i nadzwyczajnie utrudnia pracę przy wyładunku, rozpakowywaniu pojedynczych sztuk dla kontroli celnej i ponownym ich zapakowywaniu. Przepelnienie magazynów i brak miejsca dla sprawdzania przesyłek powoduje powolność pracy, przetrzymywanie ładunków w magazynach i ujemnie wpływa na ich obrót.

Jeszcze w gorszym położeniu znajdowała się do niedawna agencja celna w Łodzi, której biuro, wobec braku lokalu na stacji mieściło się w śródmieściu, magazyny zaś w ilości niedo-

statecznej i najniegodniej rozmieszczone były na st. Łódź Fabr. Na składowiska przeznaczone zostały obecnie magazyny towarowe st. Łódź-Kaliska, zajęte poprzednio przez władze wojskowe.

Sosnowiecka agencja celna posiada magazyny odpowiedniej wielkości i jakości.

Wszystkie agencje celne cierpią na brak nowoczesnych, mechanicznych urządzeń naładunkowych i wyładunkowych i posiłkują się przy tej pracy albo bardzo prymitywnymi mechanizmami, albo poprostu siłą rąk roboczych, co znacznie utrudnia pracę i powoduje uszkodzenia ładunków, a nawet i wypadki z ludźmi.

### c) DRUK BILETÓW KOLEJOWYCH.

Po przejściu linii kolejowych, kasy biletowe zaopatrzone były w bilety z tekstem niemieckim. Należało zaopatrzyć kasy w nowe bilety z tekstem polskim. Wobec braku własnej drukarni biletów, posiłkowano się dorywczo pozostawionymi przez okupantów znacznymi zapasami biletów blankietowych, zamawiając jednocześnie bilety kartonowe w drukarniach prywatnych.

W marcu 1919 r. nabyto maszynę drukarską zagranicznego pochodzenia, na której do końca 1919 r. wykonano 4.213.500 biletów.

W 1920 r. nabyto dwie maszyny. Jedną z nich uruchomiono 19 maja, drugą 12 czerwca 1920 r.

Produkcja w roku 1920 wyraziła się cyfrą 10.872.400 biletów.

W 1921 r. nabyto jeszcze dwie maszyny, jedną do drukowania biletów półkartonowych, drugą wyrobu krajowego do biletów kartonowych. Produkcja w roku 1921 wyraziła się cyfrą 31.814.000 biletów. Przy końcu 1921 r. drukarnia biletów pracowała na 5 maszynach, z których jedna, najstarsza w drukarni, z rokiem każdym stawała się mniej użyteczną i zastąpiona została z dn. 14 stycznia 1924 r. nową maszyną wyrobu krajowego (por. rys. 128).

W roku 1922 drukarnia biletów uniezależniona była od pomocy zakładów prywatnych i produkcja jej wyrażała się cyfrą 40.659.600 biletów.

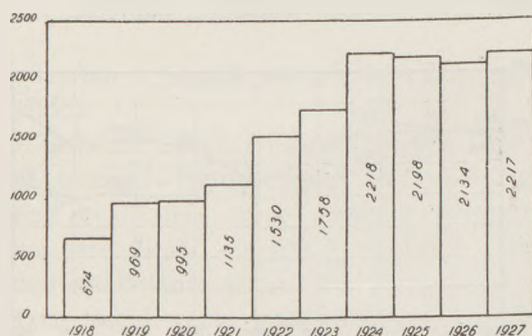
Praca w drukarni biletów, rozpoczęta w roku 1919 przy personelu złożonym z czterech osób, w roku 1927 zatrudniała 16 osób wraz z zarządzającym i mechanikiem drukarni.

## 8. PRACA KOLEI, ROZWÓJ RUCHU i PRZEWOZÓW i WYZYSKANIE TABORU.

Potrzeby przewozowe w ciągu 10-ciolecia stopniowo wzrastały. Lata wojny są jednak zawsze anormalne. Ofenzywa sowiecka w roku 1920 dotarła do Wisły i linie kolejowe lewego brzegu zastawione zostały ewakuowanymi składami, które utrudniały ruch i orientację. Wszelkie więc statystyczne dane, nie zbierane, ani nie zestawiane okresowo są w takich warunkach niezupełnie pewne. Dopiero liczby pierwszego roku powojennego 1921 mogą być uważane za dostatecznie dokładne i ściśle.

### a) RUCH OSOBOWY.

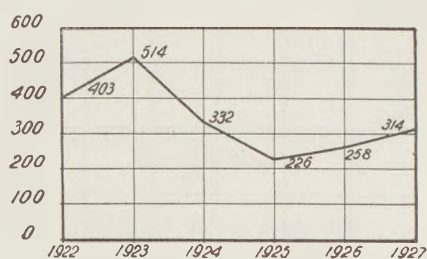
W pierwszym okresie po powstaniu P.K.P. (1918 — 1921) ruch osobowy na liniach Dyrekcji był całkowicie uzależniony od rozporządzalnej ilości taboru osobowego. Ze względu na to, że wówczas tabor osobowy nie miał ściśle określonego przydziału do poszczególnych Dyrekcji, ilostan jego ulegał znacznym wahaniom zwłaszcza, że z powodu ogólnego braku taboru każda z Dyrekcji dążyła do zwiększenia swojego ilostanu kosztem innych.



Rys. 129. Ilostan taboru osobowego.

Na wykresie (rys. 129), przedstawiającym przeciętny ilostan taboru osobowego Dyrekcji od roku 1918 do chwili obecnej dane pierwszego okresu zaczerpnięte są z dokonywanych wówczas spisów taboru osobowego i nie przedstawiają wobec tego przeciętnej ilości taboru za odnośne lata, lecz ilostan jego w dniach spisu.

Zestawienie tych danych z wykresem (rys. 130), przedstawiającym przebiegi pociągów wskazuje, że wzrost przebiegów pociągów osobowych w pierwszym pięcioleciu istnienia P. K. P. odbywał się mniej więcej równolegle do wzrostu ilostanu taboru osobowego.



Rys. 130. Ilość taboru osobowego (inwentarzowa), przypadająca na 1.000.000 poc-km, w ruchu osobowym.

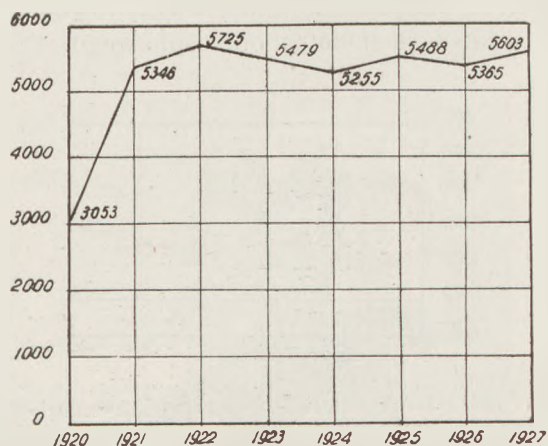
Począwszy od r. 1924 ogólny ilostan taboru osobowego, przydzielonego Dyrekcji utrzymuje się aż do chwili obecnej mniej więcej na jednym poziomie, przebiegi zaś pociągów ruchu osobowego, stopniowo wzrastają.

Stosunek ilostanu taboru osobowego do przebiegów uwypukla wykres (rys. 130), przedstawiający ilość taboru osobowego, przypadającego na 1.000.000 wykonanych poc-km w ruchu osobowym. Wykres ten wskazuje, że ilość taboru osobowego na jednostkę przebiegu była największa w r. 1924, kiedy to ilostan taboru osobowego, wobec repartycji i przydziału z innych Dyrekcji wybitnie się powiększył, przebieg pociągów ruchu osobowego w porównaniu z r. 1923 nieco się zmniejszył ze względu na skasowanie kilku par pociągów pośpiesznych (komunikacja dzienna z Gdańskiem, Wilnem i Stołpcami). To też w r. 1924 tabor osobowy pracował w warunkach normalnych, i Dyrekcja miała możliwość utrzymywania potrzebnej rezerwy wagonów osobowych w ważniejszych punktach. Lecz w następnych latach ilość przypadająca na jednostkę przebiegu stale się zmniejsza i osiąga w roku bieżącym mniej więcej normę z 1923 r., kiedy ilostan taboru nie odpowiadał wykonywanym przebiegom.

Rys. 130, na str. 87, należy zamienić na rys. 173, na str. 107, bez zmiany podpisów.

Wskazuje to na stale wzrastający brak taboru osobowego, uniemożliwiający utrzymanie potrzebnej rezerwy i powiększanie składów pociągów osobowych przy znaczniejszej frekwencji podróźnych.

Zestawienie ilostanu taboru osobowego, przydzielonego Dyrekcji, z przebiegiem pociągów ruchu osobowego, nie daje możliwości do-



Rys. 131. Ilość poc-km ruchu osobowego przypadająca na 1 km długości eksploatacyjnej.

kładnego zobrazowania warunków pracy taboru, albowiem tabor, przydzielony Dyrekcji pracuje na całej sieci P. K. P., a częściowo i na kolejach zagranicznych i odwrotnie, składy osobowe innych Dyrekcji i wagony kolei zagranicznych uczestniczą w przebiegach na liniach Dyrekcji Warszawskiej.

Ponieważ jednak przebiegi taboru Dyrekcji na obcych liniach mniej więcej kompensują się przebiegami wagonów obcych po liniach Dyrekcji Warszawskiej, zestawienie powyższe odzwierciedla w ogólnych zarysach istotne warunki pracy taboru.

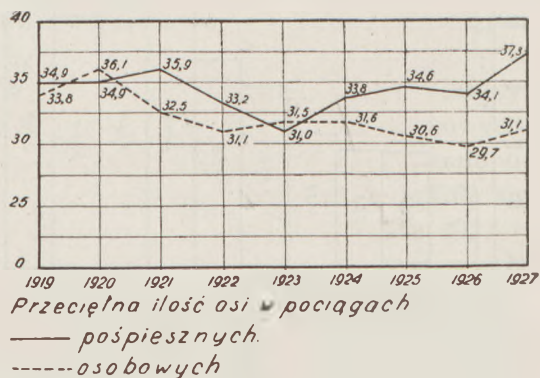
Zmiany napięcia ruchu osobowego w całym okręgu Dyrekcji przedstawia wykres (rys. 131), zawierający ilość poc-km ruchu osobowego, przypadająca na 1 km długości eksploatacyjnej i wykres (rys. 132), zawierający przeciętną ilość osi. Jak widzimy, napięcie ruchu osobowego poczynając od r. 1921 waha się w bardzo wąskich granicach w przeciwieństwie do napięcia ruchu towarowego i ruchu wogóle.

Największą intensywność ruchu osobowego wykazuje r. 1922, następne lata wykazują spadek intensywności, ponowny zaś wzrost jego zaczyna się od r. 1927, i w roku 1928 napię-

cie ruchu osobowego przewyższy normę 1922 r. Spadek intensywności ruchu osobowego w roku 1923 tłumaczy się przyłączeniem do Dyrekcji szeregu linii na prawym brzegu Wisły, które od r. 1920 znajdowały się pod zarządem Dyrekcji Wileńskiej. Na większości tych linii, przecinających miejscowości stosunkowo mało uprzemysłowione i mniej zaludnione, intensywność ruchu osobowego jest znacznie mniejsza, niż na liniach lewego brzegu Wisły; na części wspomnianych wyżej linii prawego brzegu, wybudowanych przed wojną dla celów strategicznych, bez uwzględnienia potrzeb miejscowej ludności, ruch osobowy niema widoków poważniejszego rozwoju, ze względu na konkurencję ruchu samochodowego, korzystającego z niewygodnego położenia dworców kolejowych, w większości znacznie oddalonych od miast, jak również ze znacznie krótszych odległości drogą kołową w porównaniu z odległościami kolejowymi.

Na zmniejszenie przeciętnej intensywności ruchu osobowego w następnych latach 1924—1926 wpłynęło oprócz tego przyłączenie nowo wybudowanych linii Kutno—Strzałkowo i Nasielsk—Sierpc z nieznacznym, przeważnie lokalnym, ruchem osobowym.

Pomimo jednak spadku, z przyczyn wyżej podanych, przeciętnej intensywności ruchu osobowego, do r. 1926 włącznie, napięcie ruchu



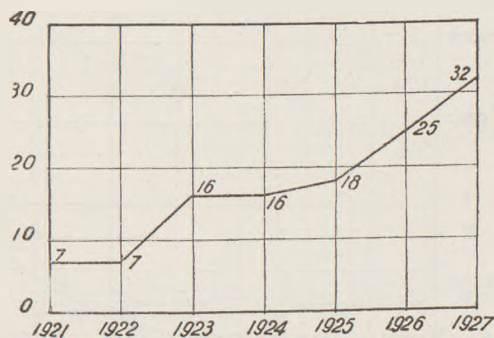
Rys. 132. Przeciętna ilość osi w pociągach pocztowych i osobowych.

osobowego na głównych liniach lewego brzegu Wisły stale wzrastało, szczególnie od r. 1927. W okresie tym przy każdej zmianie rozkładu jazdy powstawały nowe komunikacje, mnożyła się ilość połączeń bezpośrednich i w szczególności

powiększyła się ilość zapoczątkowanych w roku 1921 kursów wagonów bezpośredniej komunikacji zagranicznej, uwidoczniła na rys. 133.

Wzrost ruchu osobowego na liniach Dyrekcji nie wszędzie mógł podążyć za szybko wzrastającymi potrzebami komunikacji osobowej. Trudności, które nie pozwalają całkowicie zaspokoić pod tym względem potrzeb ludności, spowodowane są nie tylko brakiem taboru, lecz i brakiem przelotności na poszczególnych odcinkach, oraz niedostatecznym rozwojem ważniejszych stacji węzłowych.

Najwięcej jaskrawym przykładem jest węzeł Warszawski, gdzie ruch podmiejski, pomimo znacznego powiększenia ilości pociągów podmiejskich, uwidocznionego na rys. 134, nie może nadążyć ze wzrastającymi w zawro-



Rys. 133. Ilość regularnych kursów wagonów bezpośrednich w komunikacji zagranicznej.

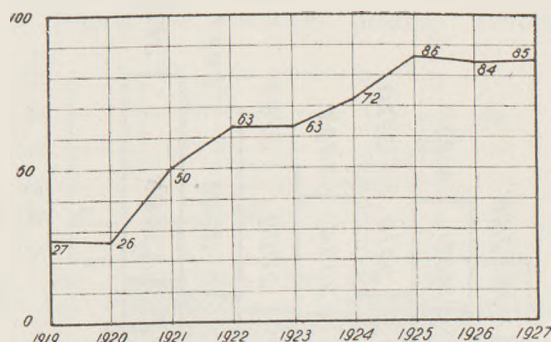
tnie szybkim tempie potrzebami okolic podmiejskich.

Ostatnie zwiększenie (od 15 maja 1928 r.) ilości pociągów podmiejskich osiągnięto znacznymi wysiłkami, drogą całkowitego wyzyskania przelotności niektórych odcinków i znacznego utrudnienia warunków pracy poszczególnych stacji węzła warszawskiego. Powiększenie to stanowi prawie kres możliwości zwiększenia ruchu osobowego w obecnych warunkach.

Dalsze powiększenie wymagałoby znacznych inwestycji na stacjach węzła warszawskiego, uzależnionych od przebudowy węzła, łącznie z budową linii średnicowej, której ukończenie zasadniczo zmienia warunki pracy całego węzła.

Na szeregu odcinków lewego brzegu dalszy rozwój ruchu osobowego jest utrudniony

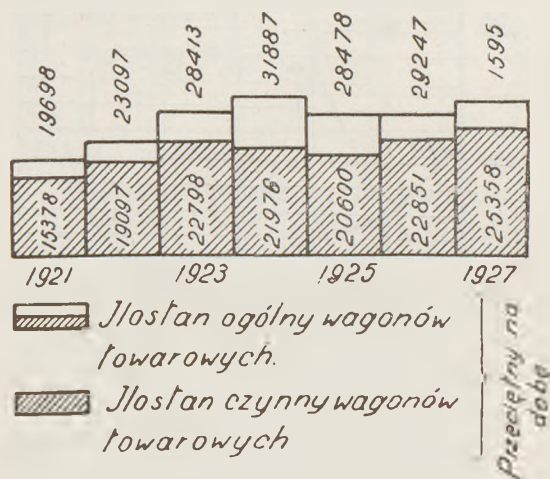
ze względu na wzrost od r. 1926 ruchu towarowego, którego potrzeby powinny być uwzględnione w pierwszym rzędzie.



Rys. 134. Ilość par pociągów podmiejskich w węźle Warszawskim.

#### b. RUCH TOWAROWY.

Załączone wykresy (rys. 135 — 154) dają wyraźną charakterystykę pracy kolei i taboru D. K. P. w Warszawie za cały czas, od początków kolejnictwa polskiego, do ostatniego roku sprawozdawczego włącznie. Ponieważ poniżej omówione będą szczegółowo wyniki pracy taboru w zestawieniu z danymi przedwojennymi, na tem miejscu zamieszczone są jedynie ogólne uwagi, oparte na wykresach statystycznych. Jak widzimy z rys. 136 „pra-

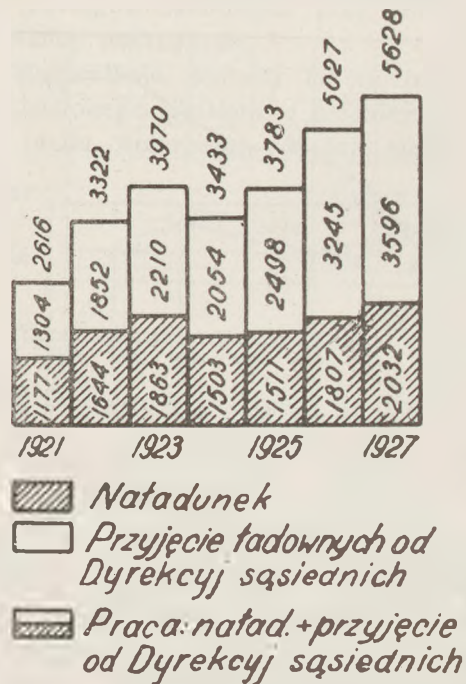


Rys. 135. Przeciętny dzienny ilostan wagonów towarowych.

ca“ kolei (naładunek plus przyjęcie ładownych wagonów od kolei sąsiednich) od samego początku stale wzrasta w zdecydowany zupełnie sposób i to w znacznym stopniu, co najlepiej

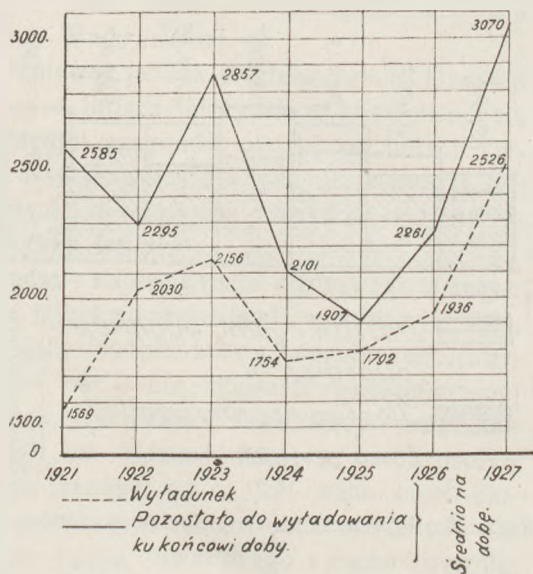


charakteryzuje odradzające się życie gospodarcze kraju. Naładunek na stacjach Dyrekcji



Rys. 136. Praca taboru towarowego.

podnosi się więcej miarowo w zależności od stale polepszających się warunków gospodar-

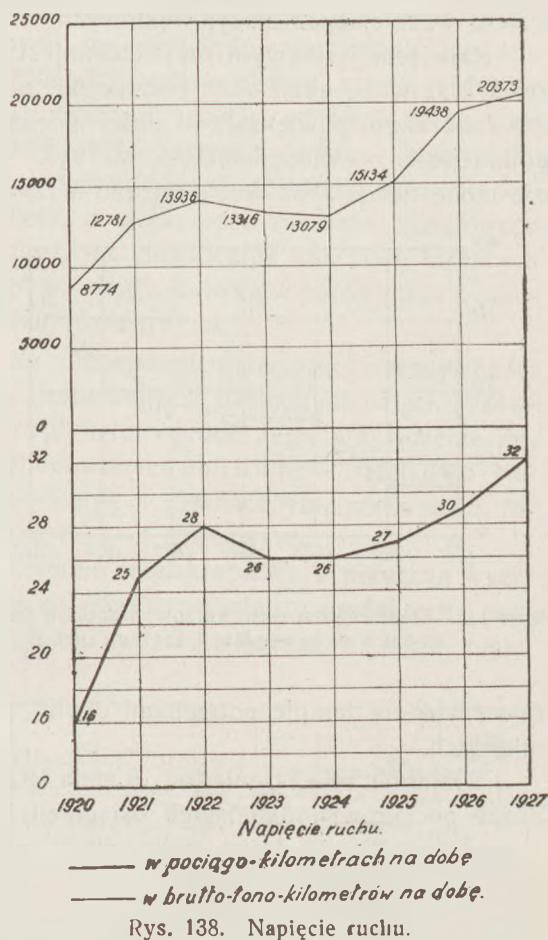


Rys. 137. Przeciętny dzienny wyładunek.

czych kraju, ruch zaś wagonów z dyrekcji sąsiednich w kierunku na Dyrekcję Warszawską i po za nią wzrasta znacznie prę-

dziej, co zależało przeważnie od wywozu węgla z Zagłębia Śląskiego wewnątrz kraju i zagranicę.

Jedynie w 1924 r. (po stabilizacji waluty) obserwowano się daję zmniejszenie przewozów, spowodowane trudnościami gospodarczymi tego okresu. Lecz już w roku następnym widać poprawę konjunktur przewozowych i, jakkolwiek Dyrekcja nieznacznie zwiększa swój naładunek, przemysł węglowy odzyskuje stałą

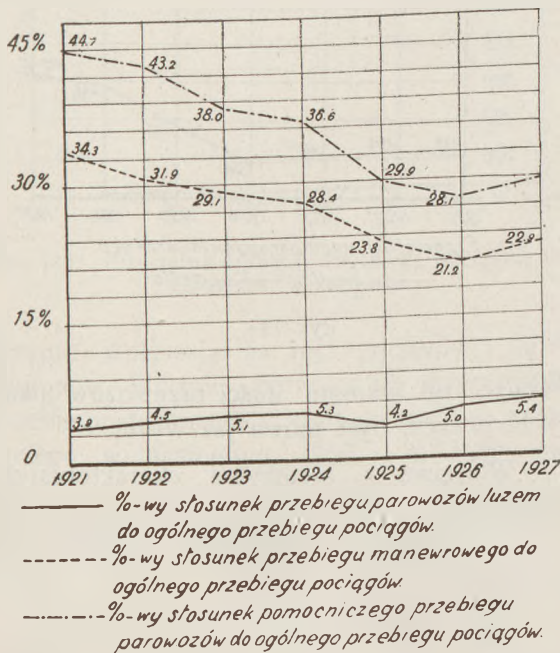


Rys. 138. Napięcie ruchu.

i duży rozpęd, co ujawnia się w znacznym zwiększeniu się liczby wagonów ładownych, przyjętych od dyrekcji sąsiednich. Zmniejszenie się ilostanu czynnego i inwentarzewego wagonów towarowych w 1925 r. świadczy zasadniczo o tem, że większa praca została wykonana przy pomocy znacznie mniej licznej taboru. Niezależnie od zwiększonej sprawności przewozów, zjawisko to tłumaczy się również wzrostem przewozów na całej sieci P. K. P., i przekazaniem na inne dyrekcje

nadmiaru wagonów, które w roku pewnej stagnacji (1924) były spychane na postój do centralnie położonej Dyrekcji Warszawskiej, jakkolwiek Dyrekcja ta w równej mierze odczuwała poważny brak torów postojowych na stacjach.

Rys. 149 przedstawiający procentowy udział (w wagonach ładownych) przewozów Dyrekcji, czyli jej pracy na przewozy lokalne wywóz, wwóz i tranzyt wskazuje na wybitnie tranzytowy charakter tych przewozów, poczynając od roku 1924 (przeważnie wywóz z Zagłębia Śląskiego i drzewo tranzytem przez D. K. P. Warszawa).



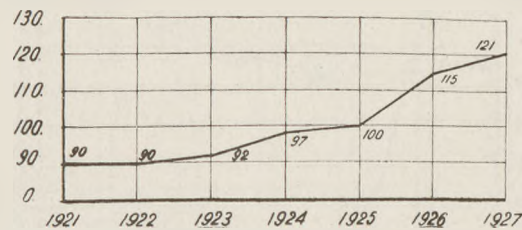
Rys. 139. Pomocnicze przebiegi parowozów w stosunku do przebiegu pociągów towarowych.

Największe przewozy tranzytowe zanotowano w końcu 1926 r. (strajk w Anglii i gwałtowny wywóz węgla zagranicę). W 1927 r. tranzyt nieco się zmniejszył przy jednoczesnym wzroście przewozów lokalnych w obrębie Dyrekcji w związku ze zwiększonymi potrzebami miejscowego przemysłu.

Ogólne napięcie ruchu w Dyrekcji \*) od r. 1925 stale i zdecydowanie, wzrasta (rys. 138). W ostatnim roku sprawozdawczym napięcie ruchu Dyrekcji Warszawskiej przewyższa odnośne liczby we wszystkich dyrekcjach pozostałych szczególnie, jeżeli za miernik przy-

\*) w poc-km lub tn-km, na dobę i na 1 km linii.

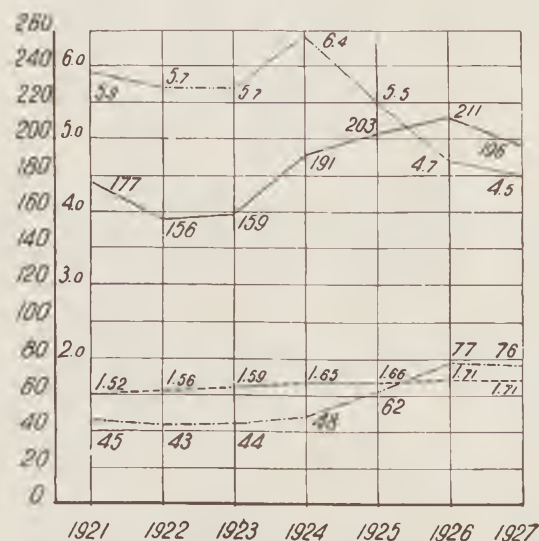
jąć ilość tn-km, przypadających na 1 km toru. Pochodzi to stąd, że Dyrekcja posiada transporty masowe i stosuje ciężkie składy pociągów towarowych, do 1800 tn, przeciętnie zaś (biorąc w rachubę próżne, zwrotne



Rys. 140. Przeciętny dzienny przebieg czynnego parowozu w ruchu towarowym w km.

składy), wynoszące 1000 tn (rys. 144).

Rys. 140 i 145 świadczą o stale wzrastającym wyzyskaniu parowozów czynnych (t. j. znajdujących się w dyspozycji Wydziału

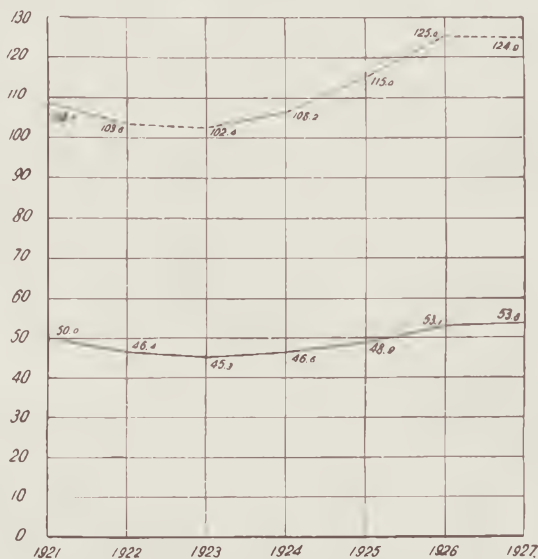


Rys. 141. Charakterystyka wyzyskania czynnego wagonu towarowego.

Eksploatacyjnego). W r. 1927 przeciętny miesięczny przebieg parowozu czynnego w ruchu towarowym osiągnął 121 km, co należy uważać za wynik bardzo dobry ze względu na

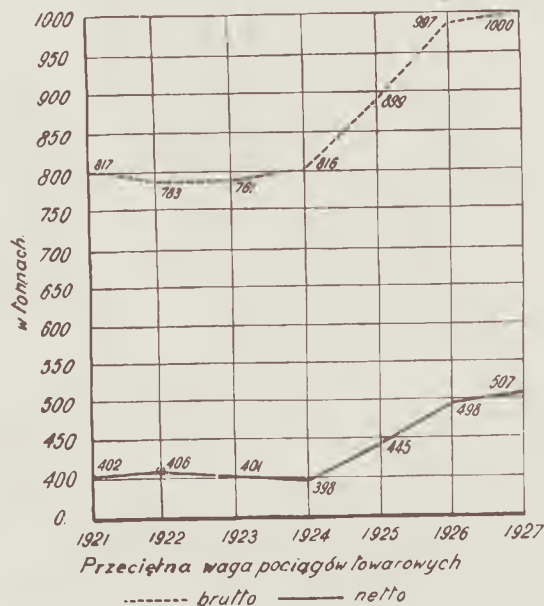
ciężkie warunki pracy Dyrekcji (przy dużym napięciu ruchu, brakach technicznych urządzeń i prawie całkowitem wyczerpaniu przemy,

sunek przebiegów pomocniczych do ogólnego przebiegu parowozów czynnych nieco się zwiększył, co tłumaczy się stosunkowo silniejszym wzrostem pracy manewrowej w za-



Przeciętny skład pociągu towarowego  
— w wagonach. - - - w osiach.

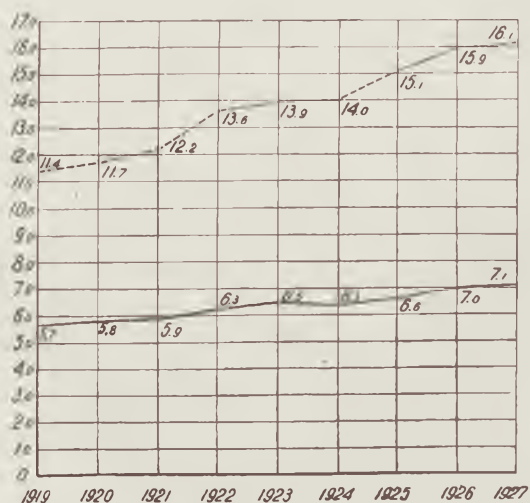
Rys. 142.



Rys. 144.

lotności niektórych odcinków i linii). Tak zwany „nieużyteczny“, a właściwie pomocni-

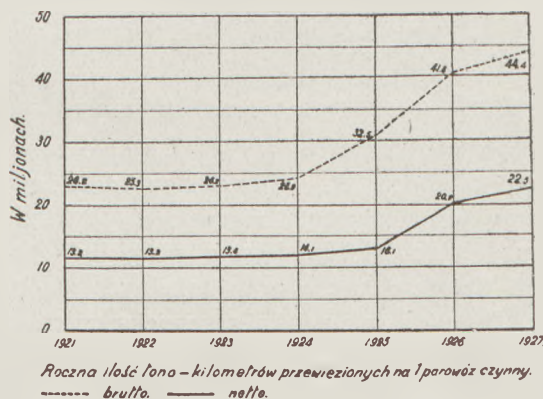
żności od wzrostu ilości przewozów lokalnych, o czym była mowa już wyżej.



Przeciętny ładunek na oś wagonu towarowego ładownego  
- - - Przepiętne obciążenie wagonu towarowego ładownego

Rys. 143. Przepiętne obciążenie netto (ładunek) na oś i wagon towarowy, ładowny.

Właściwą i nieomylną charakterystyką wyczerpania wagonu towarowego czynnego jest współczynnik przeciętnego przebiegu ta-

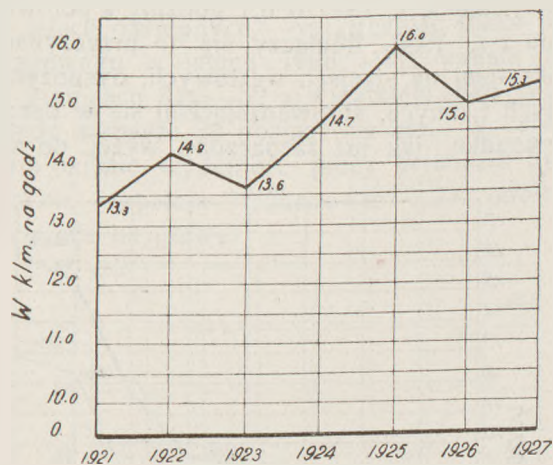


Rys. 145. Ilość tn-km, przypadająca rocznie na parowóz czynny.

przebieg parowozów (rys. 139) stale zmniejszała się procentowo, (t. j. następowała poprawa stosunków) aż do roku 1927. W tym roku sto-

kiego wagonu na dobę. Jak widać z rys. 141 przebieg ten od początku stale wzrastał i w 1926 r. osiągnął rzadko napotykaną cyfrę

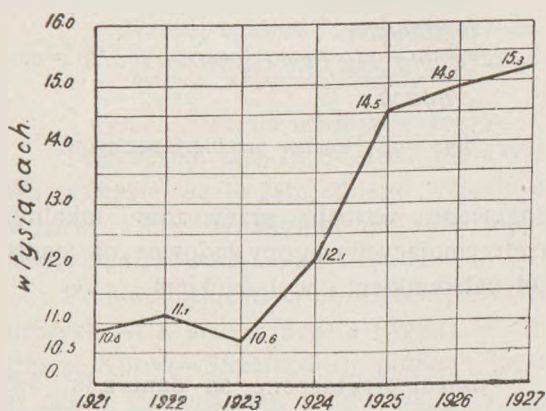
77 km\*), co częściowo wytłómaczyć można usprawnieniem ruchu w szerokim znaczeniu tego słowa (ruch pociągów, naładunek, wyładunek, organizacja poszczególnych działań pracy stacyjnej i inne) w znacznej zaś mierze przewozami tranzytowymi, które bardzo ko-



Rys. 146. Przeciętna szybkość handlowa pociągów towarowych, w km/godz.

rzystnie wpływają na ruch pociągów i obrót wagonów. Właśnie obniżenie się przeciętnego przebiegu dziennego czynnego wagonu towarowego w następnym 1927 r. o 1 km należy uzależnić od stosunkowego zmniejszenia się ruchu tranzytowego.

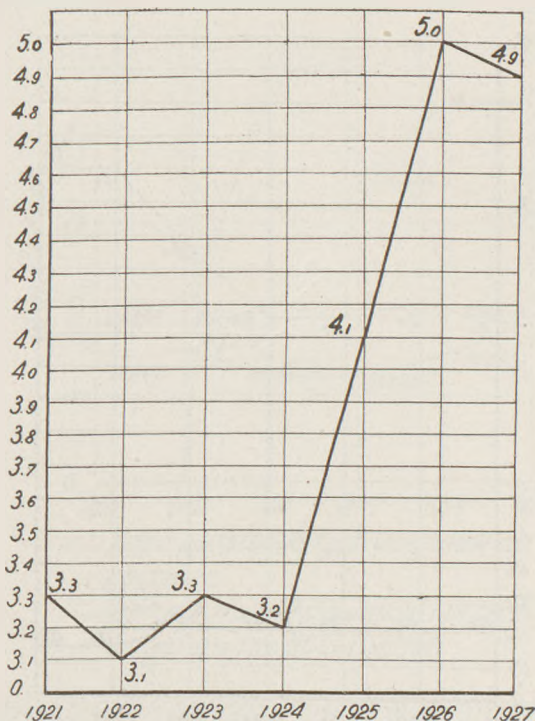
Szybkość handlowa pociągów towarowych (pomiędzy stacjami dyspozycyjnymi,



Rys. 147.

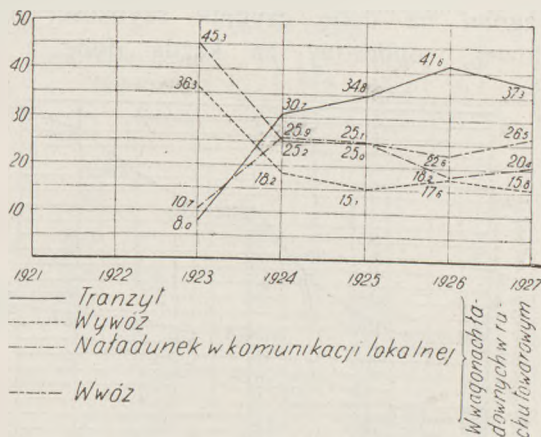
\*) Ogólny roczny przebieg wagonów towarowych w wag-km podzielony przez przeciętną ilość wagonów towarowych czynnych i przez ilość dni w roku).

włączając postoje na stacjach pośrednich), świadcząca o stopniu sprawności biegu pociągów wskazuje również na wyniki dodatnie,



Rys. 148. Przeciętny na dole czas biegu czynnego wagonu towarowego, pociągach.

gdyż szybkość handlowa 16 — 15,3 km na kolejach z dużym ruchem, posiadających tory podwójne i pojedyncze powszechnie uważana jest za dobrą (rys. 146).

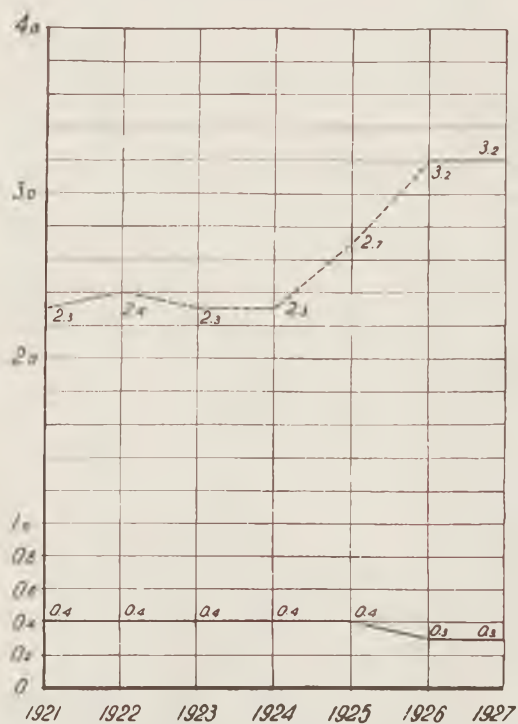


Rys. 149. Stosunek przewozów tranzytowych i innych do ogólnej ilości przewozów.

Nadmierny wzrost ruchu wogóle w drugiej połowie 1926 r. i stosunkowy spadek ruchu tranzytowego w 1927 r. wpłynęły na

pewne pogorszenie się (obniżenie się) szybkości handlowej.

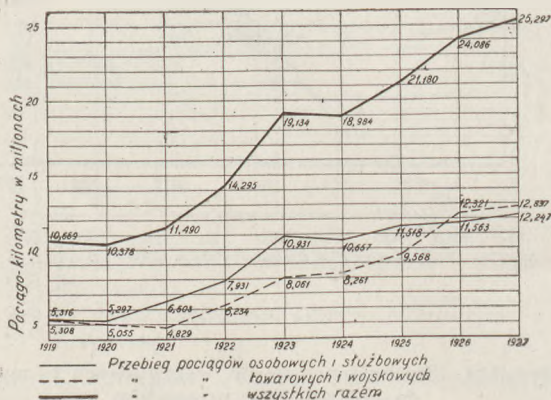
Obok przeciętnego obrotu wagonu to-



— Na 1 przerobiony wagon zużyło parowozokilometrów manewrowych.  
 ---- Na 1 manewrowy parowozokilometr przerobiono wagonów.

Rys. 150. Wyzyskanie parowozów na manewrach.

warowego i przeciętnego przebiegu takiego wagonu na dobę czynnik szybkości handlowej, obliczony za każdą dobę i za

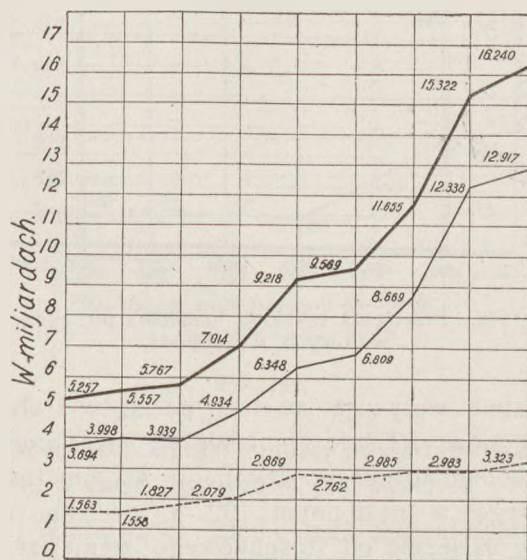


Rys. 151. Roczne przebiegi pociągów.

każdy okres wstecz, stanowi najważniejszy i najpotrzebniejszy miernik, świadczący o sprawności pracy danego okręgu wo-

góle, oddziału zaś eksploatacyjnego w szczególności.

Jeżeli obok większej szybkości handlowej, przeciętny czas biegu wagonu towarowego w pociągach na dobę (rys. 148) również uważany za dobry — około 5 godzin — obniżył się w r. 1927 o 0,1 godziny w porównaniu z r. 1926, tłumaczy się to przyczynami, ukrytymi na stacjach węzłowych, dyspozycyjnych i innych, sprowadzającymi się w danym wypadku, jak już zaznaczono wyżej, do sto-



Rys. 152. Roczne przebiegi pociągów.

sunkowego wzrostu przewozów lokalnych, przetrzymujących wagony ładowne na stacjach pod naładunkiem i wyładunkiem.

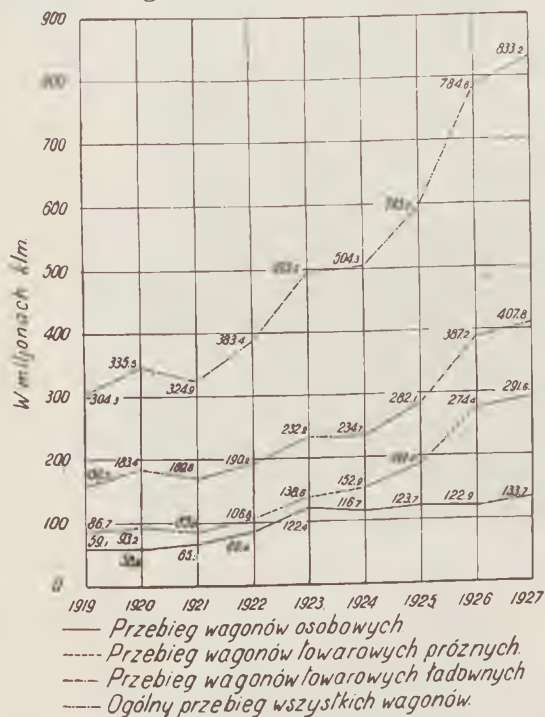
\* \* \*

Poniżej przytoczone są dane z lat 1921, 1924 i 1927, jako z lat najbardziej charakterystycznych w okresie powojennym w zestawieniu z cyframi, charakteryzującymi przedwojenną pracę taboru na liniach D. Ż. W. W. w 1910 roku. Takie zestawienie zasługuje na uwagę, jako z jednej strony porównanie do pewnego stopnia gospodarki państwowej z pry-

watną, z drugiej zaś jest wogóle bardzo ciekawą jako porównanie gospodarki Dyrekcji Warszawskiej i D. Ż. W.-W., która przed wojną cieszyła się opinią dobrze prowadzonej kolei.

c. SPÓŁCZYNNIKI EKSPLOATACYJNE.

Czynniki eksploatacyjne D. Ż. W.-W. za rok 1910 niewiele różnią się od czynników w latach następnych. Np. gęstość ruchu pociągowego w latach 1908 — 12 wahała się w granicach 31,5—32 z wyjątkiem roku 1911, kiedy wypadło 33 pociągi na km. W całym tym okresie wydajność pracy personelu była prawie zupełnie jednakowa: 1,33 poc-km dziennie na głowę.

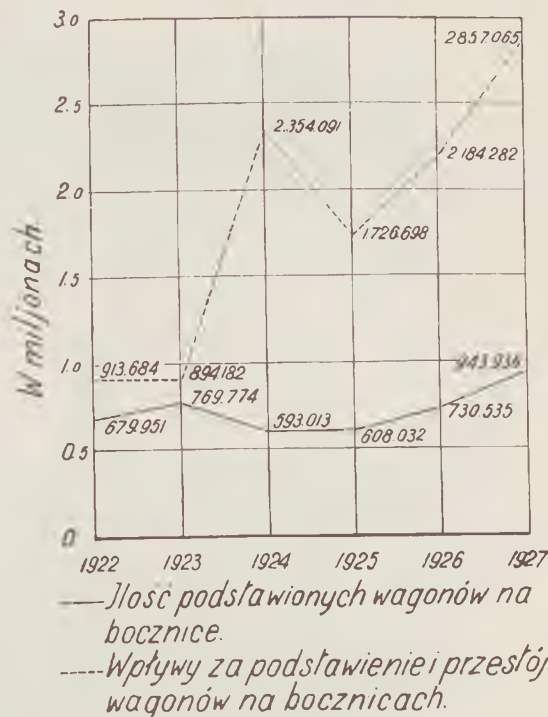


Rys. 153. Roczne przebiegi wagonów.

Tymczasem lata 1926—1927 dla Dyrekcji Warszawskiej są to lata silnego wzrostu przewozów, które bynajmniej nie zdradzają tendencji zniżkowych.

Pomimo włączenia do Dyrekcji odcinków nowych — z małym ruchem (Zgierz—Kutno—Płock, Kutno—Strzałkowo), pomimo tego, że w skład jej wchodzi linie stare — z małym i słabo wzrastającym ruchem (linie węzła Ostrołęckiego) — przeciętna gęstość ruchu pociągowego na przestrzeni 2186 czynnych km długości eksploatacyjnej Dyrekcji, jako przeciętnej rocznej dla roku 1927, obecnie zrównała się z gęstością ruchu pociągów, jaka

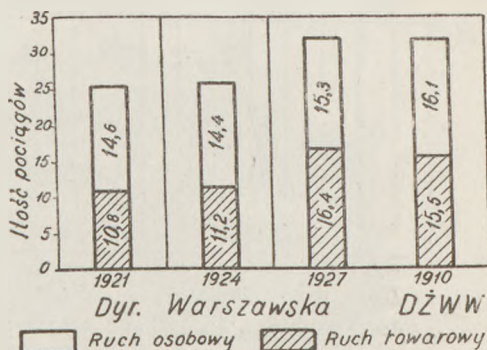
istniała na 765 czynnych km dług. ekspl. D. Ż. W.-W. przed wojną (por. tab. XII i rys. 155).



Rys. 154 Ilość wagonów towarowych, podstawionych na bocznicę i wpływy z tego źródła.

TABELA XII.  
Gęstość ruchu pociągów.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
Dzienna ilość poc-km .	31500*	51900	69300	24200
Długość ekspl. czynna km	1238	2028	2186	765
Przypadało na km eksploatowany pociągów (przeciętnie na dobę):				
w ruchu osobowym . .	14,6	14,4	15,3	16,1
„ „ towarowym . .	10,8	11,2	16,4	15,5
Razem . .	25,4	25,6	31,7	31,6



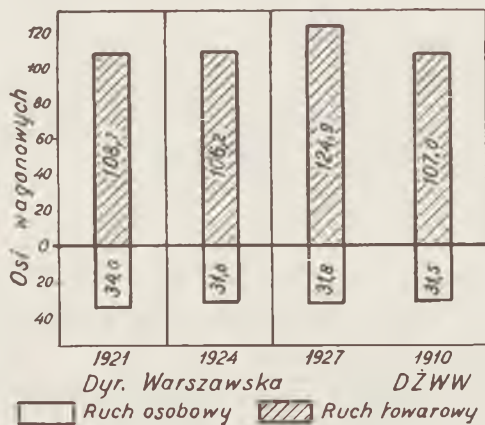
Rys. 155. Przeciętna dzienna ilość pociągów na km długości eksploatacyjnej.

\*) węzły Siedlecki i Ostrołęcki były zaliczone do D.K.P. Wilno.

Przeciętny skład pociągu w osiach wagonowych (Tab. XIII i rys. 156).

TABELA XIII.  
Przeciętny skład pociągów, w osiach.

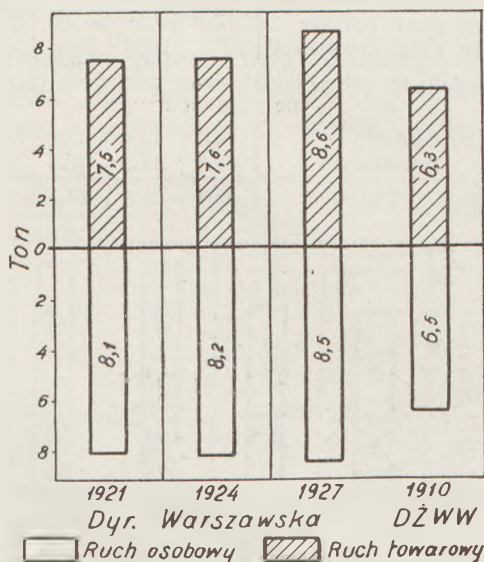
R O K	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
w ruchu osobowym . . .	34,0	31,6	31,8	31,5
„ towarowym . . .	108,7	106,2	124,9	107,0
Przeciętnie . . .	65,2	65,2	79,2	68,5



Rys. 156. Przeciętny skład pociągów, w osiach.

Przeciętna gęstość przebiegu osi (wg. tab. XII i XIII) wzrosła w stosunku:

$$\frac{31,7 \times 79,2}{31,6 \times 68,5} = \frac{2510}{2164} = 1,16, \text{ t.j. o } 16\%.$$



Rys. 157. Przeciętny ciężar osi wagonowej brutto.

Zwiększyły się silnie składy pociągów towarowych wskutek nabycia ciężkich paro-

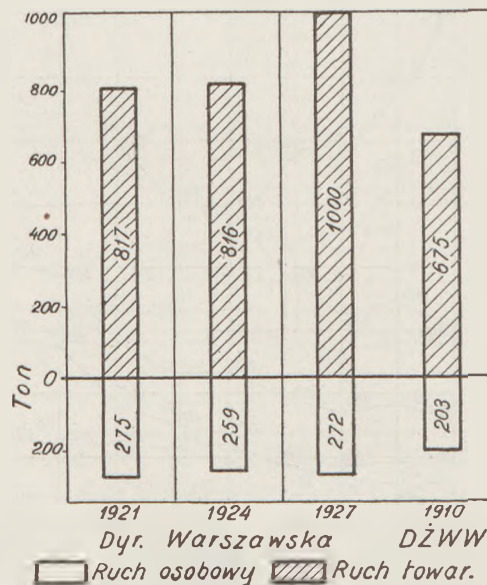
wozów towarowych (rys. 160 i 161) i wyzyskania norm ciężarowych.

Przeciętny ciężar osi wagonowej (tara + ładunek = ciężar brutto) wzrósł w większym stopniu. Wyniósł on (Tab. XIV i rys. 157):

TABELA XIV.  
Przeciętny ciężar osi wagonowej.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
W ruchu osobowym tn . . .	8,1	8,2	8,5	6,5
„ towarowym tn . . .	7,5	7,6	8,0	6,3
Razem . . .	7,7	7,8	8,1	6,4

Różnice te wynikają częściowo z lepszego wyzyskania nośności wagonów i ze zwiększe-



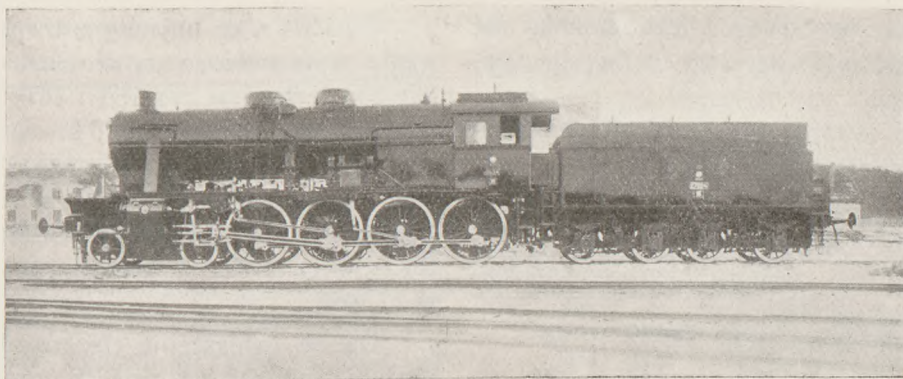
Rys. 158. Przeciętny ciężar pociągu brutto.

nia tej nośności w Dyrekcji Warszawskiej (przy zwiększaniu nośności — tara wagonów zwiększa się bezwzględnie, ale zmniejsza się w stosunku do ciężaru całkowitego).

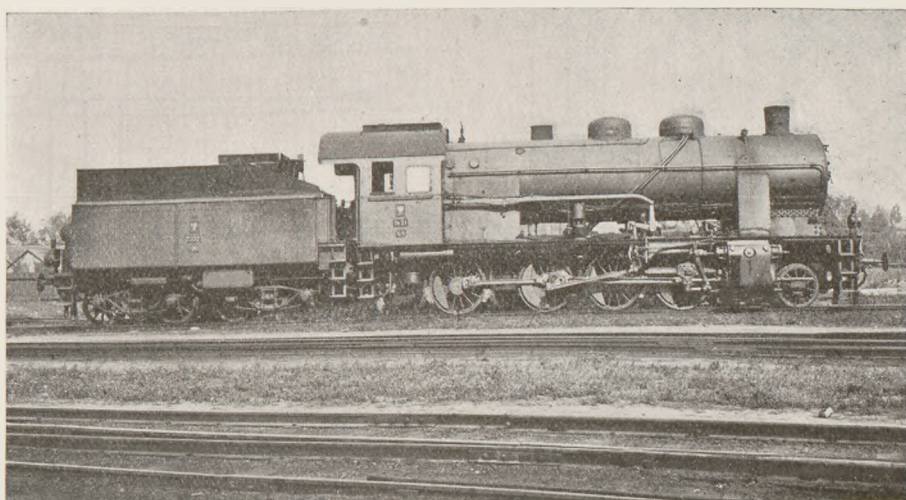
Następujące liczby charakteryzują składowe ciężary osi (tab. XV).

TABELA XV.  
Składowa ciężaru osi wagonowej.

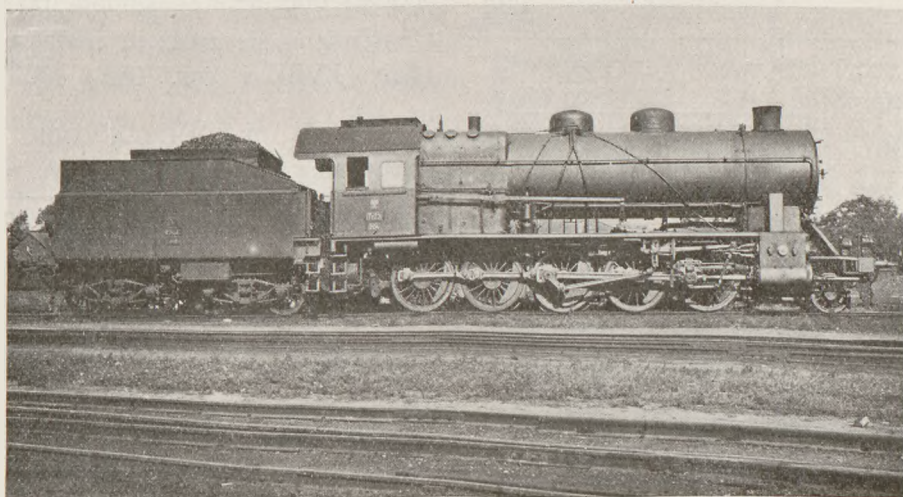
	r. 1927 Dyr. Warsz.	r. 1910 D. Z. W-W.
	tara+ładunek	tara+ładunek
W ruchu osobowym . . .	7,3 + 1,2	5,9 + 0,6
„ towarowym . . .	3,9 + 4,1	3,3 + 3,0



Rys. 159. Parowóz osobowy Os. 24.



Rys. 160. Parowóz towarowy Tr. 21.



Rys. 161. Parowóz towarowy Ty. 23.

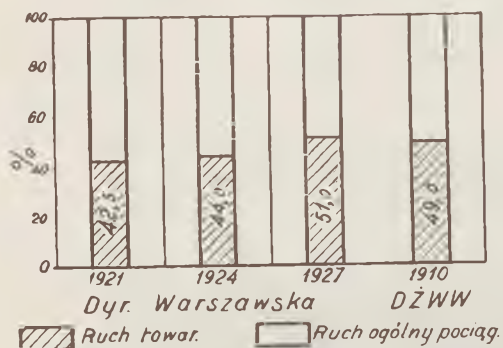


Dla ruchu osobowego liczb ładunku nie można uważać za ściśle. Jest to kwestja sposobu obliczania.

W ruchu towarowym wzrósł stopień załadowania wagonów (tab. XVI):

TABELA XVI.  
Stopień załadowania wagonów.

	r. 1924	r. 1927	r. 1910 (DZWW)
Stosunek ciężaru ładunku do całego ciężaru wagonów	49%	51%	8%



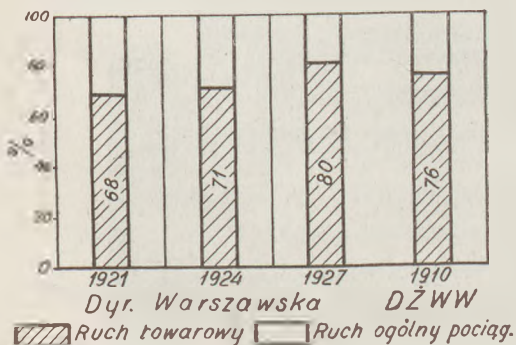
Rys. 162. Udział ruchu towarowego w ogólnym ruchu pociągowym w poc-km.

Przewożona waga własna wagonów (tara) zmalała procentowo wskutek zwiększenia nośności taboru wagonowego i wskutek lepszego wyzyskania nośności w ruchu powrotnym — próżnym i w przewozie drobnicy.

Iloczyn z ilości osi w pociągu przez ciężar osi daje przeciętny ciężar brutto pociągu (Tab. XVII i rys. 158):

TABELA XVII.  
Ciężar przeciętnego pociągu brutto.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
w ruchu osobowym tn .	276	259	272	203
„ towarowym tn.	817	816	1.000	675
Przeciętnie: . . .	501	504	642	438



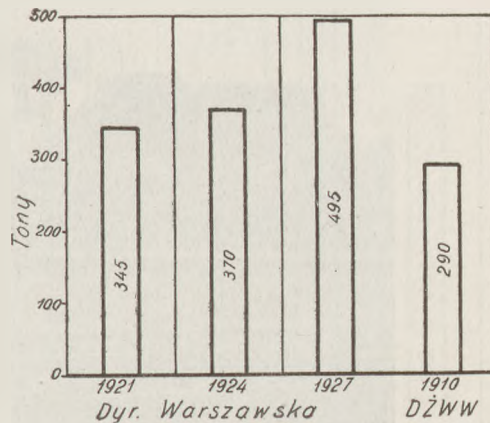
Rys. 163. Udział ruchu towarowego w ogólnym ruchu pociągowym w tn-km.

Od 1924 r. na liniach masowego przewozu węgla wprowadzono nowe ciężkie parowozy (Ty 23, Tr 21, por. rys. 160 i 161), które przewożą pociągi o wadze 1800 tn zamiast uprzednich 1400 — 1500 tn. Parowozy te instalowane są stopniowo i na prawym brzegu Wisły. Zwiększyły one przeciętny ciężar pociągów towarowych z 817 tn w roku 1924 do 1000 tn w r. 1927.

Dalsze zwiększenie ciężaru zależy od wydłużenia mijanek na stacjach i od wzmocnienia sprzęgieł.

Przeciętna gęstość przewozów (wg. Tab. XII i XVII w tn-km brutto wzrosła w stosunku:

$$\frac{31,7 \times 642}{31,6 \times 438} = \frac{20330}{13850} = 1,47 \text{ czyli o } 47\%.$$



Rys. 164. Przeciętne obciążenie pociągowe 1 par-km.

Można liczyć, że na liniach b. D.Ż.W.W. gęstość przewozów brutto i netto (ładunków) wzrosła obecnie przynajmniej trzykrotnie.

Zmienił się zarazem charakter przewozów (Tab. XVIII i rys. 162 i 163), przyczem

TABELA XVIII.

Udział ruchu towarowego w ogólnym ruchu pociągów.

Udział ruchu towarowego w ogólnym ruchu pociągowym wypadł:

w r o k u	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
w poc — km	42,5%	44%	51%	49%
w tn — km, brutto	68%	71%	80%	76%

przewyższają zyskowniejsze przewozy towarowe.

Udział przebiegu parowozów we wszystkich pociągach procentowo wzrasta (Tab. XIX).

TABELA XIX.  
Składowe pracy parowozu.

R o k	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
Przebieg w pracy pociągowej . . . . .	70%	74%	77%	67%
Przebieg w pracy pomocniczej . . . . .	30%	26%	23%	33%

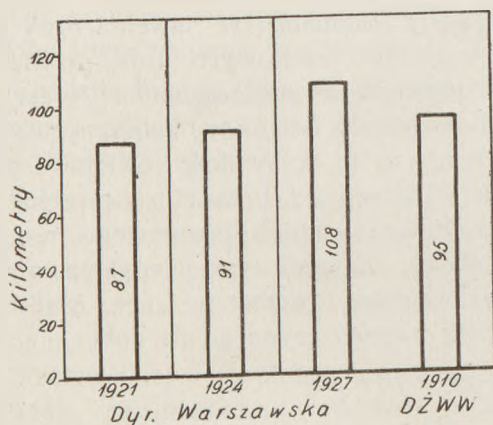
(praca pomocnicza obejmuje: przetoki, przebieg luzem, rezerwę, mycie wagonów i t. p.).

Postęp w lepszym wyzyskaniu pracy parowozów należy przypisać głównie premjom przetokowym.

Przeciętne obciążenie pociągowe brutto jednego par-km wypadło (Tab. XX rys. 164):

TABELA XX.  
Przeciętne obciążenie pociągowe 1 par-km.

R o k	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
na 1 par-km . . . . .	345 tn	370 tn	495 tn	290 tn



Rys. 165. Przeciętny przebieg dzienny parowozu inwent.

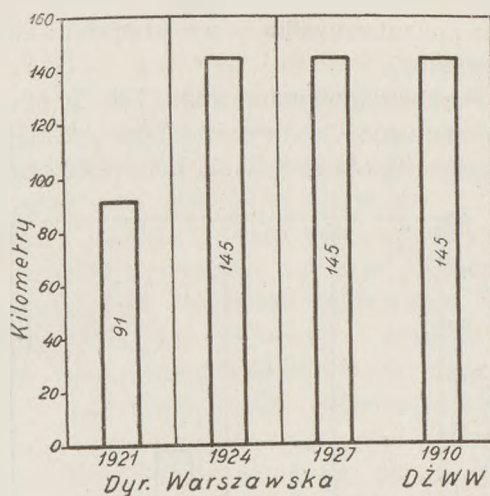
Jest to łączny skutek zwiększonego ciężaru pociągów i zwiększonego wyzyskania parowozów dla pracy pociągowej, jako iloczyn obu czynników (np.  $642 \times 0,77 = 495$  por. Tab. XVII i XIX). Rezultat z r. 1927 jest o 70% lepszy od wyników, osiągniętych na D.Ż.W.W.

Przebieg dzienny taboru czynnego: parowozów w ogólnym ruchu i pracy pomocniczej Tab. XXI:

TABELA XXI  
Dzienne przebiegi taboru czynnego.

R o k	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
parowozu (we własnej i w obcych dykcjach) km . . . . .	121	127	136	112
wagonu osobow. km . . . . .	130	182	165	161
„ towarow. km . . . . .	45	48	76	44

Uderza wyjątkowo znaczny wzrost przebiegu wagonu towarowego wskutek zwiększonego udziału ruchu tranzytowego, zwiększonej mety



Rys. 166. Przeciętny przebieg dzienny inwentarowego wagonu osobowego.

docelowej wagonów (odległość przewozów) i zmniejszonych postojów (w stosunku do czasu w biegu). Do tego dodać należy usprawnienie ruchu wskutek wprowadzenia oddziałów w W-le Eksploatacyjnym.

Na zwiększony przebieg czynnego parowozu wpłynęły przyczyny analogiczne, oraz obsada przez podwójną drużynę parowozów pociągowych (gdy na D.Ż.W.W. istniały obsady pojedyncze przy dłuższym o 50% dniu pracy.

Procent chorego taboru (wg danych W-tu Mechanicznego) podaje Tab. XXII.

TABELA XXII.  
Ilość chorego taboru w %.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
parowozów . . . . .	28%	28%	20%	15%
wagonów osobowych . . . . .	30%	20%	12%	10%
„ towarowych . . . . .	8%	12%	8%	6%

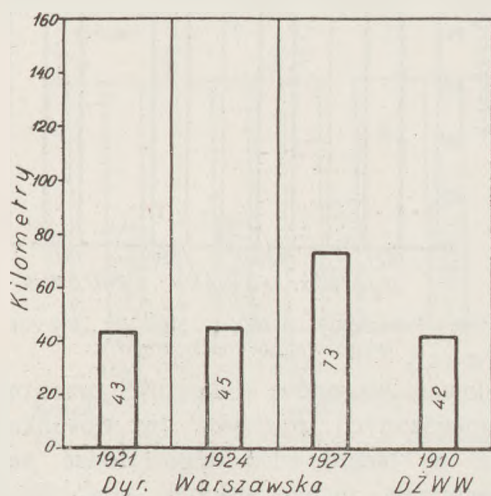
Procent naprawianych parowozów może się jeszcze zmniejszyć, ale do poziomu D.Ż. W.W. bez gruntownej reorganizacji warsztatów nie dojdzie wobec większej pracy parowozów. Przebieg czynnego parowozu jest mianowicie zwiększony ze 112 na 136 km na dobę, a obciążenie z 290 na 495 tn. Praca zatem przewozowa czynnego parowozu zwiększona jest w stosunku  $\frac{136 \times 495}{112 \times 290} = 2,06$

czyli przeszło podwojona.

Podobnie dzieje się z pracą wagonów towarowych.

Właściwą ocenę wyzyskania parowozu należy oprzeć na dziennym przebiegu parowozu inwentarzowego (bez wliczania zapasu parowozów).

Przebieg inwentarzowego (Tab. XXIII i rys. 165) parowozu liczony jest jako przebieg we własnej i w obcych dyrekcjach. Oblicza się



Rys. 167. Przebieg dzienny inwentarzowego wagonu towarowego.

z przebiegu czynnego taboru, pomnożonego przez współczynnik zdrowotności:

$$100 - \frac{\% \text{ chorych}}{100}$$

## 9. STAN I NAPRAWA TABORU.

Jeszcze w pierwszym kwartale 1919 roku liczono 47% parowozów, wycofanych z ruchu, z powodu uszkodzeń. Stan pozostałych 53% pozostawiał bardzo wiele do życzenia.

Dla całego 1919 roku wypadło — 36% chorych parowozów. Wagony osobowe, jako urządzenia prostsze, dawały mniejsze procenty wycofanego taboru, najmniejszy procent zaś przypadał na wagony towarowe, jako urządzenia najprostsze. Na szybkie podniesienie stanu taboru trudno było liczyć, gdyż gruntowne polepszenie tak zniszczonego taboru mogło być osiągnięte jedynie drogą przepuszczenia całego taboru przez naprawę kapitalną t. j. główną. Przy lichem i niedostatecznym zaopatrzeniu

TABELA XXIII.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DŻWW)
Przeciętny przebieg dzienny par. inw. km.	87	91	108	95

Przebieg dzienny wag. osob. inwentarzowego (Tab. XXIV i rys. 166).

TABELA XXIV.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DŻWW)
Przebieg wag. osob., km	91	145	145	145

Przebieg inwentarzowego wag. towar. daje Tab. XXV i rys. 167.

TABELA XXV.

R O K	1921	1924	1927	1910 (DŻWW)
Przebieg wag. tow. km	40	40	70	42

Należy nadmienić, że inwentarzowy ilość wagonów towarowych (nie przydzielanych numerycznie poszczególnym Dyrekcjom) określa się liczbą wagonów, zaliczanych z dnia na dzień. Są to liczby dość chwiejne i przygodne. Dlatego też przeciętny przebieg inwentarzowego wagonu towarowego nie jest miarodajny. Zasadniczym miernikiem wyzyskania wagonu towarowego jest przeciętny przebieg wagonu czynnego na dobę.

warsztatów w urządzenia i obrabiarki, przy braku najkonieczniejszych materiałów, przy zmniejszonym dniu pracy i przy personelu warsztatowym, niezadowolonym z otrzymywanych zaliczek i płac (w spadającej wciąż marce polskiej) — wydajność pracy warsztatowej była przez kilka pierwszych lat wprost licha.

W tych warunkach wypadło przede wszystkim zwrócić szczególną uwagę na możliwe podtrzymywanie czynnych parowozów.

Ustalono zostały premja przebiegowe dla parowozów. Premjowani byli rzemieślnicy, drużyny parowozowe i administracja linjowa za zwiększony powyżej pewnej normy przebieg

przeciętnego parowozu, zaliczonego do parowozowni. Przebieg ten zależy od należytej konserwacji parowozu i od szybkiej bieżącej naprawy.

Gdy z czasem drużyny parowozowe otrzymały dodatkowe wynagrodzenie kilometrowe, udział ich w premjach przebiegowych odpadł i premja nabrała charakteru premjów, wyłącznie naprawczych. Tym premjom w znacznym stopniu zawdzięczać należy zwiększony przebieg dzienny przeciętnego parowozu.

W okresie wojny i po wojnie polsko-sockieckiej, kiedy odczuwano wielki brak parowozów, dzięki tym premjom, utrzymano w ruchu wiele parowozów.

Obecnie straciły one swe znaczenie. Wzamian zamierzone jest wprowadzenie premjowania, opartego na innych podstawach (np. za zmniejszoną ilość godzin naprawy bieżącej na 100 par-km przebiegu).

Dla szybkiej bieżącej naprawy wagonów ustalone zostały premja wagonowe.

Chodziło tu o możliwe zmniejszenie ilości wagonów, odczepianych od pociągów z powodu różnych uszkodzeń.

Premjowane jest zmniejszenie tej ilości poniżej pewnej normy. Zmniejszenie to może być osiągnięte przez naprawę mniejszych uszkodzeń przez rewidentów, podczas postoju pociągu.

Rzemieślnicy i robotnicy, zajęci naprawą wagonów, są premjowani od ilości wypuszczonych wagonów, przyczem stawka za naprawę jest zależna od kategorii naprawy i od rodzaju wagonu.

Po wprowadzeniu tych premjów, w 1921 roku, procent odczepianych od pociągów wagonów zmniejszył się szybko.

Premje dotyczą tylko parowozowni i obejmują w nich naprawy okresowe (rewizje). Wypuszczono z warsztatów przy parowozowniach z rewizji okresowej (Tab. XXVI):

T A B E L A XXVI.

Naprawa wagonów.

w r o k u	1921	1924	1927
wagonów osobowych . . . . .	388	663	712
wagonów towarowych . . . . .	854	658	341

Ilość rewizyj wagonów towarowych stopniowo maleje, gdyż naprawy te przenoszone są stopniowo do warsztatów głównych. To samo będzie z wagonami osobowymi po rozwinięciu warsztatów.

Mniejsze naprawy okresowe parowozów (t. zw. średnie) które obejmują zmianę kół i mniejsze roboty kotłowe są premjowane w parowozowniach za skrócony poniżej pewnej normy czas postoju w naprawie.

Przy postoju normalnym wypłaca się pewna stawka, zależna od typu parowozu. Skrócony postój zwiększa odpowiednio daną stawkę, wydłużony zaś postój — zmniejsza ją aż do skasowania, niezależnie od tego czy powód opóźnienia był usprawiedliwiony, czy nie. Od czasu wprowadzenia tych premjów w 1921 r. przeciętny postój parowozu na windach w parowozowni zmalał z 90 dni w r. 1921 do 35 dni w r. 1927. Dla roku 1928 liczba ta wyniesie około 30 dni, t. j. 3 razy mniej niż w r. 1921.

Oprócz premjów, jako bodźca, przyczyniła się do tego oczywiście lepsza organizacja naprawy i polepszenie się ogólnego stanu parowozów. W obecny parowóz mniej potrzeba wkładać pracy przy naprawie okresowej, niż w zrujnowany parowóz 1921 roku.

Największy spadek postoju wypadł w roku 1925: z 80 dni w r. 1924 postój spadł do 48 dni w r. 1925. Wogóle rok 1925, z ustaloną walutą złotową, dał największy efekt premjowania. Np.: rozchód węgla na 1000 tn-km brutto spadł z 75 kg w r. 1924 do 55 kg w r. 1925, t. j. o 20 kg, podczas gdy przeciętny spadek rozchodu wynosił od 1921 do 1926 r. po 10 kg rocznie. (Oczywiście wpłynęły tu także poważnie inne czynniki, a wśród nich i stan parowozów). Skrócony postój w naprawie pozwolił jednocześnie zwiększyć ilość wypuszczanych z naprawy średniej parowozów. Ilość tą podaje Tab. XXVII.

T A B E L A XXVII.

Naprawa parowozów.

w r o k u	1921	1924	1927
naprawiono parowozów . . . . .	149	265	413

Główne warsztaty parowozowe (Praga i Warszawa-Główna) i wagonowe (Prusków

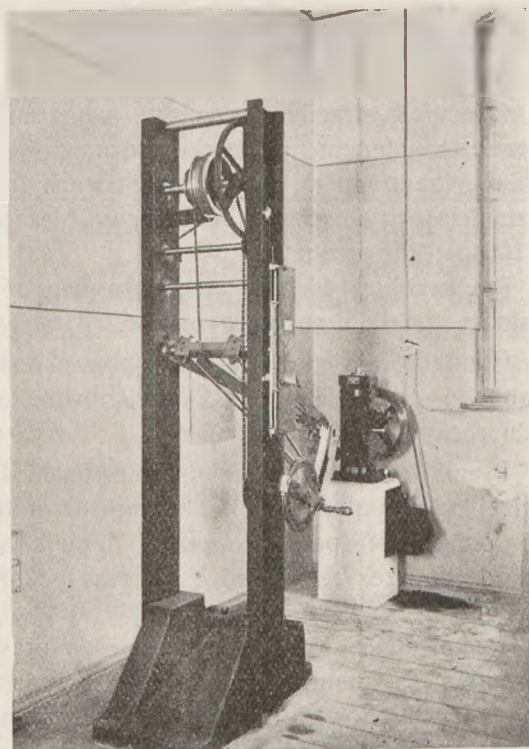
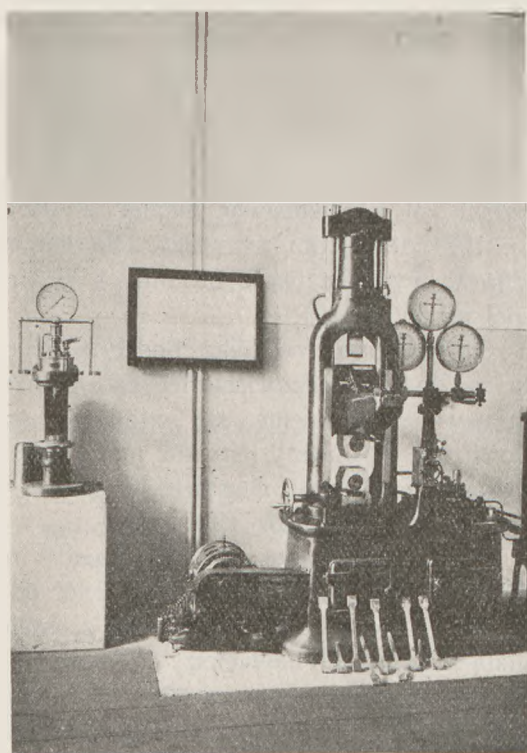
i Warszawa-Wschodnia) stanowią samodzielne jednostki gospodarcze, podporządkowane bezpośrednio Wydziałowi Mechanicznemu.

W 1919 roku powstała myśl wyodrębnienia warsztatów od W-lu Mechanicznego. Jednak za łącznością z zarządem trakcji przemówiły tak ważko potrzeby współpracy, że zamiar ten został zaniechany. Chodzi głównie o to, że naprawy, wykonywane przez warsztaty główne muszą być szybko przystosowane do potrzeb trakcji i ruchu, choćby nieraz kosztem

stanem parowozów, z trudnościami organizacyjnymi, ale w dużym stopniu z rozluźnieniem dyscypliny, z niedbalstwem i z ciągłym fermentem strajkowym.

Ferment ten miał pewne podstawy: stałe płace rzemieślnicze, niezależne od wydajności, były niższe od zarobków fabrycznych.

Zjawyły się projekty, aby odciąć zupełnie warsztaty główne od Dyrekcji, a nawet od całego organizmu kolejowego. Najdalej pod tym względem sięgnęły próby wydzierżawie-



Rys. 168 i 169. Warsztaty główne Warszawa-Główna. Laboratorium warsztatowe.

zmniejszonej wydajności pracy w warsztatach. Często trzeba ograniczać naprawę główną dla zwiększenia średniej lub nawet bieżącej, o ile odczuwa się brak taboru, albo o ile trzeba organizować szybko specjalne roboty dodatkowe. Pozatem wszystkie kwestje sporne pomiędzy trakcją a warsztatami mogą być regulowane z największym pożytkiem przez jednego zwierzchnika.

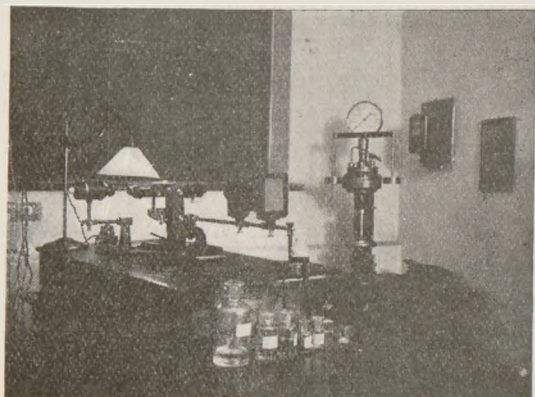
Ówczesna nadzwyczaj mała wydajność pracy w warsztatach była połączona nietylko z brakiem środków naprawczych, ze złym

nia warsztatów kapitałowi obcemu (Wafkol), które jednak nie doszły do skutku.

We wrześniu 1920 r. ustalone zostały dla warsztatów głównych pierwsze przepisy premjowe w postaci najbardziej pierwotnej. Poszczególne naprawy różnych typów taboru ocenione zostały w pewnych jednostkach naprawczych. Miesięczna wydajność każdego warsztatu, określona sumą tych jednostek naprawczych, była premjowana pewną stawką od jednostki. Obliczona w ten sposób suma premjowa była dzielona pomiędzy wszystkich

uczestników proporcjonalnie do płac i przepracowanego czasu. Tak pierwotna forma początkowego premjowania objaśnia się tem, że przedwojenne dane akordowe nie mogły być zastosowane, ponieważ i tabor był inny i środki naprawcze były zrujnowane.

W następnych latach ten prymitywny ogólny kocioł premjowy był rozbijany stopniowo na mniejsze kociołki. Najprzód na 3 grupy: parowozową, wagonów osobowych i wagonów towarowych, a potem na drobniejsze grupy wewnętrzne. Jednocześnie ustalono terminy robót, na podstawie których premjowanie było coraz bardziej indywidualizowane. Obecnie premja są już ustalone indywidualnie w zależności od robót podstawowych. Odstępstwa dotyczą niektórych robót, które można wykonywać tylko przez brygady o składzie niewielkim (najwyżej 7 ludzi).



Rys. 170 i 171. Warsztaty główne Warszawa - Praga. Laboratorium warsztatowe.

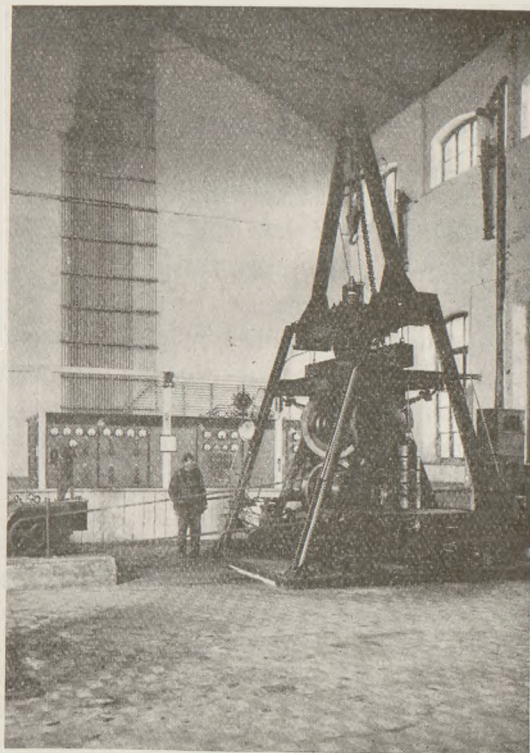
Premjowana jest cała ilość wykonywanych miesięcznie godzin wyznaczonych (t. zw. stuprocentowy Halsey) przy określonej stawce.

Oprócz premjowania działają skutecznie jeszcze inne środki. Zwiększono poważnie ilość obrabiarek, przestarzałe obrabiarki zamieniono na nowe—bardziej wydajne, niektóre szczupłe oddziały warsztatowe zostały rozszerzone, a w ostatnich latach wprowadza się bardziej racjonalna organizacja i skoordynowanie robót, ażeby możliwie zbliżyć się do naukowej organizacji, wprowadzanej w przedsiębiorstwach, obliczonych na masową produkcję.

Rys. 168—171 przedstawiają fragmenty pracowni badawczych w warsztatach głównych.

Całokształt zastosowania tych wszystkich środków ilustrują następujące wyniki wydajności warsztatów głównych, wyrażone w wypuszczonym z okresowych napraw taborze (Tab. XXVIII).

Liczby podane w nawiasach obejmują łącznie warsztaty główne i pomocnicze.



T A B E L A XXVIII.  
Wydajność warsztatów głównych.

Rodzaj	Naprawa	1921 r.	1924 r.	1927 r.
Parowozy	główna	94	118	142
	średnia	21 (170)	54 (319)	33(446)
Wag. osob.	główna	71	125	160
	średnia	298	196	205
	rewizja	975 (1363)	1387 (2050)	1231(1943)
Wag. tow.	główna	673	667	1050
	rewizja	5405 (6259)	5157 (5815)	7744(8085)
Praca, wyrażona w jednostkach naprawczych		96400*)	128270	186247

\*) liczba przybliżona

Całą sumę pracy warsztatów najlepiej charakteryzuje ostatnia rubryka: praca wyrażona w jednostkach naprawczych.

Za jednostkę naprawczą przyjęta jest na-

prawa, połączona z rewizją trzechletnią platformy towarowej, dwuosiowej.

Wydajność od 1921 r. została prawie po dwójona.

## 10. ORGANIZACJA PRACY DRUŻYN PAROWOZOWYCH.

Stała drużyna, lub stałe drużyny, pracujące na każdym parowozie, dają pewną rękojmię pod względem starannej obsługi parowozu, zabezpieczenia ruchu pociągów od stagnacji i możliwego oszczędzania na paliwie i na smarach.

Drużyny, wyznaczane dowolnie, lub często zmieniające się, takiej rękojmi nigdy nie dają, nawet przy obostrzonej kontroli. Ujemny wpływ dowolnie wyznaczanych drużyn na stan parowozów został już wyżej zilustrowany.

Nadmiar drużyn w stosunku do ilości parowozów czynnych w początkach pracy utrudniał uporządkowanie obsługi parowozów, Stopniowo ustalono dwie drużyny na każdym czynnym parowozie pociągowym i 3 drużyny (z podmianą) na przetokach 24-godzinnych i ten system utrzymuje się, jako system zasadniczy.

W pewnych jednak warunkach, kiedy praca dwóch drużyn nie sięga ustalonej normy czasu pracy, zwiększa się ilość czynnych parowozów, i cała grupa parowozów przechodzi w ręce drużyn pojedynczych. Wtedy zmniejsza się przebieg parowozu, ale zato powiększa się przebieg drużyny.

Dużą uwagę zwrócono na zwiększenie met zwrotnych parowozów. Jako zło konieczne krótkie mety pozostają w pociągach podmiejskich, osobowych i w pociągach zdawczych, towarowych (np. od Sosnowca do Łaz, na węźle Warszawskim w pociągach wyjęciowych).

W tych warunkach towarowe parowozy wyrabiają dziennie 60 do 100 km. Tymczasem parowozy na dalekich metach mogą osiągać 250 i więcej km w ruchu osobowym i do 180 km w ruchu towarowym.

Dla osiągnięcia tego celu rozwinięto już lub projektuje się rozwój odpowiednich po temu parowozowni (Piotrków, Kutno, Łódź, Praga, Warszawa-Główna) natomiast redukuje się działalność innych (Częstochowa, Skiernie-

wice, Siedlce) nie licząc zamkniętych lub wegetujących czasowo parowozowni zbędnych.

Do zwiększenia met przyczyniły się również łącznice (np. pod Koluškami, Skierniewicami). W ruchu towarowym np. łącznice pozwoliły wydłużyć mety zwrotne do 180 km, podczas gdy po przejściu kolei nie przekraczały one 90 km.

Zwiększone mety zwrotne zwiększyły od r. 1921 przebieg przeciętnego czynnego parowozu o 12%.

Dla zainteresowania drużyn parowozowych w zwiększonym przebiegu wprowadzone zostały w r. 1921 premje przebiegowe. Premje te zastępowały przedwojenne dodatki kilometrowe. Z chwilą więc wprowadzenia przez Ministerstwo Komunikacji opłat kilometrowych omawiane premja dla drużyn stały się zbędne.

Aby zachęcić drużyny do oszczędnego rozchodowania węgla, wprowadzone zostały w r. 1921 ruchome premja węglowe systemu Flamm'a. Stanowią one rodzaj konkursu w granicach każdej grupy parowozowej, obsługującej wspólnie grupę pociągów.

Według tego systemu premjuje się te drużyny, które spaliły na par-km przebiegu mniej węgla, niż spalono przeciętnie w całej grupie.

Te pierwotne premja dały materiał do obliczenia norm węglowych stałych na razie na par-km w każdej kategorii pociągów, a potem norm, uzależnionych od przewożonego ciężaru.

Widoczny jest więc stopniowy rozwój systemu premjowania podobnie do tego, jak się to obserwuje w premjach warsztatowych.

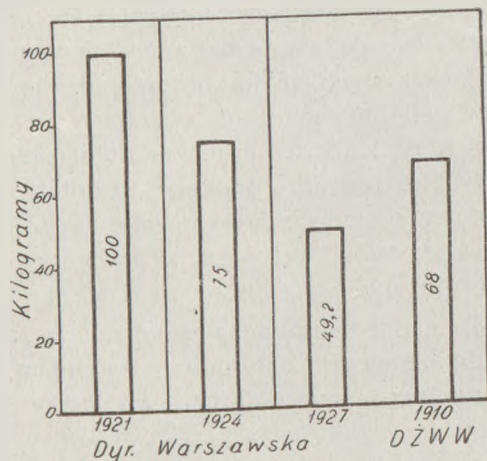
Rezultaty premjowania rozchodu węgla i innych zabiegów wyrażają się następującymi liczbami w węglu normalnym (6300 kcal/kg) por. tab. XXIX i rys. 172.

TABELA XXIX.  
Rozchód węgla na parowozach.

w roku	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
Na 1000 tn—km brutto spalono węgla, kg . .	100	75	49,2	68

Dyrekcja Warszawska przewozi około 30% wszystkich ciężarów i ładunków na P. K. P. Wobec tego zaoszczędzony w Dyrekcji tej węgiel ważko odbija się na przeciętnym rozchodzie węgla całej sieci P. K. P.

Spadek za 100 kg na 75 kg w r. 1924 należy przypisać głównie: polepszeniu się stanu parowozów, premjowaniu i zmniejszonym kradzieżom węgla.



Rys. 172. Rozchód węgla na parowozach.

W roku 1925 i 1926 na dalsze zmniejszenie rozchodu paliwa do 49,5 kg wpłynęły inne czynniki: wydłużone mety zwrotne a głównie — zwiększony znacznie ciężar pociągów towarowych.

To się objaśnia tem, że rozchód węgla na ruch samego parowozu jest ilością stałą, niezależną od ciężaru wagonów. Jeżeli ten stały rozchód dzieli się na większy ciężar wagonów, to na 1000 tn—km przewożonego ciężaru dochodzi mniejszy wydatek na sam parowóz.

Prócz tego na zmniejszenie rozchodu paliwa (liczonego od 1000 tn—km) wpłynęło

również premjowanie przetoków stacyjnych, oraz postęp techniczny i organizacyjny w gospodarce cieplnej (uporządkowanie gospodarki na składach opału, zakładanie sklepień, kursy fachowe i t. p.)

Rozchód smaru na parowozy i wagony razem może być odnoszony albo do osio—km, albo do tn—km brutto (Tab. XXX) Przy porównaniu z D. Ż. W-W. należy brać pod uwagę zwiększone z 6,4 tn do 8,1 tn przeciętne obciążenie osi, które odbijać się musi na rozchodzie smaru.

TABELA XXX.  
Rozchód smarów.

w roku	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
Rozchód smaru na 1000 tn—km brutto w kg. . .	0,44	0,31	0,12	0,14

Rozchód pieniężny na smary w stosunku do węgla jest rozchodem drobnym.

Wyniki, osiągnięte w porównaniu z D. Ż. W-W. można uważać już za wystarczające. Mogą one być polepszone dalej drogą zmian konstrukcyjnych i szabrowania torów.

Na przetokach (24-godzinnych) istniały 2 lub 3 drużyny, zależnie od miejsca, obecnie zaś 3 (nawet z ułamkiem). Wzrosło jednak silnie przeciętne obciążenie parowozu. Przebieg drużyny może być miernikiem administracyjnym pracy drużyny. Za miernik ekonomiczny należy przyjąć ilość przewiezionych przez jedną drużynę dziennie tn—km.

Stosunek wypadnie wtedy następujący (Tab. XXXI):

TABELA XXXI.  
Praca drużyny parowozowej

w roku	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
Przebieg dzienny drużyny km	34	35	64	90
Obciążenie czynnego par. tn.	345	370	495	290
Przewozy na 1 drużynę dziennie tn — km	11.730	19.610	31.680	26.100



## 11. ORGANIZACJA PRACY DRUŻYN KONDUKTORSKICH.

Drużyny konduktorskie Dyrekcji z chwilą przejścia kolei po okupantach w listopadzie 1918 r. utworzone zostały drogą zgłoszeń z pośród dawnych pracowników kolejowych. Każdy z pracowników starał się zająć jaknajlepszy posterunek służbowy i twierdził, że poprzednio był nadkonduktorem lub konduktorem, hamulcowych zaś prawie nie było.

Ponieważ akta osobiste pracowników zostały wywiezione w 1915 r. do Rosji, trudno więc było na razie zorientować się, czy wszyscy odpowiadają swemu zadaniu.

To też dla zbadania szczegółów i uregulowania służby konduktorskiej, już na samym początku powstania kolejnictwa polskiego, zarządzane zostały egzaminy kwalifikacyjne, które jakkolwiek prowadzone dla pośpiechu dość pobieżnie, dały wyniki takie, że wielu pracowników zostało wówczas usuniętych z drużyn konduktorskich zupełnie, lub też przeznaczonych na niższe stanowiska.

Dopiero na podstawie zebranych drogą omawianych egzaminów kwalifikacyjnych odpowiednich kart i wywiadów od każdego pracownika, przeprowadzone zostały nominacje pracowników na właściwe stanowiska w drużynach.

Ze względu na odmienny charakter służby drużyn konduktorskich od innych gałęzi służby kolejowej, służba konduktorska została zorganizowana w ten sposób, że na stacjach, gdzie ilość ludzi w służbie konduktorskiej wynosiła ponad 20 drużyn, wyznaczeni zostali specjaliści dyspozytorzy drużyn konduktorskich, na pozostałych zaś stacjach, posiadających mniej niż 20 drużyn, kierownictwo drużynami konduktorskimi powierzono zawiadowcom stacyj.

W początkowym okresie uruchomienia pociągów, służba konduktorska rozmieściła się samorzutnie tam, gdzie miała mieszkania, co w krótkim czasie zniewoliło Dyrekcję do prowizorycznego chociażby uporządkowania tej sprawy. Zostały skasowane drużyny na stacjach: Kalisz, Małkinia, Łapy i Łuków, co jednak nie było łatwe do wykonania z powodu

braku mieszkań na tych stacjach, na które drużyny musiały być przeniesione.

Regulowanie pracy drużyn konduktorskich dokonywane jest na podstawie specjalnych wykresów turnusowych, z uwzględnieniem wypoczynku po pracy.

W celu kontroli pracy i odpoczynku oraz normowania ilostanu pracowników drużyn konduktorskich, wprowadzone zostały specjalne wykazy pracy poszczególnych drużyn na stacjach.

Kontrola ta dała takie rezultaty, że praca drużyn konduktorskich została unormowana do 6 godzin 40 min. na dobę przy pociągach osobowych i do 8 godzin pracy przy pociągach towarowych, to jest doprowadzono ją do normy ustalonej przez obowiązujące przepisy, czego w początkach nie można było osiągnąć. Osiągnięto również dodatnie rezultaty pod względem normowania wymaganej ilości pociągo-kilometrów przebytych przez poszczególne drużyny.

Te napozór drobne wewnętrzne zarządzenia administracyjne dały dodatnie wyniki w gospodarce personalnej, dotyczącej służby konduktorskiej.

Stan ten wyraźnie ilustruje poniższa tabela XXXII, podająca ilość zatrudnionych pracowników w służbie konduktorskiej w każdym roku, oraz ilość przejechanych przeciętnie miesięcznie pociągo-kilometrów przez jednego pracownika.

TABELA XXXII.  
Praca drużyn konduktorskich.

R O K	Ilość pracowników.	Na głowę miesięcz. poc-km
1919	2082	427
1920	2242	386
1921	2159	444
1922	2358	497
1923	3268	488
1924	3239	489
1925	3056	578
1926	3223	623
1927	3423	616

Z powyższego wynika, że jakkolwiek liczba personelu wzrasta, jednak liczba prze-

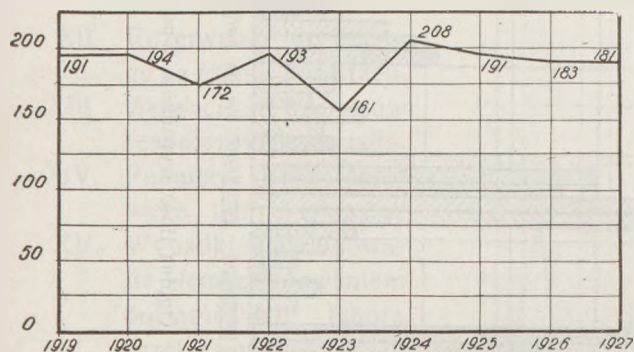
bytych przez każdego pracownika służby konduktorskiej przeciętnie w ciągu miesiąca poc-km wykazuje również poważny wzrost,

który tłumaczy się w znacznym stopniu usprawnieniem ruchu i pracy służby konduktorskiej.

## 12. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU (WYPADKI).

Z zestawień porównawczych wypadków, przy uwzględnieniu wzmagającej się intensywności ruchu, wynika, że pierwsze lata po objęciu kolei od okupantów, pod względem bezpieczeństwa ruchu, z uwagi na dużą ilość wypadków na liniach Dyrekcji, nie były pomyślne.

Główniejszymi przyczynami tego był brak odpowiednio wyszkolonego i doświadczonego personelu, oraz brak urządzeń, zabezpieczających przy znacznej, stale wzrastającej intensywności ruchu. Dokładna statystyka wypadków i ujednostajnienie ich klasyfikacji wprowadzone były od r. 1922.



Rys. 173. Ogólna ilość wypadków.

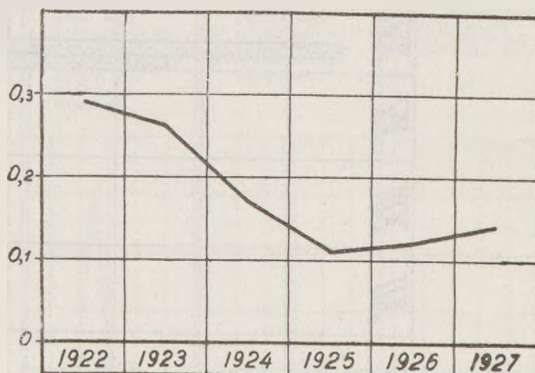
Poszczególne wypadki podzielono przytem na niżej wymienione ośmnaście kategorii:

I. Przejechanie przez pociąg sygnału „stój“.

II. Wjazd lub wyjazd pociągu na szlak lub odstęp, zajęty przez inny pociąg przy sygnale wyjazdowym, względnie posturunkowym, ustawionym na „jazda“, lub gdzie sygnał wyjazdowy nie istnieje.

III. Wyprawienie pociągu na szlak lub odstęp, na którym istnieje przeszkoda w warunkach, mogących wywołać katastrofę, przy sygnale wyjazdowym, względnie odstępowym, ustawionym na

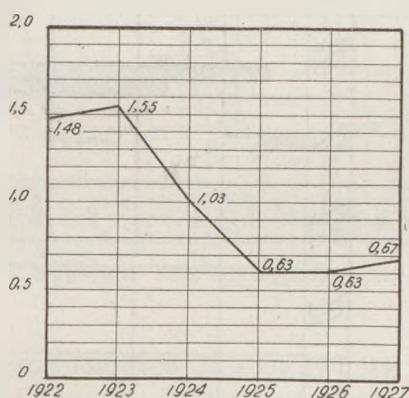
„jazda“, lub gdzie sygnał wyjazdowy nie istnieje,



Rys. 174. Ilość wypadków na 1 km.

albo nieprawidłowe wyprawienie pociągu na szlak (bez uprzedniego otrzymania zawiadomienia o przybyciu lub bez wyjednanie pozwolenia).

IV. Wjazd na stację (mijankę, bocznice), lub wyjazd ze stacji przy odnośnym semaforze ustawionym na „jazda“, na tor w obrębie stacji, na którym istniała

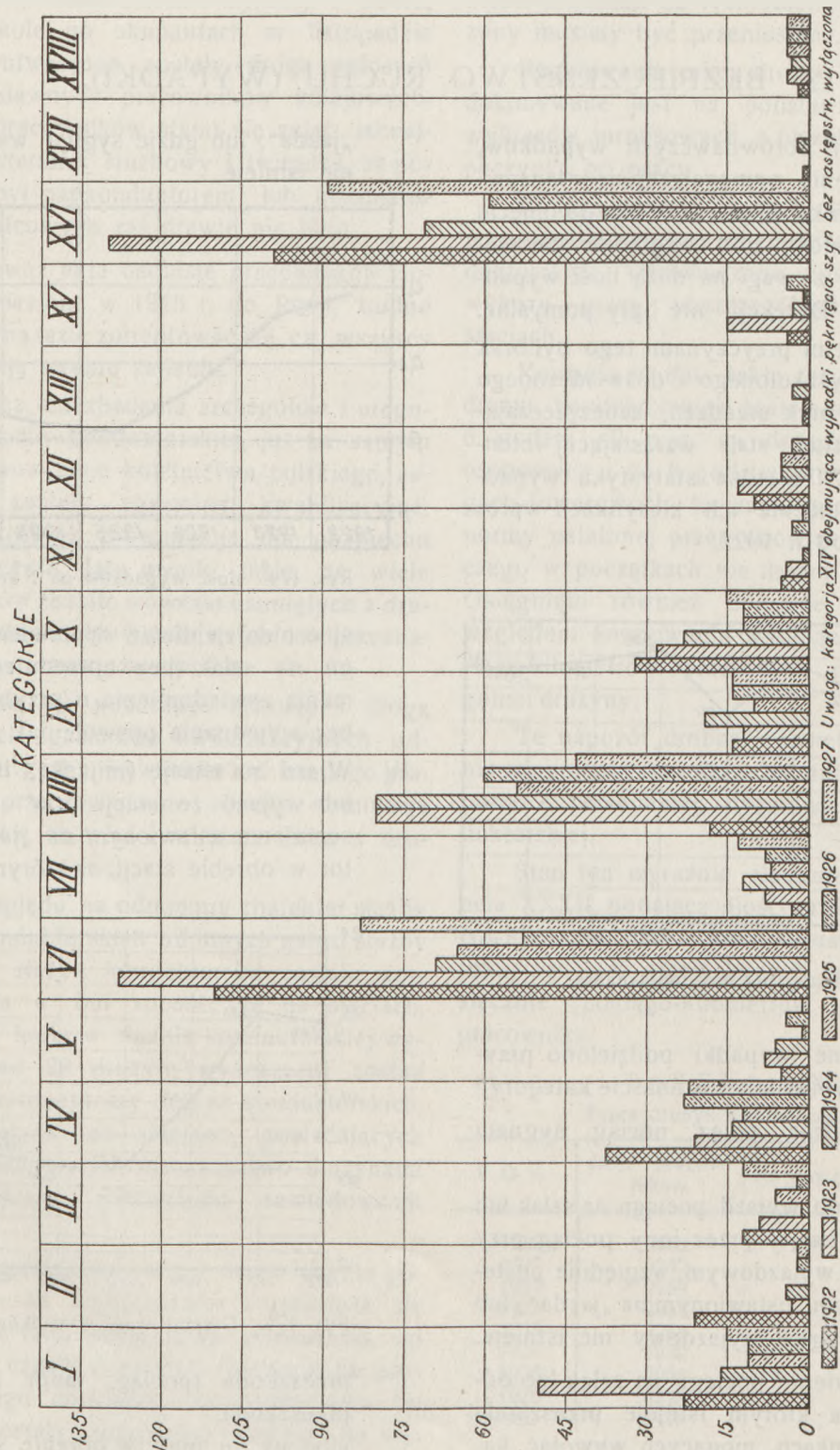


Rys. 175. Częstotliwość wypadków.

przeszkoda (pociąg, tabor lub inna przeszkoda, albo na tor inny, w obrębie stacji, niż było zamierzone (skutkiem nieprawidłowego nastawienia zwrotnic).

V. Wykolejenie pociągu na stacji spowodowane przestawieniem zwrotnicy pod pociągiem,

VI. Wykolejenie taboru przetaczanego, spowodowane przestawieniem zwrotnicy pod taborem,



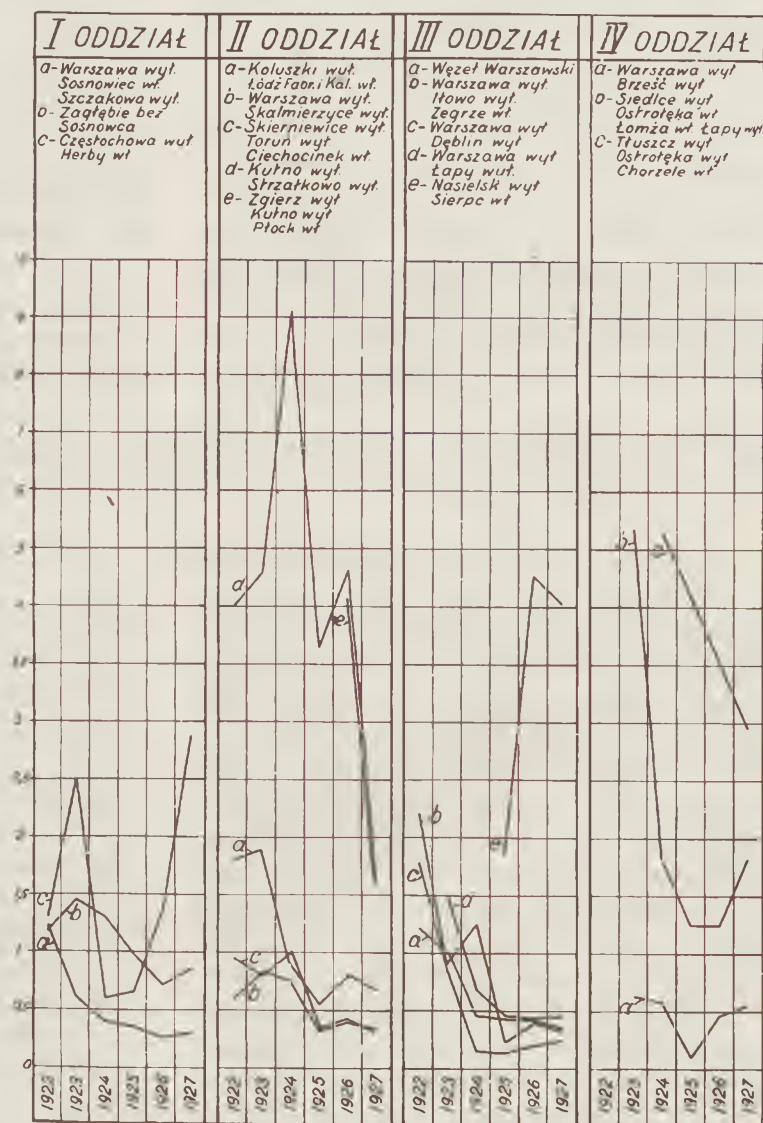
Rys. 176. Ogólna ilość wypadków z podziałem na kategorie.

albo złem nastawieniem zwrotnicy (nie-dociągnięciem ostrza do szyny ramowej).

albo złem nastawieniem zwrotnicy (nie-dociągnięciem ostrza do szyny ramowej), albo przyczynami niewyjaśnionymi.

- VII. Wykolejenie pociągu na skutek złego stanu toru, mostów, lub zwrotnicy, pęknięcia szyn torowych, lub przeskody (kamień, żelazo, drzewo), na szlaku lub na stacji.
- VIII. Wykolejenie taboru przetaczanego na torze stacyjnym, moście lub zwrotnicy, spowodowane złym stanem toru, mostu lub zwrotnicy lub najechaniem na przeszkody (kamień, żelazo, drzewo).
- IX. Wykolejenie pociągu, spowodowane złym stanem taboru.
- X. Wykolejenie taboru przetaczanego, spowodowane złym stanem taboru.
- XI. Zbiegnięcie wagonów ze stacji na szlak.
- XII. Rozerwanie się pociągu na szlaku i na stacji.
- XIII. Zepsucie się hamulców zespolonych w pociągu.
- XIV. Pęknięcie szyn torowych bez następstw.
- XV. Wypadki spowodowane złym załadowaniem pociągu lub taboru przetaczanego.
- XVI. Starcia się taborów przetaczanych i najazdy na kozioł oporowy.
- XVII. Przyjęcie pociągu z pilotem na tor zajęty.
- XVIII. Wypadki z pociągami z powodów niewyjaśnionych.

począwszy od r. 1922. Na rys. 174 przedstawiono ilość wypadków przypadającą na 1 km, na rys. zaś 175 przedstawione są odnośne współczynniki częstotliwości wypadków, t. j. stosunek ilości wypadków, przypadającej na 100.000 wykonanych



Rys. 177. Częstotliwość wypadków na poszczególnych odcinkach.

Na wykresie (rys. 173 i 176) uwidocziona jest ustalona na podstawie wyżej wspomnianej statystyki ogólna ilość wypadków z pociągami i przetaczanym taborem (z wyłączeniem wypadków rozerwań pociągów bez następstw, których nie można brać pod uwagę ze względu na zbyt ciężkie składy pociągów Dyrekcji w porównaniu z wytrzymałością sprzęgła u wagonów towarowych) za poszczególne lata,

parowozokilometrów do współczynnika napięcia (gęstości) ruchu. Współczynnik napięcia ruchu (ilość wykonanych w ciągu roku par-km przypadająca na 1 km długości eksploatacyjnej) przyjęty jest do obliczeń w jednostce, za którą przyjęto napięcie ruchu— 100.000 wykonanych w ciągu roku par-km na 1 km długości eksploatacyjnej.

Przełomowym pod tym względem był r. 1924, gdyż odtąd nastąpiła widoczna po-

prawa, czego dowodem służy fakt, że współczynnik częstotliwości wypadków, który w r. 1923 wyraził się liczbą 1,55, w następnym 1924 r. wynosił 1,03, w ciągu następnych lat obniżył się do 0,63—0,67.

Obok ogólnej poprawy współczynnika gęstości wypadków na głównych szlakach, począwszy od 1924 r., nieznaczne pogorszenie się w r. 1927 w porównaniu z r. 1926 nastąpiło na niektórych tylko odcinkach o gęstym ruchu. Związane to jest ze wzrostem na tych odcinkach napięcia ruchu przy wyczerpanej przelotności, co sprzyja wzmożeniu się liczby wypadków. Wysoki współczynnik gęstości wypadków oraz znaczne wahania na odcinkach o słabym ruchu (Kutno—Strzałkowo, Nasielsk—Sierpc, Siedlce—Ostrołęka i Tłuszcz—Ostrołęka—Chorzele, (por. rys. 177) nie charakteryzują należy-

cie istotnego stanu bezpieczeństwa ruchu na wspomnianych odcinkach, gdyż przy nieznanym ruchu jeden wypadek powoduje bardzo znaczną zmianę współczynników.

Niewątpliwy wpływ na zmniejszenie się ilości wypadków, a temsamem na zwiększenie się bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego podróżnych oraz pracowników kolejowych miało zastosowanie energicznych środków zaradczych, stopniowe ulepszenie urządzeń technicznych, zwiększenie liczby dyżurnych ruchu, przygotowanych na kursach fachowych, surowe kary i usuwanie od czynności (połączonych z ruchem pociągów) pracowników, których niedbalstwo spowodowało wypadki, oraz wprowadzenie ogólnego systematycznego szkolenia personelu, mającego bezpośrednią styczność z ruchem.

### 13. REKLAMACJE, WYNIKAJĄCE Z PRZEWOZOW I NADPŁAT, PRZEJAZDY BEZBILETOWE I SPRAWY SĄDOWE.

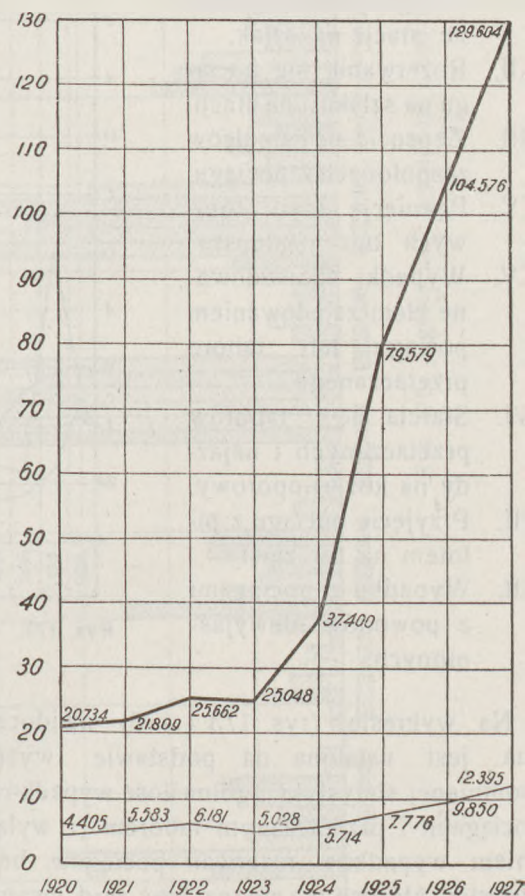
Do połowy lipca 1919 r. odpowiedzialności za zagubienie, brak wagi, lub uszkodzenie towarów i przesyłek i za przekroczenie terminu dostawy kolej nie ponosiła. Do 1 lutego 1922 r. istniała odpowiedzialność w ograniczonym zakresie. W tym okresie czasu zgłoszono 350 reklamacyj, które częściowo zostały uwzględnione. Od lutego 1922 r. wprowadzona została całkowita odpowiedzialność kolei. Ilość reklamacyj zgłoszonych nieco wzrosła. Ponieważ jednak wypłata następowała w obiegowych markach polskich, wydatki z tego tytułu, wobec postępów dewaluacji, były znikome.

Dopiero od chwili wprowadzenia waluty złotej w 1924 roku rozpoczyna się wzrost reklamacyj i ponoszonych w związku z nimi ciężarów.

Wzrost reklamacyj i przyznanych pretensyj przedstawia załączona tabela XXXIII.

TABELA XXXIII.  
Reklamacje o brak towaru lub o opóźnienie przewozu.

Rok	Ilość zgłoszonych reklamacyj z powodu braków towaru.	Wypłacono odszkodowania. w zł.	Ilość reklamacyj z powodu przekroczenia terminów.		Wypłacono odszkodowania. w zł.
			zgłoszonych.	przyjętych.	
1924	718	115.456,08	86	32	815,44
1925	811	153.670,28	140	37	1.924,46
1926	1.048	78.992,16	326	56	7.133,72
1927	2.054	163.970,83	684	206	24.571,13



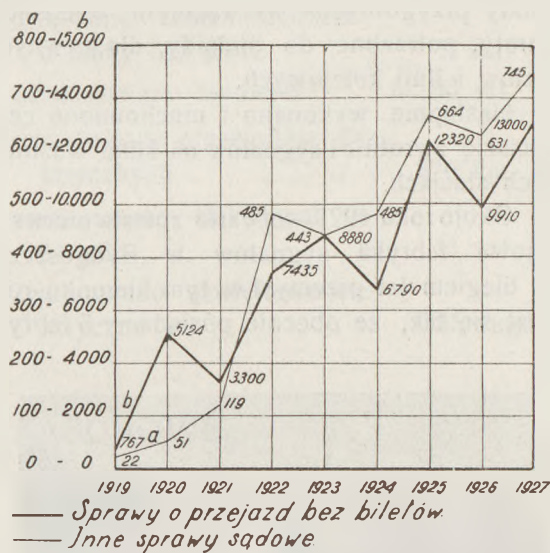
Rys. 178. Reklamacje o zwrot nadpłat za przewozy.

Ponadto z repartycji w różnych walutach za przesyłki międzynarodowe przyznano w r. 1924 odszkodowanie — z 97 reklamacyj, w r. 1925 — z 161, w 1926 r. — z 205 i w 1927 r. — z 267.

W obrębie Dyrekcji dokonano kradzieży: W r. 1925 — 127 przesyłek, w 1926 — 166 i w r. 1927 — 266. Wykres (rys. 178) przedstawia wzrost ilości reklamacyj o zwrot nadpłaty skutkiem błędnego obliczenia opłat przewozowych i innych należności. Wzrost tego rodzaju reklamacyj tłumaczy się wzrostem przewozów oraz brakiem dokładnej znajomości taryf kolejowych, skutkiem czego znaczna ilość reklamacyj nie jest uzasadniona.

Rys. 179 przedstawia ilość spraw prowadzonych z powodu przejazdów bezbiletowych i innych spraw sądowych. Silny wzrost ilościowy spraw, wywołanych przez przejazdy bezbiletowe tłumaczy się wzmożoną kon-

trolą, jaka w tym kierunku została wprowadzona.



Rys. 179. Sprawy wywołane przejazdem bez biletów i inne sprawy sądowe.

#### 14. PRĄDY SŁABE I SILNE.

Po ukończeniu wojny przystąpiono do przebudowy linii telegraficznych, budowy nowych, linii, przebudowy i odbudowy sygnalizacji, oświetlenia elektrycznego i instalacji elektrycznych dla napędu.

Dotychczasowe połączenia telegraficzne a szczególnie telefoniczne okazały się niewystarczające. Pobudowano więc linje telefoniczne z Warszawy do Lwowa, do Łodzi, do Katowic (1921—1922 r.) i do Łowicza, z Łodzi do Kutna, z Włocławka do Torunia, z Kuluszek do Piotrkowa, telegraficzną dyspozycyjną z Warszawy przez Łódź, Łowicz do Aleksandrowa, oraz telefoniczne: między poszczególnymi stacjami 597 km, dla połączenia dyżurnych ruchu z posterunkami 735 km, do budek torowych 1799 km, oraz przewodów blokowych 1461 km.

Jak już wspomniano na liniach telegraficznych, pozostawionych przez okupantów — przewody w niektórych miejscach znajdowały się zbyt blisko ziemi; zachodziła potrzeba zawieszenia nowych przewodów, należało więc przystąpić do przedudowy linii na poprzecznicę w celu otrzymania miejsca na nowe przewody, zabezpieczenia dolnych przewodów od uszkodzeń i możliwości stosowania krótszych

stupów, co było konieczne ze względu na większą odporność linii i na szybko wzrastającą cenę drzewa.

Od roku 1921 przebudowano na poprzecznicę 840 km linii i na tej przestrzeni założono 72870 poprzecznic żelaznych.

Ponieważ wprowadzenie na stacje znacznej ilości przewodów od 30 do 400 przy koniecznym z powodu tak znacznej ilości drutów zachowaniu niewielkich odległości pomiędzy nimi, co bardzo szkodliwie oddziaływa na działanie telegrafu i telefonów, nie mówiąc już o technicznych trudnościach przy wprowadzeniu tak znacznej ilości drutów, przystąpiono do przebudowy takich stacyj na dopływy kablami podziemnymi. W taki sposób przebudowano 33 stacje (rys. 180 i 181). Ułożono kabli podziemnych ogólnej długości 12427 m i nadpowietrznych 3216 metrów.

Od roku 1925 zaczęto stosować słupy nasyczone; ogółem od wskazanego roku do r. 1927 włącznie ustawiono słupów nasyczonych 4049.

W kierunku budowy sygnalizacji, w pierwszych latach, jak wyżej wspomniano, ograniczono się do najniezbędniejszych potrzeb, gdyż z braku fabryk w kraju trudno było należyście rozwinąć pracę w tym kierunku. Je-

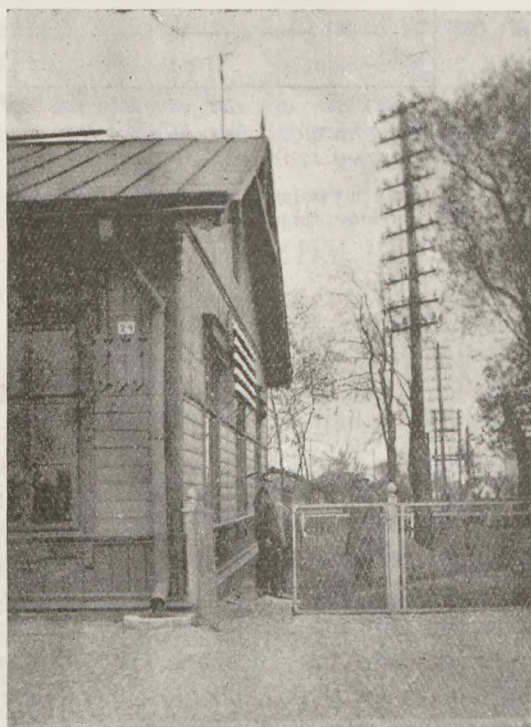
dnakże korzystając z pozostawionych przez Niemców półfabrykatów i starych aparatów, zostały przygotowane we własnym warsztacie aparaty, potrzebne do blokady, dla pewnych węzłów i linii kolejowych.

Następnie wykonano i uruchomiono centralizację zwrotnic i sygnałów na kilku ważniejszych stacjach.

Około roku 1921—otwarta została pierwsza krajowa fabryka sygnałów w Bydgoszczy, a z biegiem lat przemysł w tym kierunku rozwinął się tak, że obecnie posiadamy 5 fabryk,

maforów drewnianych na żelazne, z ustawieniem tarcz ostrzegawczych, ruchomych przed semaforami wjazdowymi i odstępowymi z wymianą kluczowych zamków zwrotnicowych blaszanych, oraz z wymianą drewnianych belek zaporowych na wykolejnice żelazne.

W zakresie prądów słabych w okresie 10-ciolecia wykonano prace następujące:  
zaopatrzone w blokadę linjową 28 szlaków  
ustawiono rozrządczych aparatów  
blokowych . . . . . 60 szt.



Rys. 180 i 181. Budynek stacyjny w Malkini przed i po przebudowie przewodów na kable podziemne.

przygotowanych w mniejszym lub większym zakresie do wyrobu urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

Po wykończeniu, wymienionych wyżej, najważniejszych robót pierwszej kolejności, wykonano w ubiegłym 10 letnim okresie następujące instalacje:

1. blokadę linjową na ogólnej długości 330 km,
2. centralizację 33 zwrotnic i 16 sygnałów,
3. blokadę stacyjną na niektórych stacjach kolejowych,
4. uporządkowano sygnalizację na wszystkich stacjach linii magistralnych z wymianą se-

ustawiono i wymieniono sygnałów  
linjowych . . . . . 818 szt.  
ustawiono stawideł ze skrzynkami  
zależności . . . . . 257 szt.  
ustawiono wykolejnic . . . . . 435 szt.  
przeprowadzono kanałów drewnia-  
nych i metalowych . . . . . 16374 m.b.  
założono kompensatorów . . . . . 749 szt.  
założono kontaktów rtęciowych . . 136 szt.  
zmontowano rogatki mechanicznych 203 szt.  
i wiele innych mniej ważnych robót.

W zakresie prądów silnych trudności w otrzymaniu potrzebnych materiałów i maszyn,

oraz w przygotowaniu odpowiedniego pewnego i wyszkolonego personelu, do utrzymania urządzeń w stanie sprawnym i do niezbędnego rozszerzenia instalacji były olbrzymie. Najlepiej ilustruje już wykonaną pracę w dziale prądów silnych poniżej przytoczone zestawienie powiększonego inwentarza elektrowni w zakresie silników elektrycznych, transformatorów i lamp, oraz zapotrzebowania i dostawy prądu.

Obraz ilościowy robót, wykonanych w ubiegłym dziesięcioleciu zawiera następujące zestawienie.

ustawiono silników elektrycznych o mocy 3140 KM.	315 szt.
ustawiono transformatorów o mocy 320 kVA.	9 szt.
zainstalowano żarówek . . . . .	11190 szt.
zmontowano przewodów elektrycznych . . . . .	370 km.
uruchomiono elektrowni na światło . . . . .	11 szt.
zmontowano oświetlenie elektryczne w . . . . .	335 wagonach.

## 15. SPRAWY ZASOBOWE.

Okupanci zaopatrywali koleje swoje za pośrednictwem t. zw. „Kriegstoffstelle“ i „Betriebsstoffstelle“, których zadaniem było dostarczanie wszystkich potrzebnych dla wojska i kolei materiałów (prócz węgla).

Magazyny tych urzędów, znajdujące się na terytorjum kolejowym, przeważnie w b. magazynach towarowych kolei, objęte były od razu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które żądało oddania sobie nawet materiałów pozostających na kolei i o charakterze wyraźnie kolejowym, np. zestawów kołowych, a w każdym razie chciało je posiadać w swoim rejestrze.

Po szeregu konferencji w protokule z dnia 10/1 1919 r. ustanowiono pewien porządek wzajemnego przekazywania sobie materiałów. Zaznaczyć jednak należy, że już w tym czasie Wydziałowi Zasobów stawiane były żądania zaopatrzenia potrzeb kolejowych, wynikających ze znacznych przesunięć wojsk podczas odbywającej się wówczas wojny z Sowiecami, oraz zaopatrzenia formujących się na wschodzie wojskowych dyrekcyj kolejowych.

W 1918/19 latach koleje były pozbawione olbrzymiej ilości materiałów, potrzebnych dla eksploatacji, oraz do naprawy zniszczonego różnolitego taboru kolejowego. Pracownicy kolejowi nie posiadali żadnego umundurowania, ciepłej odzieży, nie było przyrządów sygnalizacyjnych i narzędzi do utrzymywania w sprawności torów i do pracy warsztatów, a otrzymanie tego wszystkiego napotykało na olbrzymie trudności.

Przemysł krajowy, zniszczony przez okupantów, zaledwie zaczynał się odradzać. Na rynkach można było otrzymać przeważnie małowartościowe namiastki, niechętnie używane przez kolejarzy polskich, którzy też często nie umieli ich właściwie zastosować, a szkodliwe dla parowozów, z czym okupanci podczas wojny wcale się nie liczyli.

System, wprowadzony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, ześrodkowania w swem ręku całej masy materiałów, pozostawionych przez okupantów, zastosowało też Ministerstwo Rolnictwa w stosunku do materiałów drzewnych.

Na terenie kolejowym okupanci zgromadzili sporo materiałów drzewnych, przeznaczonych przeważnie na wywóz do Niemiec, jednocześnie zaś zakłady kolejowe były zupełnie pozbawione wszelkich materiałów drzewnych, potrzebnych do naprawy taboru, mostów, budynków i torów kolejowych. Umowa, zawarta z M-wem Rolnictwa na dostawę miliona podkładów kolejowych z wyrobieniem ich z drzewa ściętego przez okupantów, nie dała żadnego rezultatu, a potrzeby kolei były bardzo pilne, jeśli zważyć, że okupanci przez przeciąg wojny podtrzymywali tylko możliwy stan torów, nie przeprowadzając żadnych planowych robót.

Stąd powstała potrzeba z jednej strony wyszukania dostawców, którzy podjęliby się dostarczyć potrzebne podkłady, deski i budulec z drugiej, wyzyskanie zapasów ściętego przez okupantów drzewa, które inaczej byłoby



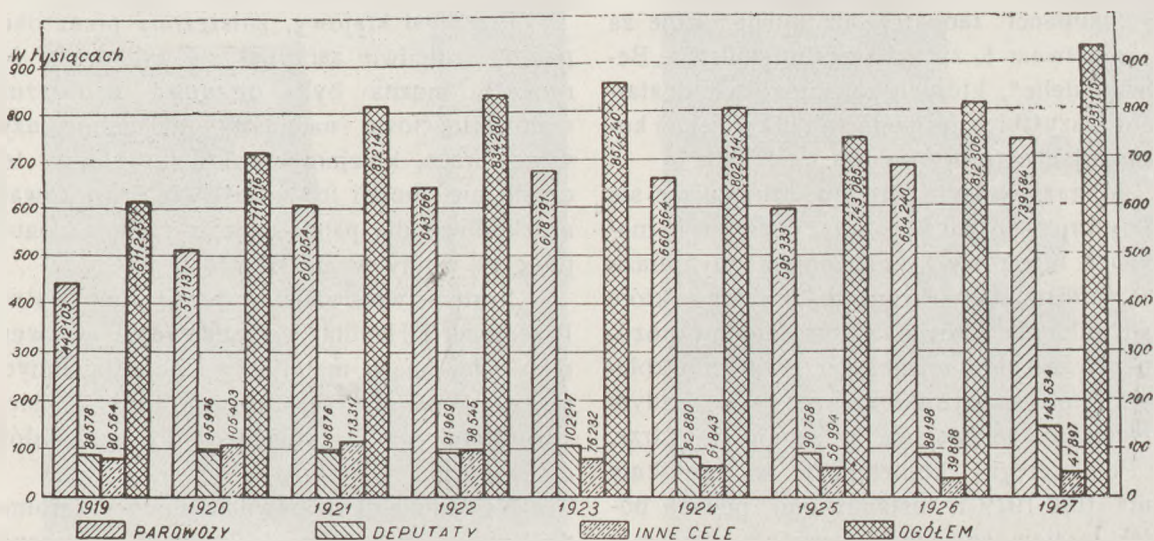
wykupione przez kupców i następnie po znacznie droższych cenach oddane kolei. W tym celu zakontraktowano od Zarządu Ziemi Wschodnich tartaki w Gródku, Narewce, Przyborowie i Jeziorach w których, łącznie z tartakiem we Fronołowie, przetarto i dostarczono znaczne ilości tarcicy dla kolei, zaspakajając najpilniejsze potrzeby warsztatowe i budowlane.

Sprawa zaopatrzenia kolei w paliwo napotykała w pierwszych latach, dopóki kopalnie nie zdołały doprowadzić swej wydajności do normy oraz do czasu przyłączenia Śląska, na znaczne trudności. Przydział węgla odbywał się w Państwowym Urzędzie

Poniżej podane są roczne ilości węgla w tonach, spożytego w Dyrekcji Warszawskiej w omawianym okresie czasu (Tab. XXXIV).

T A B E L A XXXIV.  
Ogólny rozchód węgla.

R o k	Parowozy tn	Deputaty tn	Inne cele tn	R a z e m tn
1919	442.103	88.578	80.564	611.245
1920	511.137	95.976	105.403	712.516
1921	601.954	96.876	113.317	812.147
1922	643.766	91.969	98.545	834.280
1923	678.791	98.245	76.232	853.268
1924	660.564	82.880	61.843	805.287
1925	595.333	90.758	56.994	743.085
1926	684.240	88.198	39.868	812.306
1927	739.284	143.634	47.897	931.115
Razem	5.557.172	877.114	680.663	7.115.249



Rys. 182. Ogólny rozchód węgla.

Węglowym raz na miesiąc przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Kolei i Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej. Wobec niedostatecznego wydobycia węgla, koleje otrzymywały pomimo stałych protestów zupełnie niedostateczne ilości i nie tylko nie mogły stworzyć niezbędnego dla kolei miesięcznego zapasu, lecz bardzo często w składach brakowało węgla i trzeba było przetrzącać go z innych składów, co zwiększało koszty naładunku i utrudniało gospodarkę cieplną. Stan ten pogarszała potrzeba wydawania pracownikom kolejowym deputatów węglowych, bez czego nie byłoby oni w stanie zaopatrzyć się w węgiel na rynku, gdzie węgla brakowało, a istniejący był sprzedawany za bardzo drogie pieniądze.

Rozchód węgla charakteryzuje również wykres przedstawiony na rys. 182.

Przy objęciu kolei po okupantach w składach Dyrekcji znajdowało się około 50.000 ton węgla.

Dyrekcja Warszawska tylko w nieznacznym stopniu stosowała drzewo jako opał dla parowozów i to przeważnie tylko na odcinkach prawego brzegu Wisły i tylko do 1920 roku.

Dla prawidłowego podziału węgla pomiędzy magazyny Dyrekcja już w roku 1919 zorganizowała biuro węglowe w Sosnowcu, które następnie Ministerstwo Kolei przekształciło na Centralne Biuro Węglowe dla podziału węgla pomiędzy wszystkie Dyrekcje, dla odbiorców węgla i rozrachunków z kopalniami.

Jako źródło zaopatrzenia się w materiały należy wskazać „Demat”, który objął kierownictwo zbiórki materiałów, pozostawionych przez okupantów na terenach wschodnich, oraz „P. U. Z. A. P.”, za pośrednictwem którego Dyrekcja otrzymywała niektóre materiały, nabywane z demobilu państw zaborczych, lub wprowadzane z zagranicy.

Wszystkie te źródła nie dawały jednak możliwości otrzymania potrzebnych kolei materiałów, których mógł dostarczyć jedynie przemysł.

Wydział Zasobów musiał organizować specjalne wyjazdy do Gdańska i zagranicę, gdzie nabywano niektóre materiały, Ministerstwo Kolei czyniło większe zakupy za pośrednictwem misji Hammonda i Margoschessa i z tych źródeł otrzymano dość znaczne ilości przeważnie narzędzi i przyrządów.

Trzeba było zachęcać fabryki, by przystąpiły do wytwarzania specjalnie potrzebnych kolei materiałów. Niestety warunki rynku i niestabilność waluty utrudniały te zabiegi w znacznym stopniu i jeżeli udawało się osiągnąć względnie dodatnie wyniki w Dyrekcji, zawdzięczać to należy przede wszystkim postawionej od początku zasadzie opłacania dostawców terminowo i rzetelnego traktowania dostaw. Wytworzyło to atmosferę zaufania i zachęcało fabryki i dostawców do traktowania zobowiązań względem Dyrekcji poważnie, często z ponoszeniem strat, wynikających ze stanu pieniężnego rynku.

Wyniki dokonanej pracy można zestawzić w tablicy zakupów, dokonanych przez Wydział Zasobów w omawianym czasie (tab. XXXV).

T A B E L A XXXV.  
Zakupy dokonane.

Rok	Zawartość umów na dostawy	Zakupiono na sumę	Rozchodowano materiałów		
			Na własne potrzeby	Napotrzeby innych dyrekcji	R a z e m
1919	1788	39.317.488	—	—	—
1920	1858	36.858.778	—	—	—
1921	1590	50.093.206	—	—	—
1922	1996	60.531.303	—	—	—
1923	2093	38.002.907	—	—	—
1924	2476	61.436.388	37.810.385	—	37.810.385
1925	2250	78.064.414	42.053.372	55.044.365	97.057.737
1926	3335	116.088.032	42.063.824	58.058.626	100.122.450
1927	3495	133.840.550	71.575.686	79.791.395	151.367.081

Pod względem organizacyjnym Wydział Gospodarczy (Zasobów) składał się od po-

czątku z trzech działów: ogólnego, magazynowego i zakupów.

Dział magazynowy miał sobie powierzony nadzór nad wszystkimi magazynami oraz prowadzenie ścisłej rachunkowości łożysk materiałów i ich wartości. Cała rachunkowość była ześrodkowana w Wydziale. Od r. 1923 rachunkowość przeniesiono do W-łu Rachunkowego, tworząc tam osobny dział kontroli materiałów zasobowych i przerzucając szczegółowe prowadzenie łożysk materiałów na magazyny.

Dział zakupów miał za zadanie znalezienie i zakup potrzebnych dla Dyrekcji materiałów. Przy dziale tym do 1923 r. istniała samodzielna sekcja rozrachunków z dostawcami, mająca pomiędzy innymi za zadanie sprawdzanie postępu dostawy (dla orientacji o sprawności firm). Od 1923 r. sekcję tą przeniesiono do Wydziału Rachunkowego.

Wreszcie przy Wydziale początkowo znajdowała się osobna sekcja opałów i materiałów drzewnych, oraz kontrola magazynów i laboratorjum chemiczne.

Organizacja na linii polegała na magazynach filjalnych i składach opału na stacjach, posiadających parowozownie, oraz na magazynach głównych do obowiązku których należało zaopatrywanie magazynów filjalnych we wszystkie potrzebne im materiały, które albo dosyłało bezpośrednio, albo też dostarczano za pośrednictwem specjalnych rozwozicieli, rozwożących materiały raz na miesiąc i zaopatrujących w nie wszystkie urzędy linjowe.

Wobec zaopatrywania przez Dyrekcję wszystkich pozostałych dyrekcji od czasu istnienia organizacji centralnych zakupów, magazyn główny na st. Warszawa-Wschodnia nazwano centralnym.

W 1922 roku Ministerstwo Kolei powołało do życia centralne biuro zakupów, w skład którego weszły najlepsze siły działu zakupów Dyrekcji Warszawskiej.

Centralne biuro istniało do 1924 roku, w którym zostało zreformowane z przydzieleniem funkcji biura częściowo do Ministerstwa Kolei, częściowo zaś do D. K. P. w Warszawie. W ten sposób Wydział Zasobów Dyrekcji Warszawskiej został obciążony dodatkową odpowiedzialną pracą. Jak widać z tabeli XXXV,

nabywanie materiałów dla innych dyrekcji K.P. wywoływało czynności dodatkowe, które są nie mniejsze niż czynności, połączone z nabywaniem materiałów dla potrzeb własnej Dyrekcji.

Ilość wykonywanej pracy przez centralę Dyrekcji w jednym tylko dziale zakupów, przedstawia tab. XXXVI:

T A B E L A XXXVI.  
Czynności personelu Wł. Zasobów.

R o k	Umów	Z a k u p ó w n a s u m ę
1919	26	600.000
1920	16	307.000
1921	9	290.000
1922	12	380.000
1923	15	270.000 .
1924	49	1.208 000
1925	37	1.300.000
1926	55	1.930.000
1927	57	2.190.000

Z powyższego zestawienia widoczna jest intensywność pracy, aczkolwiek wzięto tylko przeciętne cyfry. Zaznaczyć należy, że stopniowo redukowano personel etatowy w centrali zwiększając jego pracę kilkakrotnie.

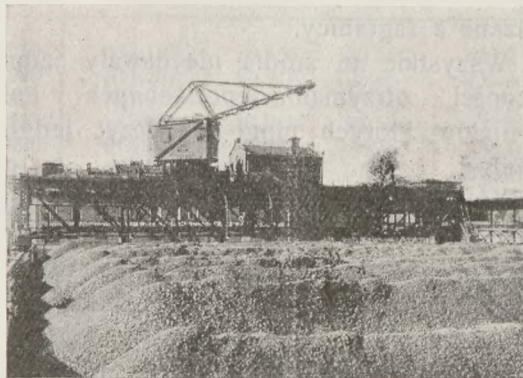
Prócz magazynów zasobowych bezpośrednio Wydziałowi Zasobów podlegają istniejące od początku magazyny drogowe, podległe administracyjnie Wydziałowi Drogowemu.

Zasadniczo magazyny te przydzielone są do każdego oddziału drogowego.

Magazyn oddziałowy posiada prócz materiałów nawierzchni i budowlanych, różne inne materiały, potrzebne służbie drogowej w ilościach zasadniczo miesięcznego zapotrzebowania, lub do określonych robót. Magazyny odcinkowe, podległe zawiadowcom odcinków, posiadają zasadniczo tylko materiały nawierzchni i niezbędne materiały do robót wykonywanych. Pod względem rachunkowym magazyny drogowe podlegały do 1923 r. Wydziałowi Zasobów; od tego roku podlegają W-łowi Rachunkowemu.

Wszystkie inne wydziały w urzędach im podległych posiadają materiały rozchodowe w granicach określonych budżetem. Materiały z chwilą wydania odnośnym wydziałom są spisywane z t. zw. kapitału zasobowego.

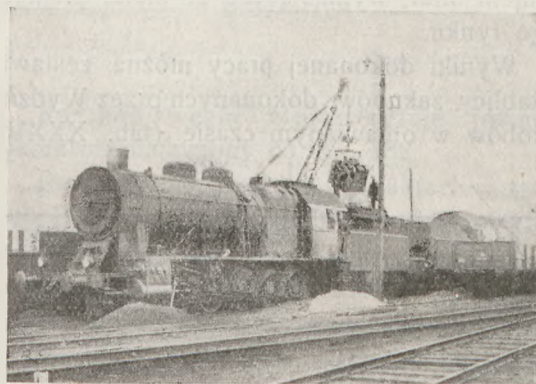
Wielkość kapitału zasobowego, określona początkowo w 1924 r. przez Ministerstwo dla Dyrekcji Warszawskiej na sumę 18.000.000 złotych, została podniesiona w 1927 r. do 32.000.000 zł. — Obecnie suma ta, wobec



Rys. 183. Węglowanie parowozów na st. Warszawa-Praga.

wzmoczonego ruchu, oraz przydzielenia Dyrekcji centralnego zakupu wielu materiałów o dużym obrocie, jest niewystarczająca, i należy oczekiwać, że kapitał zasobowy będzie powiększony

Wreszcie należy zaznaczyć, że urządzenia magazynowe w Dyrekcji są niedostateczne i środki naładunku bardzo niedoskonałe, z braku odpowiednich kredytów, w związku z ogólnym położeniem gospodarczym w Państwie. W miarę



Rys. 184. Węglowanie parowozów na st. Piotrków.

możliwości finansowych stan urządzeń jednak stopniowo się poprawia. W Warszawie istnieje magazyn centralny, 4 magazyny główne, 1 filjalny i 6 składów opałowych (rys. 183). Zamierzone pobudowanie jednego magazynu cen-

tralnego, pomimo gotowego projektu — do-  
tychczas nie jest zrealizowane.

Urządzenia magazynowe, otrzymane po  
okupantach, były w stanie opłakanym. W 23  
składach opałowych znaleziono tylko 2 windy  
elektryczne; pozostałe — były to windy ręczne,  
starego ciężkiego typu, z małymi skrzynkami  
węglowymi. Obecnie funkcjonuje 9 wind elek-  
trycznych, uregulowano sprawę skrzyń, zaopa-  
trując większość składów w skrzynie 1 tonowe,  
co przyspiesza naładunek. Urządzono skład  
na Pradze z elektrycznym podnośnikiem i esta-  
kadą (rys. 183), wreszcie wprowadzono typ



Rys. 185. Dźwig elektryczny na st. Piotrków.

windy elektrycznej na kołach, dla możliwości  
przesuwania jej do składu, gdzie zachodzi po-  
trzeba naładunku. Winda taka może być również  
napędzana ręcznie (por. rys. 184 do 186).

Dążąc do polepszenia warunków węgło-  
wania parowozów pobudowano w Kutnie duży  
skład z systemem węglowania z estokady.

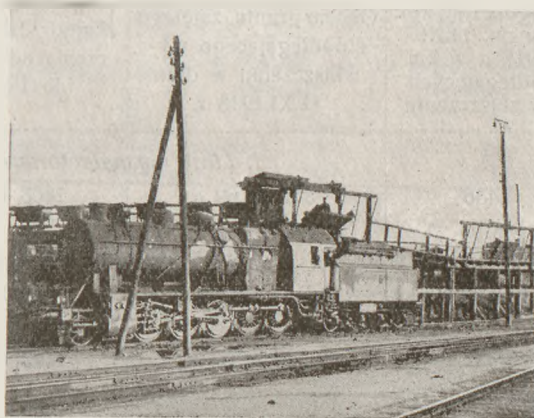
Pobudowano nowy skład w Sosnowcu.  
Wreszcie zaprojektowano pobudowanie dużych  
składów węglowych w Łodzi i Piotrkowie.

Urządzenia magazynowe są nader niedo-  
stateczne: obok ciasnoty miejsca magazyny  
nie posiadają odpowiednich podnośników, mu-

szą ręcznie przysuwać znaczne ciężary, nie  
posiadając żadnych dźwigów, przystosowanych  
do takiej pracy.

W okresie trudności, wynikających z braku  
towarów na rynku, Wydział Zasobów utrzymy-  
wał własne samochody ciężarowe, które uła-  
twiały sprowadzanie materiałów z miasta do  
odległych i rozrzuconych magazynów.

Jako przedsiębiorstwo pomocnicze prowa-  
dził W-ł Zasobów w 1919 — 1920 r. wymie-  
nione już 5 tartaków, na których przecierano  
drzewo nabyte od Zarządu Ziemi Wschodnich,  
a ścięte jeszcze przez okupantów. Kampanja  
1920 r. przerwała działalność tych tartaków,  
które następnie, po wojnie, przeszły pod zarząd  
Dyrekcji Wileńskiej.



Rys. 186. Węglowanie parowozów na st. Łazy.

Jako przedsiębiorstwo prowadzi też W-ł  
Zasobów nasycalnię podkładów w Ostrowiu-  
Mazowieckim o sprawności nasycania (przy  
3-ch kotłach) miliona podkładów i znacznej  
ilości innych materiałów, jak słupy telegrafic-  
zne i podrozdnicze.

Nasycalnia była do 1926 r. prowadzo-  
na sposobem gospodarczym. Od 1926 r.  
prowadzona jest przez firmę prywatną, je-  
dynie pod nadzorem Dyrekcji. Koszt nasycania  
podkładów wynosi 2,45 zł. od sztuki. Nasycal-  
nia stosuje system nasycania zapomocą emulsji  
marki „Krezonaft“.

## 16. SPRAWY WYWŁASZCZANIA GRUNTÓW.

W zakresie wywłaszczania gruntów zadania Dyrekcji polegają przede wszystkim na prowadzeniu bieżących spraw wywłaszczeniowych, ponadto na uregulowaniu tych spraw, które wynikły z zajęcia gruntów pod koleje przez zaborców lub okupantów i dotychczas niewykupionych, a których jest bardzo dużo. Ustalenie stanu faktycznego wywłaszczeń, dokonanych przez b. zaborców i okupantów, było zupełnie przypadkowe i wymagało b. dużo

energji dla ustalenia drobnych czasem szczegółów. Nawet po zwrocie aktów z Rosji, w marcu 1924 roku, odtwarzających pewne tylko fragmenty, dokonanych wywłaszczeń, sprawa pomiarów i ustalenia tytułu własności wymagać będzie dłuższej pracy.

Stan spraw wywłaszczeniowych w okresie od listopada 1918 roku do 1 stycznia 1928 roku, ilustruje następujące zestawienie (tab. XXXVII):

T A B E L A XXXVII.  
Wywłaszczenia gruntów.

Długość linii kol. w dn. 11.XI 1918 r. w km podlegających wywłaszczeniu	Obszar gruntu, zajętego i podlegającego wywłaszczeniu w dniu 11.XI.1918 r.	Zajęto dla wywłaszczenia od 11.XI.1918 do 1.I.1928 r.	Obszar gruntu za który wypłacono wynagrodzenia od 11.XI.1918 do 1.I.1928 r.	Suma wypłacona za grunty od 11.XI.1918 do 1.I.1928 r.
	<i>1. Linje normalnotorowe.</i>			
1436	312 h. 69 a	1668 h. 26 a	1399 h. 13 a	zł. 2.152.086,44
	<i>2. wąskotorowe</i>			
856,4	615 h. 54 a	64 h. 13 a	25 h. 15 a	zł. 36.979,77
O g ó ł e m:				
2292,4	928 h. 23 a	1732 h. 39 a	1424 h. 28 a	zł. 2.189.066,21

# V. SPRAWY PERSONELU.

## 1. ILOSTAN PERSONELU.

W ciągu dziesięciolecia, skutkiem naturalnego ubytku, przeprowadzonych redukcji, zakazów przyjmowania nowych pracowników i wzrostu przewozów Dyrekcji, początkowy nadmiar pracowników został usunięty i nastąpił nawet pewien brak personelu, szczególnie dotkliwy w zakresie pracy kierowniczej i zawodowo wykwalifikowanej. Wobec stopniowego ożywienia się życia gospodarczego kraju

i wzmocnienia zapotrzebowania na pracowników ze strony przemysłu, handlu i szkolnictwa zawodowego dopływ świeżych sił fachowych do kolejnictwa znacznie osłabł, co jest zjawiskiem ujemnym.

O stopniowych zmianach w liczebności personelu w liczbach ogólnych i w odniesieniu do mierników pracy, dają pojęcie załączone tabele XXXVIII i XXXIX.

T A B E L A XXXVIII.  
Ogólna ilość personelu Dyrekcji

R o k	Ilość pracowników		Ilość pracowni- ków na 1 km		I l o ś ć p r a c o w n i k ó w							
	Ogółem	Z wyłą- czeniem pracowni- ków war- sztatow- ych	ogółem	bez prac. warszt.	na 1000 par-km		na 1000 poc-km		na 100000 osi osio-km		na milion brutto tn-km	
					ogółem	bez prac. warszt.	ogółem	bez prac. warszt.	ogółem	bez prac. warszt.	ogółem	bez prac. warszt.
1921 r.	35667	29489	28,15	23,27	2,13	1,76	3,10	2,57	4,76	3,93	6,19	5,11
1922 r.	36314	30054	26,33	21,79	1,76	1,45	2,54	2,10	4,01	3,32	5,18	4,28
1923 r.	41004	34115	20,44	17,06	1,55	1,29	2,14	1,78	3,33	2,76	4,53	3,79
1924 r.	34577	27375	16,69	13,21	1,32	1,05	1,82	1,44	2,79	2,21	3,61	2,86
1925 r.	33668	26874	15,58	12,44	1,21	0,96	1,59	1,27	2,29	1,83	2,89	2,31
1926 r.	33283	26387	15,09	11,97	1,07	0,85	1,38	1,09	1,75	1,39	2,17	1,72
1927 r.	32898	26294	14,92	11,92	1,00	0,80	1,30	1,04	1,64	1,31	2,02	1,62

T A B E L A XXXIX

Przeciętna ilość pracowników, przypadająca w 1927 r. na poszczególne rozdziały budżetowe wydatków osobowych i rzeczowych

Klasyfika- cja budżetowa	Dział pracy	Ilość pracowni- ków	U w a g i
Rozdział 1	Służba dyrekcyjna	1110	Centrala
" 2	" drogowa	4583	W-ł Drogowy
" 3a	" stacyjna	7318	} W-ł Eksploat.
" 3b	" handlowa	2105	
" 3c	" konduktor.	3375	
" 4a	" trakcji	860	
" 4b	" parowozowa	396	} W-ł Mechan.
" 4c	" wagonowa	1130	
" 5	" warsztatowa	6793	
" 6	" elektrotech.	468	W-ł Elektrotech.
" 7	" sanitarna	223	W-ł Sanitarny
" 8	" zasobowa	548	W-ł Zasobów
	Przed- sięb. pomoc. elektrownie	369	
Dział 4 i 5	Odbudowa i inwestycje	54	
	Razem	32898	

O naturalnym ubytku pracowników w związku

z przechodzeniem ich na emeryturę świadczy załączona poniżej tabela XL.

T A B E L A XL.

Ilość emerytów.

Rok	E m e r y t u r						
	przy- znano emery- tur	Ubyło	Stanna 31.XI 1927	W t e j l i c z b i e			
				Emer.	Wdów	Sierot	Rent.
1919	2.434	885	1.549	—	—	—	—
1920	567	174	1.942	—	—	—	—
1921	437	171	2.208	—	—	—	—
1922	1.309	1.241	2.276	—	—	—	—
1923	1.273	128	3.421	—	—	—	—
1924	1.269	147	4.643	—	—	—	—
1925	691	26	5.308	2.539	2.204	295	270
1926	1.020	163	6.165	2.804	2.697	315	349
1927	1.232	634	6.763	3.065 <sup>1)</sup>	2.965 <sup>2)</sup>	350	383

<sup>1)</sup> nieetatowych 248.

<sup>2)</sup> " 144.

Zestawienie wydatków osobowych zawiera Tab. XLI.

TABELA XII

## Z E S T A W I E N I E

ogólne wydatków osobowych za 1924, 1925, 1926 i 1927 r.

RODZAJ WYDATKÓW	1 9 2 4		1 9 2 5		1 9 2 6			Od 1/IV 1927 do 31/III.28	
	Prelimi- nowano	Wydano	Prelimi- nowano	Wydano	Prelimi- nowano	Wydano	Wydano	Prelimi- nowano	Wydano
	Z	Ł	T	Y	C	H			
<i>Wydatki osobowe</i>									
Płace pracowników etatowych . . . . .	39.465.140,—	40.837.712,02	42.707.880,—	49.917.071,75	49.690.340,—	48.671.364,51	54.831.645,—	59.541.575,99	
Płace pracowników nieetatowych . . . . .	8.155.151,—	7.704.827,52	11.184.690,—	8.960.105,73	10.784.935,—	11.591.439,37	13.929.705,—	15.646.627,53	
Dodatki służbowe . . . . .	36.000,—	30.037,11	—	—	583.510,—	542.086,90	688.700,—	682.623,84	
Koszta podróży i djety . . . . .	593.800,—	598.002,80	670.371,—	663.627,81	687.704,—	629.239,50	695.730,—	805.023,69	
Umundurowanie . . . . .	1.104.103,—	866.926,30	1.271.760,—	1.066.717,73	2.091.810,—	1.218.664,16	1.881.530,—	1.437.798,24	
Premje . . . . .	85.255,—	486,13	389.523,—	432.422,96	445.280,—	419.899,18	671.720,—	420.969,83	
Kilometrowe . . . . .	7.641.350,—	8.196.292,74	10.356.400,—	10.597.378,78	7.744.290,—	8.421.664,73	7.694.190,—	8.571.195,47	
Wynagrodzenia pieniężne . . . . .	154.800,—	154.726,47	107.000,—	71.969,13	110.445,—	105.101,11	443.575,—	433.542,28	
Wynagrodzenia akordowe . . . . .	149.000,—	148.558,55	117.500,—	115.605,64	150.085,—	146.011,28	353.000,—	352.934,48	
Zapomogi . . . . .	84.700,—	93.482,42	70.000,—	23.782,20	82.050,—	77.425,81	174.700,—	174.499,43	
Zasiłki na opłaty szkolne . . . . .	1.528.200,—	1.310.377,02	1.542.000,—	1.494.021,24	1.728.250,—	1.467.955,20	1.714.500,—	1.690.057,69	
Dodatki za służbę nocną . . . . .	—	—	455.000,—	411.534,29	—	—	9.000,—	11.247,77	
Uposażenia emerytalne . . . . .	6.012.000,—	3.603.236,18	5.004.220,—	5.121.565,31	5.825.800,—	6.080.095,94	7.290.650,—	8.447.661,36	
Dary z łaski . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
Inne wydatki przewidziane w ustawie emery- talnej . . . . .	250.000,—	168.319,59	275.000,—	187.220,77	186.500,—	239.942,49	232.000,—	238.641,43	
Zapomogi dla emerytów, oraz wdów i sierot po nich . . . . .	7.500,—	5.618,—	17.000,—	16.639,—	13.200,—	12.100,—	30.000,—	20.830,00	
Odszkodowanie na podstawie ustawy o ubezpie- czeniu od wypadków . . . . .	42.800,—	36.137,89	80.200,—	124.215,73	166.000,—	182.908,32	182.000,—	252.883,42	
Wydatki osobowe razem . . . . .	65.309.799,—	63.754.740,74	74.248.544,—	79.203.878,07	80.290.199,—	79.805.848,50	90.822.645,—	98.759.024,53	

## 2. WYDAJNOŚĆ PRACY PERSONELU.

Wydatność pracy personelu Dyrekcji w porównaniu ze stanem rzeczy na b. D. Ż. W. W. przedstawia się jak następuje.

Personel Dyrekcji Warszawskiej liczony jest łącznie z personelem, odnoszonym na rozchody rzeczowe, bez kolei wąskotorowych i pracowników sezonowych (Tab. XLII).

TABELA XLII.

Ilość poc-km, przypadająca dziennie na pracownika

R o k	1921	1924	1927	1910 (DZWW)
Ilość personelu . . . . .	35.667 <sup>1)</sup>	34.577	32.898	18.200
„ poc-km dziennie . . . . .	31.500	51.900	69.300	24.200
Na głowę poc-km dzien. . . . .	0,9	1,50	2,11	1,33

<sup>1)</sup> bez węzła Siedleckiego i Ostrołęckiego, które zaliczone były do Dyrekcji Wileńskiej.

Jest to wymierna administracyjna i organizacyjna. Wymierna finansowa mogłaby być liczona w tn-km ładunku na głowę personelu. Różne jest jednak obliczanie ładunku w ruchu osobowym w Dyr. Warsz. i na D.Ż.W-W.

Można porównać ilość pracowników na 100.000 osio-km rocznie (Tab. XLIII).

TABELA XLIII.

Ilość personelu na 100.000 osio-km rocznie.

R o k	1921	1924	1927	1910 DZWW
Wykonano milionów osio-km . . . . .	749	1239	2005	598
Z tego wypadła obsada personelu na 100.000 osio-km rocznie . . . . .	4,8	2,79	1,64	3,00

Jest to obsada (1,64), wynosząca połowę obsady kolei Włoskich i Niemieckich w r. 1925 i ok.  $\frac{2}{3}$  obsady na całej sieci P. K. P. w r. 1927. Liczby najbardziej zbliżone do miernika ładunkowego dać może wydajność na głowę dziennie w tn-km brutto (Tab. XLIV).

TABELA XLIV.

R o k	1921	1924	1927	1910 DZWW
na jednego pracown. tn-km . . . . .	440	753	1350	580

Stosunek dwóch ostatnich liczb jest stosunkiem 2,33 do 1. Można liczyć, że obecnie na głowę personelu wypadła przewóz ładunków zwiększony 2,4 razy w stosunku do przewozów na D. Ż. W. W. Jest to rezultat zwiększenia szybkości handlowej, przyspieszenia obrotu taboru i zwiększenia wagi pociągów, umożliwiony w znacznej mierze przez system premjowania.

## 3. PERSONEL WARSZTATOWY.

Warsztaty kolejowe posiadają specjalne warunki pracy, i ogólne mierniki nie znajdują tu właściwego zastosowania, wobec czego dział ten należy traktować osobno.

Naprawa okresowa taboru na P.K.P. nie jest ograniczona przynależnością jego do danej dyrekcji i prowadzona jest przez poszczególne warsztaty według typów taboru, bez względu na jego przynależność. D.Ż.W-W. wykonywała wyłącznie naprawę własnego taboru (z małymi wyjątkami). Właściwą więc miarę wydajności personelu warsztatowego na P.K.P. dać mogą jednostki naprawcze obejmujące naprawy okresowe.

Liczb tych oczywiście dla D.Ż.W.W. nie ma (Tab. XLV).

TABELA XLV.

Ilość jednostek naprawczych, przypadająca na pracownika warsztatowego.

R o k	1921	1924	1927
Jednostek naprawczych . . . . .	96400*)	128270	186247
Liczebność person. warsztat. . . . .	6176	7094	6793
Na głowę jednost. napr. . . . .	16	18	28

\*) Liczba przybliżona

W stosunku do roku 1924 mamy w r. 1927 wzrost wydajności przeszło o 50%, co odpowiada w zupełności wzrostowi wydajności



pracy mierzonej w poc-km dla całego personelu dyrekcyjnego.

Dla względnego porównania z D.Ż. W.W. nie nadają się ani par-km (3,4 osi pod przeciętnym parowozem D.Ż. W.W. i 4,6 w Dyr. Warsz.), ani poc-km, wobec większych składów pociągowych. O ile nie uwzględniać większego obecnie ciężaru osi wagonowej, wówczas na 1.000.000 osio-km rocznie wypada obsada warsztatowa (Tab. XLVI):

T A B E L A XLVI.

Ilość pracowników warszt., przypadająca na milion osio-km., rocznie.

R o k	1921	1924	1927	1910 D.Ż. W. - W.
pracowników . . . .	8,2	5,7	3,4	4,2

W stosunku więc do D.Ż. W.W. obsada warsztatowa jest poważnie zmniejszona, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę zwiększony przeciętny ciężar osi wagonowej i parowozowej i zmniejszony czas pracy z 52 na 46 godzin tygodniowo.

Przy takiej obsadzie zaspokojone były w r. 1927 potrzeby napraw okresowych parowozów i wagonów towarowych, ale nie były zaspokojone potrzeby wagonów osobowych.

#### 4. PRZEPISY, INSTRUKCJE, REGULAMINY i ZARZĄDZENIA BIEŻĄCE.

Niezależnie od zarządzeń doraźnych i bieżących, szczególnie w pierwszych latach pracy Dyrekcji, zachodziła niejednokrotnie potrzeba opracowywania przepisów i instrukcyj technicznych do chwili, gdy pracę tę przejęły władze centralne.

Wspomniano już poprzednio o powstaniu pierwszej taryfy kolejowej. W podobny sposób wypadło z resztek przepisów okupacyjnych lub przedwojennych odtwarzać lub tworzyć na prędce nowe, obowiązujące instrukcje w celu zaspokojenia niecierpiących zwłoki potrzeb rozwijającego się ruchu i przewozów.

Nie jeden z opracowanych wówczas regulaminów nie stracił nic na aktualności i obowiązuje do dnia dzisiejszego.

W końcu 1926 roku podjęta została i przeprowadzona kodyfikacja wszystkich obowiązujących zarządzeń Dyrekcji. W tym celu

Wyniki pracy warsztatowej ujawniają się w zmniejszonym % chorego taboru. Tkwią one również w zwiększonym przebiegu inwentarzewego i czynnego taboru i w oszczędności na węglu.

Sprawność pracy w zakresie służby z sobą w przedstawia Tab. XXXVI, podana wyżej (por. str. 116 Rozdz. IV: Sprawy zasobowe).

Pracę personelu lekarskiego charakteryzuje tabela XLVII.

T A B E L A XLVII.

Praca personelu lekarskiego.

Wyszczególnienie	1924	1925	1926	1927
Ilość lekarzy rejonowych	63	61	62	61
„ porad ogółem . . .	405634	324500	340936	342220
„ porad na 1 lekarza .	6570	5320	5500	5620
„ lekarzy specjalistów		12	15	18
„ porad ogółem . . .		31684	43703	48275
„ porad na 1 lekarza .		2640	2910	2680
„ lekarzy dentystów .			7	10
„ porad ogółem . . .			17225	30015
„ porad na 1 lekarza			2460	3000

Lekarze rejonowi brali ponadto udział w pomocy przy nieszczęśliwych wypadkach (od 1803 do 3508 wypadków rocznie) oraz w pracach lekarskich komisji rejonowych (od 172 do 1824 protokołów rocznie) i komisji głównej (od 213 do 1824 protokołów rocznie).

wszystkie istniejące okólniki i zarządzenia zostały osobno dla każdego wydziału odpowiednio zestawione i ogłoszone drukiem, co przyczyniło się w znacznej mierze do ułatwienia właściwego ich stosowania w życiu. Tab. XLVIII charakteryzuje w przybliżeniu objętość tej pracy.

T A B E L A XLVIII.

Zestawienie skodyfikowanych zarządzeń Dyrekcji.

W y d z i a ł .	Ilość stron druku in 4 <sup>o</sup>	Ilość zarządzeń
Eksploatacyjny . . . . .	320	335
Mechaniczny . . . . .	380	709
Drogowy . . . . .	100	222
Osobowy i Prawny . . . . .	332	990
Rachunkowy . . . . .	58	43
Kontroli Dochodów . . . . .	30	56
Handlowo-Taryfowy . . . . .	167	225
Zasobów . . . . .	42	120
Elektrotechniczny . . . . .	43	39
Razem:	1472	2739

## 5. SZKOLENIE PERSONELU.

Ze względu na warunki pracy po objęciu kolejnictwa od okupantów, na przygodny i różnolity skład personelu, już w 1919 roku Dyrekcja wprowadziła pogadanki fachowe dla niższego personelu ze służby stacyjnej i pociągowej. W celu zaś szkolenia personelu wykonawczego na średnich stanowiskach zewnętrznej służby ruchu, Dyrekcja przystąpiła do organizowania dokształcających kursów fachowych, albowiem wprowadzone dla ujednolicenia w całym okręgu częściowo i tymczasowo przepisy służbowe b. D. Ż. W-W. i inne znane były nieznacznej zaledwie liczbie pracowników. Te same potrzeby odczuwały i inne wydziały techniczne Dyrekcji, a w pierwszym rządzie Wydziały Mechaniczny i Drogowy. Do 1926 roku Wydział Eksploatacyjny przeprowadził 13 takich kursów. W drugiej połowie 1922 roku M. K. wprowadziło systematyczne szkolenie i okresowe egzaminowanie personelu wykonawczego służby ruchu, w celu utrzymania na należytych poziomie pracowników już zakwalifikowanych i aby w ten sposób w pierwszym rządzie powiększyć sprawność i bezpieczeństwo ruchu, a ponadto aby posiadać personel przygotowany również do wykonywania i innych czynności w związku z ustawicznymi zmianami taryf i przepisów, dotyczących eksploatacji kolei.

Systematyczne szkolenie personelu dotyczy linjowych pracowników wszystkich wydziałów, mających styczność z ruchem pociągów. Szkolenie to zasadniczo powinien prowadzić w poszczególnych miejscach pracy bezpośredni zwierzchnik lub jego zastępca. Ze względu na dużą liczbę pracowników stacyjnych i drużyn konduktorskich wykonywujących służbę ruchu, przepisy systematycznego szkolenia dotyczyły przede wszystkim Wydziału Eksploatacyjnego. W zakresie kompetencji tego Wydziału na szkolenie i okresowe egzaminowanie pracowników zwrócona została specjalna uwaga.

Stosownie do zarządzenia M. K. opracowane zostały szczegółowe programy dla każdej kategorii pracowników Wydziału Eksplo-

atacyjnego, a w znaczniejszych węzłach kolejowych otwarte zostały szkoły dla służby stacyjnej i pociągowej, oraz powołani specjaliści instruktorzy-wykładowcy. Wprowadzona została ścisła rejestracja odbytych wykładów i wyników egzaminów fachowych. Szkoły te zostały wyposażone w odpowiedni inwentarz, podręczniki fachowe, tablice poglądowe, części urządzeń technicznych i sygnałowych, mapy kolejowe i t. p. pomoce naukowe. Odpowiednio do posiadanych funduszy szkoły będą stopniowo zaopatrzone w części mechanicznych i elektrycznych urządzeń, zabezpieczających ruch pociągów.

Personel wykonawczy służby stacyjnej powoływany jest do szkół codziennie grupami od 30 do 50 osób. Wykłady trwają po 3 godziny. W ciągu tego czasu pracownik zostaje powiadomiony o wszystkich zarządzeniach, dotyczących jego czynności i szkolony z odpowiednich przepisów wogóle.

Każdy pracownik obowiązany jest być na wykładach conajmniej raz jeden w miesiącu. Każdy pracownik, podlegający szkoleniu, powinien być dwa razy do roku egzaminowany przez prowadzącego szkolenie (egzamin sprawdzający). Ponadto Dyrekcja może dokonywać raz do roku za pośrednictwem swego delegata egzaminu, sprawdzającego wiadomości wszystkich pracowników w okręgu.

Szkół takich na liniach Dyrekcji funkcjonuje obecnie 36. Prowadzą je częściowo zawiadowcy stacyj, względnie ich zastępcy, częściowo 12 specjalnych instruktorów stacyjnych. Na mniejszych stacjach systematyczne szkolenie i okresowe egzaminowanie personelu wykonawczego spoczywa w rękach zawiadowców stacyj, albo pracowników, specjalnie do tych czynności wyznaczonych. Początkowo cały nacisk położony został na to, aby całą służbę stacyjną i pociągową dokładnie zaznajomić z przepisami sygnalizacji, przepisami ruchu i z urządzeniami, dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu, oraz z przepisami gospodarki parowozowej i wagonowej.

Obecnie program wykładów szkół stacyjnych obejmuje następujące przedmioty: sygna-

lizację i urządzenia zabezpieczające, przepisy ruchu z odnośnymi uzupełnieniami i zarządzeniami, telegrafję teoretyczną i praktyczną, gospodarkę parowozową i wagonową, przepisy przewozowe i taryfy, przepisy dla kas manipulacyjnych i stacyjnych, geografję kolejową, ratownictwo sanitarne, obronę przeciwgazową, przepisy wojskowe. Na większych stacjach instruktorzy stacyjni szkolą nie tylko personel Wydziału Eksploatacyjnego, lecz również personel innych wydziałów, którego czynności połączone są z ruchem pociągów.

Dotyczy to w szczególności drużyn parowozowych. Na egzaminach kwalifikacyjnych, oraz sprawdzających, niezależnie od wydziału, w jakim pracownik pracuje, obowiązuje obecność głównego instruktora Wydziału Eksploatacyjnego, lub jego zastępcy, albo innego specjalnie upoważnionego przez Dyрекcję pracownika Oddziału Eksploatacyjnego.

Systematyczne szkolenie i okresowe egzaminowanie pracowników, niezależnie od podniesienia poziomu umysłowego poszczególnego pracownika, pozwoliło Dyrekcji na osiągnięcie wyników dodatnich pod względem znacznego zmniejszenia się poważniejszych wypadków kolejowych, oraz zażaleń i usprawnienia ruchu wogóle.

Ukończyło kursy fachowe w Wydziale Eksploatacyjnym 664 osób, które do roku 1925 (włącznie) wypełniły wszystkie wytworzone przez wojnę luki, nie wytwarzając jednak jeszcze koniecznej rezerwy (Tab. XLIX).

T A B E L A XLIX.

Zestawienie kursów W-łu Eksploatacyjnego.

Rok	Nazwa kursu	Czas trwania kursu	Ilość szkolenych kandydatów	Ilość absolwentów	Uwagi
1919	Kursy fachowe na dyżurnych ruchu I komplet	3 miesiące	279	176	} po dwa kursy
1920	II "	" "	202	115	
1921	III "	" "	110	57	
1921	IV "	" "	82	67	
1922	V "	" "	65	42	
1923	VI "	" "	63	43	
1923	VII "	" "	58	40	
1924	VIII "	" "	56	41	
1925	IX "	4 "	53	41	
1925	X "	5 "	53	42	
Razem			1021	664	

Obecnie trwa normalny kurs dla dyżurnych ruchu, obejmujący 60 słuchaczy.

W końcu października 1928 r. rozpoczyna się kurs dokształcający dla urzędników kolejowych, na który zapisało się 60 kandydatów.

Wkrótce po objęciu kolei w listopadzie 1918 r. przed Wydziałem Mechanicznym Dyrekcji stanęła konieczność zorganizowania szkolenia drużyn parowozowych w znajomości budowy i obsługi parowozu oraz w sygnalizacji i w przepisach ruchu (a zwłaszcza przeszkolenia wielu pracowników przejętych po okupantach) — iwreszcie gruntownego szkolenia wszystkich odtąd nowoprzyjętych.

Na poszczególne odcinki linjowe wyznaczono maszynistów-instruktora dla stałego dozoru i szkolenia drużyn parowozowych. Takie szkolenie ma jednak z natury rzeczy charakter doraźny i luźny — czy to jako pouczenia poszczególnych pracowników, czy jako pogadanki z grupami o składzie przygodnym (z liczby wolnych od służby w danym czasie).

Dlatego też niezależnie od powyższego zainicjowano stałe prowadzenie w Warszawie przy zarządzie Wydziału Mechanicznego nieprzerwanego szeregu systematycznych kursów fachowych, na które były wzywane z linii coraz to nowe komplety pracowników z zupełnym zwolnieniem od służby na cały czas trwania kursu. Program kursu, powtarzany dla każdego nowego kompletu, zawierało całość wymagań od drużyn parowozowych wiadomości.

Jako pierwszy odbył się na wiosnę r. 1919 krótki (1/2 miesiąca), dokształcający kurs dla maszynistów ( w liczbie 35) pociągów najczęściej odpowiedzialnych — a to w celu zaznajomienia ich z nowszymi urządzeniami parowozów, otrzymanych po okupantach, różniąciami się od przedwojennych, oraz celem pogłębienia znajomości hamulca Westinghouse'a, jako nieznanego przed wojną na niektórych linjach dzisiejszej Dyrekcji Warszawskiej (linje te posiadały hamulec próżniowy).

Od jesieni tegoż 1919 r. otwarto normalne kursy dokształcające, trwające dotąd i służące do

przygotowania ślusarzy kandydatów do egzaminu na stopień pomocnika maszynisty. Każdorazowy kurs trwał początkowo od 2½ do 3 miesięcy, następnie zaś został stopniowo w zależności od zwiększania się programu i liczby przedmiotów wykładanych przedłużony do 4 miesięcy.

Program kursu obejmuje przedmioty następujące: język polski, arytmetykę, fizykę, budowę i obsługę parowozów, chemię i gospodarkę cieplną, sygnalizację, przepisy ruchu, ratownictwo, obronę przeciwgazową.

Każdorazowy komplet słuchaczy składa się z 50 ślusarzy kandydatów, wzywanych z linii w kolejce starszeństwa po przesłużeniu conajmniej 1½ roku (zwykle znacznie więcej) w warsztatach i na parowozie. Wskutek kilkakrotnego przerywania biegu kursów, spowo-

dowanego przez brak kredytów, od r. 1919 do jesieni b. r. 1928 odbyło się tylko 18 kursów, a więc przeszło przez nie około 900 ślusarzy-kandydatów. Zakończeniem każdego kursu jest egzamin służbowy przed komisją na stopień pomocnika maszynisty, który pomyślnie składa przeciętnie 84% słuchaczy, (przy egzaminach na ten stopień pracowników, którzy nie przechodzili kursów w ostatnich latach, 1926 i 1927, złożyło pomyślnie 66%). Pozostali ponawiają ten egzamin w późniejszym czasie lecz przechodzić kurs wolno tylko raz jeden.

Po za kursami prowadzone jest przepisowe uzupełniające szkolenie w parowozowniach.

Poniżej podana tabela L obrazuje całości kształt wyników, osiągniętych w poszczególnych latach.

TABELA L.

Wyniki kursów W-lu Mechanicznego.

ROK	N a k u r s a c h					P o z a k u r s a m i			
	Było słuchaczy ogółem	na pom. masz.		na prawo kierow.		na pom. masz.		na prawo kierow.	
		składało	złożyło	składało	złożyło	składało	złożyło	składało	złożyło
1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1919	49	49	45 t. j. 92%	—	—	—	—	—	—
1920	145	145	121 „ 83%	—	—	—	—	—	—
1921	146	96	65 „ 68%	50	40 t. j. 80%	—	—	—	—
1922	89	49	37 „ 75%	40	37 „ 92%	—	—	—	—
1923	48	48	43 „ 90%	—	—	—	—	—	—
1924	49	46	41 „ 89%	3	2 „ 67%	192	131 t. j. 68%	99	59 t. j. 60%
1925	99	91	74 „ 81%	8	5 „ 62%	9	7 „ 78%	49	23 „ 47%
1926	50	50	41 „ 82%	—	—	89	66 „ 74%	123	53 „ 43%
1927	100	96	90 „ 94%	4	3 „ 75%	58	34 „ 59%	170	90 „ 53%
1928 do I.X	100	96	86 „ 90%	4	4 „ 100%	42	34 „ 81%	76	43 „ 57%
Razem	875	766	643	109	91	390	272	517	268

W dniu 10 września 1928 r. rozpoczęto kolejny kurs dokształcający przy udziale 50 słuchaczy.

Przygotowywanie i dokształcanie personelu dozoru toru i budynków w Wydziale Drogowym poczynając od 1919 r., charakteryzuje Tabela LI,

W październiku 1928 r. rozpoczęły się wykłady dla 97 pracowników Wydziału Drogowego; kurs ten trwać będzie w dwóch równoległych kompletach do początku 1929 r. Podane tutaj liczby (Tab. XLIX do LI) obejmują wyłącznie działalność Dyrekcji i nie dotyczą zorganizowanych przez M. K. kursów dla kandydatów

T A B E L A L.  
Wyniki szkolenia w Wydziale Drogowym.

Rok	Serja	Czas trwania każdego kursu	Ilość słuchaczy kandydatów na:		Złożyło egzamin na:	
			zawiadowc.	torowych	zawiadowc.	torowych
1919	I	4 mies.	37	26	30	14
1919/20	II	4 "	27	32	17	26
1920	III	5 "	38	23	29	18
1920/21	IV	7 "	26	44	24	37
1921	V	6 "	—	72	—	52
1922/23	VI	5½ "	—	50	—	45
1924/25	VII	6 "	27	48	23	40
1925/26	VIII	6 "	28	59	22	43
1927/28 do 8 maja	IX	6½ "	—	83	—	51
R a z e m		50 miesięcy	183	437	145	326
Średnio jedna serja		165 dni	30	48	24	36

kolejowych (aspirantów), na które przyjmowani są zasadniczo słuchacze, mogący wykazać się średnim wykształceniem (maturami). Z kursów prowadzonych przez M. K. w Warszawie dla trzech Dyrekcyj, a mianowicie D. K. P. w Radomiu, Warszawie i Wilnie, Dyrekcja otrzymuje od 15 do 20 pracowników rocznie, którzy obowiązani są przede wszystkim do pracy w Wydziale Eksploatacyjnym, w okresie conajmniej 5-letnim, poczem mogą otrzymać przydział również i w innych Wydziałach.

Odrębną grupę stanowi szkolenie personelu w ratownictwie sanitarnem.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji przeprowadzone zostało szkolenie personelu kolejowego w ratownictwie sanitarnem. Rozpoczęto je w pierwszych dniach grudnia 1926 r. w Warszawie i na linii. W Warszawie w czterech punktach jednocześ-

nie (2 na st. Warszawa—Gł.—Osobowa, 1 na st. Warszawa—Wschodnia, 1 na st. Warszawa—Praga), na linii we wszystkich prawie rejonach lekarskich. Na kursach, obejmujących 10 godzin, z których 3 godziny były poświęcone na kurs anatomji i fizjologii, 2 godziny — higieny, 2 — teorji ratownictwa i 3 godziny — praktyki ratownictwa, wykładowcami byli lekarze rejonowi, a pomiędzy nimi w Warszawie Lekarz Sanitarny Dyrekcji. Wyznaczona do przeszkolenia liczba osób wynosiła 10635 (z Wydziału Eksploatacyjnego — 7076, z Mechanicznego — 2770, z Drogowego — 639, Kolei Wązkotorowych — 368). Szkolenie trwało przez cały 1927 r. i tylko jeszcze w 3 większych rejonach kontynuowane było w 1928 r. Pomimo, że lekarze rejonowi prowadzili je z dużym nakładem energii, jednak nie cała projektowana liczba 10635 osób personelu kolejowego została przeszkolona; dane staty-

styczne wykazały przeszkolonych z dniem 31.XII.1927 r. 5405 (51,1%), z tych zaś przegzaminowanych 5049 (47,5%); z przeszkolonych 5405 osób nie stawilo się do egzaminu 356 (6,5%). Na niestawienie się do przeszkolenia 5180 osób (48,9%) wpłynęło głównie pociągnięcie do szkolenia elementu płynnego, będącego w ciągłym ruchu, jak konduktorzy i maszyniści. Wobec powyższego liczba 10635 osób, wyznaczona do przeszkolenia, okazała się w zetknięciu z życiem zbyt wielka; liczba przeszkolonych 5 i pół tysiąca powinna wystarczyć jako liczba, którą warunki życiowe i służbowe pozwoliły w ratownictwie sanitarnem uświadomić.

Osobno wreszcie wymienić należy:

#### SZKOLENIE PERSONELU Z ZAKRESU OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.

Akcja obrony przeciwgazowej na kolejach państwowych została zapoczątkowana przez Ministerstwo Komunikacji w maju 1927 r. Z zarządzenia M. K. zorganizowano w tym czasie w Wojskowej Szkole Gazowej na Marymoncie, specjalny kurs z zakresu obrony przeciwgazowej dla pracowników kolejowych, jako przyszłych kierowników tej akcji w poszczególnych Dyrekcjach (po dwóch od każdej dyrekcji).

Na ten kurs Dyrekcja K. P. w Warszawie delegowała dwóch inżynierów, którzy po przesłuchaniu wykładów i po egzaminie, w dniu 2/VI, 1927 r., uzyskali tytuł instruktora-organizatora O. P. G. (obrony przeciwgazowej).

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji wydało „Przepisy Tymczasowe o Obronie Przeciwgazowej na Linjach Polskich Kolei Państwowych“, które pod nazwą instrukcji I. K. 4 służyły przy początkowym szkoleniu pracowników linjowych przez zwierzchników i instruktorów stacyjnych.

Instruktorzy - organizatorzy, wkrótce po uzyskaniu prawa instruowania, przystąpili do zorganizowania akcji obrony przeciwgazowej w Dyrekcji. Min. Kom. w celu przygotowania sił instruktorskich dla linii, zorganizowało przy Dyrekcjach w październiku 1927 roku specjalny „kurs instruktorów obrony przeciwgazowej“.

W Dyrekcji Warszawskiej podobny kurs ukończyło 74 pracowników kolejowych z tytułem instruktora O. P. G.

Na zasadzie zarządzenia Prezesa Dyrekcji z dnia 29. X. 1927 r. zamianowany został specjalny Kierownik Obrony Przeciwgazowej, którego zadaniem, zgodnie z regulaminem, wydanym przez Min. Kom., jest kierowanie całą akcją O. P. G. w obrębie Dyrekcji, przede wszystkim zaś kierownictwo szkoleniem pracowników kolejowych w tym zakresie.

Odrązu na wstępie okazało się, że wobec specjalnych warunków pracy, znacznej ilości pracy i znacznej ilości personelu w Dyrekcji, liczba instruktorów O. P. G. odpowiednio



Rys. 187. Słuchacze III kursu dla instruktorów obrony przeciwgazowej. Siedzą od strony prawej, poczynając od drugiego miejsca: wykładowca inż. Galera, wykładowca por. Marynowski, Kierownik Obr. Przeciwgazowej, i wykładowca inż. Bogusławski, komendant W. S. G., płk. Jasiński.

przygotowanych na I-ym kursie nie jest wystarczająca dla regularnego i należytego szkolenia, około 35.000 stałych pracowników Dyrekcji. Trzeba było zwiększyć, i to w czasie jaknajkrótszym, liczbę instruktorów O. P. G.

W tym celu Dyrekcja własnymi siłami, częściowo zaś przy udziale wykładowców wojskowych, zorganizowała jeszcze dwa trzytygodniowe kursy z zakresu obrony przeciwgazowej: drugi kurs — w grudniu 1927 roku i trzeci — w styczniu 1928 r. według programu Wojskowej Szkoły Gazowej, stosowanego na I-ym kursie (Rys. 187).

Oba kursy ukończyło z pomyślnym wynikiem 52 pracowników kolejowych, którzy uzyskali tytuł instruktora O. P. G.

Pozatem na kurs trzeci uczęszczało 40 wolnych słuchaczy (z pośród wyższej administracji kolejowej).

Następnie, w celu zaznajomienia kierowników poszczególnych urzędów i wogóle możliwie większej liczby osób z administracji, w marcu, kwietniu i w maju 1928 roku odbywały się w Dyrekcji (co sobota) fachowe wykłady z zakresu obrony przeciwchemicznej, specjalnie dla wyższej administracji kolejowej — dyrekcyjnej i linjowej, w ilości 53 osób, które nie miały możliwości uczęszczania na kurs trzeci.

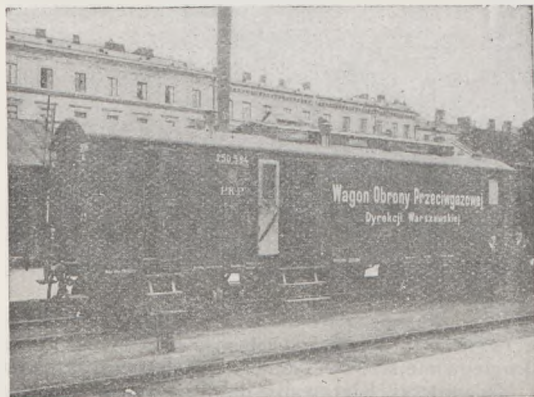
W celu przeszkolenia lekarzy kolejowych, stosownie do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, zostały zorganizowane w maju i czerwcu 1928 roku w Oficerskiej Szkole Sanitarnej przy szpitalu Ujazdowskim w Warszawie dwa tygodniowe kursy specjalne z zakresu obrony przeciwgazowej. Lekarzy delegowały

chacz został obeznany z użyciem maski przeciwgazowej, z właściwościami bojowych środków chemicznych i istotą walki gazowej.

Naraz szkolono grupę z 30 — 40 osób, przytem stosownie do przepisów całkowite nauczanie jednej grupy ujęto w program 14-to godzinowy.

W roku 1928 zakończono szkolenie z dniem 1 lipca, przyczem w półrocznym okresie czasu przeszkolono przeszło 34.000 pracowników kolejowych Dyrekcji.

Aby każdemu kolejarzowi uprzystępnic nauczanie się i utrwalenie w pamięci rzeczy dla niego nowych, i coprawda trudnych nawet dla ludzi o średnim poziomie rozwoju, Ministerstwo Komunikacji poleciło wykonać



Rys. 188/9. Wagon szkolny obrony przeciwgazowej.

wszystkie dyrekcje kolei państwowych. Dyrekcja Warszawska delegowała na powyższe kursy 10-ciu lekarzy.

Ku końcowi roku 1928 wyniki pracy organizacyjnej i szkolenia w obronie przeciwgazowej przedstawiają się wcale zadawalniająco: Dyrekcja Warszawska posiada 127 instruktorów O. P. G. i 65 przeszkolonych lekarzy, nie licząc pozatem wyższej administracji (około 100 osób, które słuchały wykładów na trzecim kursie i na specjalnych wykładach informacyjnych).

Faktycznie szkolenie systematyczne całego personelu kolejowego rozpoczęto od stycznia 1928 r.

Szkolenie to narazie odbywało się przeważnie w zakresie teoretycznym, ze względu na brak sprzętu gazowego; każdy jednak słu-

dziesięć czteroosiowych wagonów obrony przeciwgazowej o specjalnej konstrukcji wewnętrznej (po jednym dla każdej Dyrekcji) (por. rys. 188/9).

Każdy wagon O. P. G. został wyposażony w sprzęt obrony przeciwgazowej: maski, aparaty tlenowe, aparat kinowy z filmem, przeczocza, tablice poglądowe, komorę gazową, próbki gazów bojowych i t. d.

Taki wagon daje możność uzupełniać nauczanie teoretyczne zapomocą szkolenia praktycznego w samym wagonie O. P. G., gdzie każdy pracownik może zapoznać się z wszelkim sprzętem, stosowanym w walce gazowej, z truciznami bojowymi w postaci iperytu, luizytu, bromocjanku benzolu (kamitu), sternitów i chloroacetofenolu, jak również umożliwić zapoznanie się z bardzo obrazowo ujętymi za-

burzeniami, spowodowanymi przez te trucizny w organizmie ludzkim.

Poglądowy w miarę możliwości sposób nauczania miał te dobre skutki, że nawet, mało rozwinięty umysłowo, zwykły robotnik — dość łatwo utrwał w pamięci rzeczy dla niego obce i trudne.

Szkolenie z zakresu obrony przeciwgazowej odbywa się raz do roku, co zupełnie wystarcza dla stopniowego gruntownego wyszko-

lenia większości kolejarzy w okresie kilku lat najbliższych.

Stosunek kolejarzy, w tej liczbie robotników i rzemieślników, do sprawy organizacji obrony przeciwgazowej naogół jest bardzo przychylny. Wyraża się to w dużym zainteresowaniu wykładami, zachowaniu się i pilności podczas wykładów, a nawet i w egzaminach, wyniki których w większości wypadków są wcale zadawalniające.

## 6. SPRAWY DYSCYPLINARNE.

Począwszy od 11/XI.1918 r. kary za przewinienia i wykroczenia, popełnione przez pracowników, wymierzała bezpośrednio władza przełożona pracownika — Dyrektor, względnie Vice-Dyrektor Wydziału lub Prezes Dyrekcji.

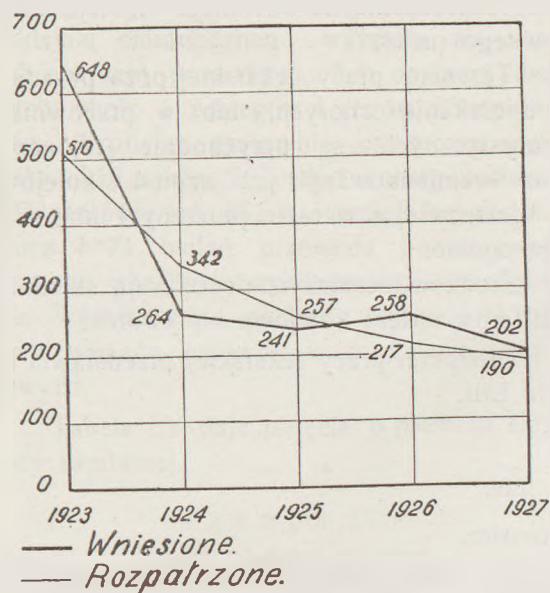
W pierwszej połowie 1919 r., wobec powtarzających się wykroczeń na stacjach, zo-

tworzenia Komisji Dyscyplinarnej w myśl odpowiedniego zarządzenia Ministerstwa Kol. Żelaznych.

Komisja Dyscyplinarna przy Wydziale Prawnym, powołana do orzekania w pierwszej instancji we wszelakich sprawach, wytaczanych pracownikom etatowym poszczególnych wydziałów, czynną jest do chwili obecnej.

Wykres (rys. 190) przedstawia ilość spraw zgłoszonych i rozpatrzonych w Komisji Dyscyplinarnej.

Zakres i warunki pracy W-łu Eksploatacyjnego dostarczają z natury rzeczy najwięcej materiału dla postępowania dyscyplinarnego. Ilość spraw tego rodzaju była następująca. (Tab. LII).



Rys. 190. Działalność Komisji Dyscyplinarnej.

stała zorganizowana przy Wydziale Handlowym specjalna Komisja do prowadzenia dochodzeń służbowych w związku z przewozami ładunków.

W skład powyższej Komisji wchodził przedstawiciel Wydziałów: Handlowego, Ruchu, Dochodów, Straży Kolejowej.

Komisja powyższa kontynuowała prace swe do dnia 10/III.1922 r., t. j. do czasu

TABELA LII.  
Ilość spraw dyscyplinarnych W-łu Eksploatacyjnego.

Rok	Ilość oskarżonych
1922	48
1923	402
1924	462
1925	327
1926	255
1927	200
Ogółem	1694

Jak widać, przy stałej mniej więcej ilości pracowników, pomimo wzrastającego ruchu i przewozów, ilość spraw dyscyplinarnych, poważnych wykroczeń służbowych i nadużyć stopniowo spada, co świadczy o wyrobieniu się pracowników pod względem sprawności służbowej.



## VI. SPRAWY SANITARNE.

Zadania służby lekarskiej, pomijając badania pracowników nowowstępujących, oraz perjodyczne badania pewnych kategorii pracowników czynnych, polegają na pracach połączonych:

1. z lecznictwem,
2. z sanitarią, czyli z higieną stosowaną,
3. z profilaktyką, czyli ze zwalczaniem chorób zakaźnych.

W zakresie lecznictwa terytorjum Dyrekcji podzielone jest na 45 rejonów lekarskich (w Warszawie 13 rejonów i na linii 32 rejonów), obsługiwanych przez stałych lekarzy rejonowych. Przeciętne zaludnienie rejonów, licząc pracowników i członków ich rodzin łącznie, wynosi 3838 osób na rejon (największe 7363,

najmniejsze 68). Tak znaczne różnice w zaludnieniu poszczególnych rejonów tłumaczą się właściwościami skupienia pracowników w pewnych węzłach kolejowych i względnego ich rozproszenia na odcinkach mniej intensywnego ruchu.

Terenem pracy lekarskiej poza poradami w mieszkaniu chorych, lub w pracowniach dentystycznych, są przychodnie rejonowe, oraz wzmiankowany już szpital kolejowy w Warszawie, a w razie potrzeby i inne szpitale ogólne.

Środków leczniczych dostarczają: składnica sanitarna, apteki kolejowe i prywatne.

Charakter pracy lekarskiej przedstawia tabela LIII.

T A B E L A L I I I.

Liczba porad lekarskich.

R o k	L e k a r z e r e j o n o w i				L e k a r z e s p e c j a l i ś c i				L e k a r z e d e n t y ś c i	
	Porady w przychodn.		Wizyty w domu chorego		Porady w przychod.		Wizyty w domu chor.		Porady w gabinetach własnych	
	Prac.	Czł. rodz.	Prac.	Czł. rodz.	Prac.	Czł. rodz.	Prac.	Czł. rodz.	Prac.	Czł. rodz.
1924	184113	166613	16792	38116						
1925	140380	130101	17504	36515	15059	16334	49	242	—	—
1926	147038	149848	13433	30617	18496	24831	45	331	6351	10874
1927	149175	151106	13244	28695	20347	27506	86	336	11880	18135

O stopniowym rozwoju szpitala kolejowego świadczy tabela LIV.

TABELA LIV.  
Działalność szpitala kolejowego.

R o k	Ilość chor.	Dni szpit.	Ilość oper.	Ilość opatr.	Koszt 1 dnia
Od 1/IV					
1919	635	17864	268	5828	6,39 mk.
1920	1042	27584	333	8385	89 mk.
1921	1205	29082	508	9217	532 mk.
1922	1124	28494	528	8749	42701 mk.
1923	1060	25349	525	7226	195763 mk.
1924	1043	25371	527	8487	4,97½ zł.
1925	706	17310	263	5729	5,01 zł.
1926	1321	29548	540	6685	5,86 zł.
1927	1366	31750	565	8544	6,28 zł.

W 1927 roku szpital udzielił, jak widzimy, pomocy 1.366 chorym (na oddziale wewnętrznym leczyło się 517 osób, na chirurgicznym — 849). Przeciętnie pobyt chorego na oddziale wewnętrznym wynosił 24 dni, na chirurgicznym—23. Przeciętna dzienna praca oddziału chirurgicznego wyrażała się liczbą 1,5 operacji poważnych, 3,9 operacji drobnych, około 4 zabiegów i z górą 23 opatrunków. Szpitalna pracownia analityczna wykonała 1.318 analiz, 207 zdjęć roentgenowskich, 224 prześwietleń, 351 naświetleń lampą kwarcową i 71 badań przewodności pokarmowego. Pomimo wszelkich wysiłków szpital kolejowy nie wystarcza na potrzeby i prawie  $\frac{2}{3}$  chorych wypada lokować w szpitalach niekolejowych.

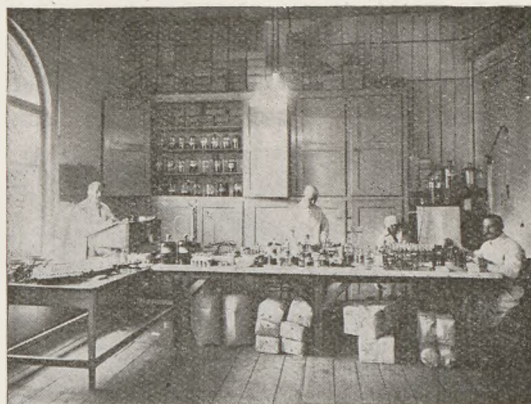
Tabela LV daje pojęcie o rozwoju składnicy sanitarnej.

TABELA LV.  
Rozwój składnicy sanitarnej.

R o k	1926	1927
Zakupiono leków za	120.121 zł. 94 gr.	208.052 zł. 73 gr.
Otrzymano wytworów farmaceutycznych wartości	16.790 zł. 73 gr.	43.896 zł. 37 gr.

Rozwijająca się stale działalność składnicy sanitarnej (rys. 191) pozwoliła już w roku 1926 na zniesienie przygotowywania leków w poszczególnych przychodniach. W razie braku na miej-

scu apteki kolejowej (obecnie istnieją trzy takie apteki w Warszawie), przychodnie kierują za-



Pys. 191. Wnętrze kolejowej składnicy sanitarnej.

lecone przez lekarzy swych recepty do aptek prywatnych. Udział tych aptek w przygotowywaniu przepisanych przez lekarzy kolejowych leków charakteryzuje tabela LVI.

TABELA LVI.  
Lekarstwa przygotowane w aptekach prywatnych.  
Warszawa Linja.

R o k	Ilość recept	R o k	Ilość recept
1919	53706	1919	52430
1920	88118	1920	76946
1921	80878	1921	53707
1922	23863	1922	49132
1923	12228	1923	48680
1924	4496	1924	45237
1925	6519	1925	38913
1926	10980	1926	77407
1927	11497	1927	66584



Rys. 192. Laboratorium chemiczno-bakterjologiczne.

Laboratorium chemiczno-bakterjologiczne (rys. 192) przy przychodni centralnej (rys. 193,

194 i 195) wykonało w okresie 1920 — 1927 ogółem 40.827 analiz i badań.

W zakresie higieny stosowanej prowadzone są okresowe rewizje stanu sanitarnego terenów kolejowych, biur, mieszkań, pokoiów noclegowych, bufetów stacyjnych, zakładów

wanej prowadzono wreszcie na podstawie kart porad szczegółową statystykę sanitarną. Ponadto zorganizowane zostało pogotowie sanitarne, rozporządzające noszami, skrzynkami sanitarnymi i odpowiednimi pomocami naukowymi i tabelami poglądowymi w zakresie ra-



Rys. 193. Przychodnia centralna.

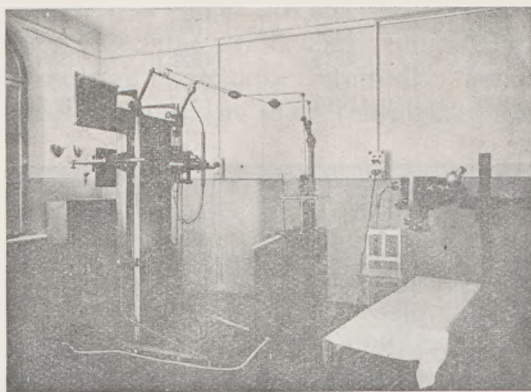


Rys. 195. Apteka przychodni.

fryzjerskich na dworcach, studzien kolejowych, ustępów i śmietników. Systematyczne rewizje sanitarne przyczyniły się wielokrotnie do znacznego uporządkowania sprawy w drodze przekazywania wyników rewizyj i wniosków rewidenta-hygienisty właściwym wydziałom Dyrekcji. Równolegle do wykazywania istnie-

townictwa. Utensylja te rozdane zostały do pociągów ratunkowych (w liczbie 16) i do poszczególnych stacji kolejowych w liczbie 258 (Skrzynki typu A — stacyjne i typu B — pociągowe).

W ciągu 1927 roku uruchomione zostały trzy sanitarne wagony ratunkowe. (por. rys. 196).



Rys. 194. Gabinet Roentgenowski przychodni.



Rys. 196. Sanitarny wagon ratunkowy.

jących braków zwracano w tej dziedzinie wyjątkową uwagę na zaopatrzenie terenów kolejowych w zdrową wodę do picia, oraz na organizowanie odpowiednio do posiadanych środków kąpielisk dla pracowników kolejowych. W dziale prac, poświęconych higienie stoso-

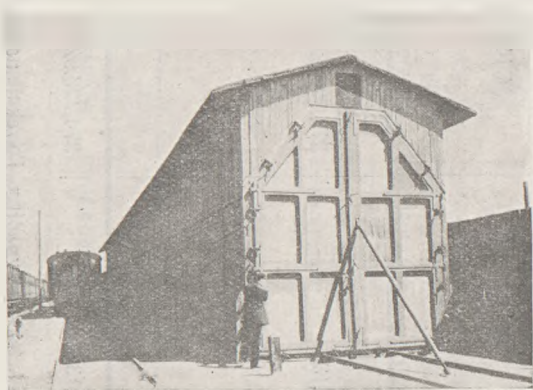
W zakresie profilaktyki, czyli walki z chorobami zakaźnymi stosowano w 1927 roku szczepienia ochronne przeciwko cholercie, płonicy i wściekliznie. Nasilenie chorób zakaźnych w środowisku kolejowym charakteryzuje tabela LVII.

TABELA LVII.  
Nasilenie chorób zakaźnych.

Nazwa choroby zakaźnej	Zachorowalność			Śmiertelność		
	Prac.	Czl. rodz.	Ogółem	Prac.	Czl. rodz.	Srednio
	% %	% %	% %	% %	% %	% %
Dur brzuszny	65(0,1)	159(0,23)	224	5	11	7,13
Odra . . .	1(0,001)	763(1,11)	764	—	6	0,78
Płonica . . .	12(0,002)	334(0,48)	346	—	28	8,92
Błonica . . .	22(0,035)	196(0,48)	218	1	10	5,04
Czerwonka . . .	248(0,39)	72(0,11)	320	—	1	0,31

W kamerze tej w ciągu 1927 roku odkazono 423 wagonów osobowych i 2800 innych obiektów.

W zakresie służby sanitarnej w najbliższej przyszłości przewiduje się w zależności od możliwości finansowych dalszy rozwój i rozszerzenie przychodni centralnej w Warszawie, rozszerzenie szpitala kolejowego w Warszawie i zwiększenie liczby lekarzy specjalistów (kon-



Rys. 197/8. Kamera do dezynfekcji wagonów osobowych i jej wnętrze.

Jak z tej tabeli wynika, tereny kolejowe, przy odpowiednich zabiegach, nie przedstawiają wdzięcznego pola dla rozwoju chorób zakaźnych.

W celu oczyszczenia wagonów osobowych znalazła zastosowanie specjalna kamera dezynfekcyjna. (rys. 197 i 198).

sultantów) na prowincji, w celu uniknięcia zbędnych przejazdów chorych z oddalonych stacyj do Warszawy.

Na stacjach kolejowych projektowane jest ustawienie t. zw. źródełek, pozwalających korzystać z wody do picia bez używania kubków.

## VII. WYNIKI FINANSOWE.

TABELA LIII. Zestawienie dochodów\*) zwyczajnych i nadzwyczajnych za 1924, 1925, 1926 i 1927/8 r.

RODZAJ DOCHODU	1 9 2 4		1 9 2 5		1 9 2 6		Od 1/IV 1927 do 31/III 1928	
	Preliminowano	Otrzymano	Preliminowano	Otrzymano	Preliminowano	Otrzymano	Preliminowano	Otrzymano
	Z	Ł	O	T	Y	C	H	
<i>Dochody</i>								
Dochody z przewozów . . . . .	214.731.600,—	194.126.558,28	233.500.000,—	210.085.217,62	—	248.465.597,38	—	314.721.855,38
Inne dochody . . . . .	7.150.454,—	9.160.586,28	8.727.346,—	15.828.990,07	—	22.830.977,34	—	33.699.733,55
Koleje wąskotorowe: . . . . .								
a) dochody z przew. . . . .	2.180.000,—	3.764.996,60	6.642.100,—	3.086.404,80	—	2.872.080,40	—	3.749.591,66
b) inne dochody . . . . .	379.100,—	1.302.220,90	513.558,—	833.289,64	—	523.826,31	—	1.529.256,46
<b>R a z e m . . . . .</b>	<b>224.441.154,—</b>	<b>208.354.362,06</b>	<b>249.383.004,—</b>	<b>229.833.902,13</b>	<b>—</b>	<b>274.692.481,43</b>	<b>—</b>	<b>353.700.437,05</b>
Zaliczki gwarancyjne, renty wykupna i dzierżawy . . . . .		4,—				34.140,69		
Przedsiębiorstwa pomoc- nicze . . . . .	3.783.028,—	5.550.806,52						
<i>Dochody zwyczajne</i>								
razem . . . . .	228.224.182,—	213.905.172,58	249.383.004,—	229.833.902,13	—	274.726.622,12	—	353.700.437,05
Budowa nowych linii ko- lejowych i inwestycje na kolejach istniejących (dochody nadzwyczajne) . . . . .	—	150.171,39	—	—	—	—	—	—
	228.224.182,—	214.055.343,97	249.383.004,—	229.833.902,13	—	274.726.622,12	—	353.700.437,05

\*) w znaczeniu wpływów kasowych, co nie odpowiada jednak istotnemu dochodowi, jaki przypadłby Dyrekcji na podstawie wykonanych w jej okręgu przewozów.

TABELA LIX. Zestawienie wydatków\*) za okres 1924, 1925, 1926 i 1927/28 r

RODZAJ WYDATKÓW	1 9 2 4		1 9 2 5		1 9 2 6		od 1/I — 31/III 1927	
	Preliminowano	Wydano	Preliminowano	Wydano	Preliminowano	Wydano	Preliminowano	Wydano
	Z		Ł		T		H	
Zestawienie ogólne wydatków a w tem:	262.269.522,36	249.556.800,12	281.934.760,07	292.060.207,68	345.988.752,25	334.902.967,03	365.022.398,—	425.885.000,15
Służba Centralna . . . . .	4.271.226,—	4.071.436,99	5.340.230,—	5.347.376,28	5.094.004,—	4.947.966,70	5.705.460,—	6.507.407,03
" Drogową . . . . .	21.855.300,—	20.037.365,88	25.705.931,—	28.883.355,91	30.195.300,—	27.882.342,92	40.198.200,—	53.779.892,17
" Stacyjną . . . . .	16.072.022,—	16.823.033,91	19.374.650,—	20.694.058,65	21.681.600,—	21.876.500,71	24.576.500,—	26.892.701,88
" Handlową . . . . .	5.074.770,—	5.300.336,96	5.155.470,—	6.019.443,08	6.177.595,—	5.990.205,27	6.318.522,—	7.495.685,32
" Konduktorską . . . . .	9.760.500,—	10.040.643,78	12.095.850,—	12.535.615,87	12.280.870,—	12.096.631,77	13.919.996,—	14.399.672,80
" Trakcyj . . . . .	3.076.500,—	3.023.857,22	3.047.210,—	3.367.083,24	3.186.830,—	3.572.684,14	3.996.280,—	4.704.270,32
" Parowozową . . . . .	32.169.705,—	30.774.911,99	28.280.883,—	29.414.212,10	28.263.590,—	29.858.979,27	32.366.760,—	37.047.059,08
" Wagonową . . . . .	3.376.300,—	3.377.130,89	4.537.550,—	4.828.052,49	4.174.270,—	4.528.763,36	4.922.750,—	5.683.986,12
" Warsztatową . . . . .	59.011.197,—	58.495.966,19	109.838.230,—	115.748.945,96	142.229.037,—	142.634.161,53	132.541.936,—	141.477.553,53
" Elektrotechniczna . . . . .	1.608.360,—	1.616.106,16	1.969.760,—	2.056.138,38	2.050.000,—	2.051.523,25	2.088.700,—	2.335.936,45
" Sanitarną . . . . .	991.095,—	969.283,74	1.325.180,—	1.337.096,82	1.852.496,—	1.689.941,46	1.763.700,—	1.880.469,15
" Zasobów . . . . .	1.570.100,—	1.482.123,78	1.850.720,—	1.880.014,53	1.682.640,—	1.749.686,68	1.894.800,—	1.984.916,06
Wydatki wspólne . . . . .	23.090.899,36	17.978.266,28	18.616.986,07	24.554.927,18	53.947.618,—	47.685.665,67	16.120.041,—	44.467.235,81
Urządzenia Humanitarne . . . . .	6.227.500,—	3.789.951,55	5.365.800,—	5.440.275,64	6.178.800,—	6.507.820,90	7.701.000,—	8.957.135,40
Koleje Wąskotorowe . . . . .	5.907.981,—	4.167.165,22	5.520.240,—	5.201.693,65	5.101.000,—	4.405.078,94	7.046.250,—	6.843.611,48
Razem . . . . .	194.063.455,36	181.947.580,54	248.024.640,07	267.308.289,78	324.095.650,—	317.477.952,57	301.160.895,—	364.457.533,00
Zaliczki gwarancyjne, renty wykupna i dzierżawy . . . . .	311.260,—	261.162,54	7.887.320,—	3.328.492,60	3.298.422,5	1.899.529,47	145.520,—	74.166,95
Budowa nowych linii kolejowych i inwestycje na kolejach istniejących . . . . .	62.791.442,—	62.775.092,63	21.908.605,—	18.603.551,72	12.426.687,—	11.280.310,39	53.417.685,—	52.991.362,75
Odbudowa zniszczonych przez wojnę linii i budowl kolejowych . . . . .	1.204.750,—	1.293.849,83	1.369.000,—	1.151.099,22	894.200,—	855.905,80	1.806.600,—	1.371.223,82
Żegluga powiatrzna . . . . .	1.659.751,—	541.462,31	2.745.195,—	1.663.774,36	5.273.973,—	3.389.268,80	8.491.698,—	6.990.713,63
Przedsiębiorstwa pomocnicze . . . . .	2.288.864,—	2.737.652,27	—	—	—	—	—	—

\*) łącznie z wydatkami, dokonanymi na podstawie zleceń Ministerstwa Komunikacji (na potrzeby innych dyrekcji).

TABELA LX. Zestawienie dochodów (wpływów kasowych) i wydatków D K P w Warszawie w okresach sprawozdawczych 1924—1925—1926—1927/8.

	O k r e s y s p r a w o z d a w c z e			
	r. 1924	r. 1925	r. 1926	r. 1927/8
<b>W Y S Z C Z E G Ź N I E N I E</b>				
Wpływy z eksploatacji ogólnie . . . . .	208.354.362,06	219.833.902,13	274.692.481,43	353.700.437,05
Dochody z przewozów . . . . .	194.126.558,28	210.085.217,62	248.465.597,38	314.721.855,38
Inne dochody . . . . .	9.160.586,28	15.828.990,07	22.830.977,34	33.699.733,55
Koleje wąskotorowe . . . . .	5.067.217,50	3.919.694,41	3.395.906,71	5.278.818,12
181.917.580,51	267.308.289,78	317.477.952,57	364.457.533,—	
Rozchody eksploatacyjne ogólnie . . . . .				
Z powyższej sumy rozchodów przypada na:				
Służbę dyrekcyjną . . . . .	4.038.310,63	5.200.973,51	4.895.558,76	6.423.023,08
drogową . . . . .	20.037.365,88	28.883.355,91	27.882.342,92	53.779.892,17
stacyjną . . . . .	16.823.033,91	20.694.058,65	21.876.500,71	26.892.701,88
handlową . . . . .	5.300.336,96	6.019.443,08	5.990.205,27	7.195.685,32
konduktorską . . . . .	10.010.643,78	12.535.615,87	12.096.631,77	14.399.672,80
trakcyjną . . . . .	3.023.857,22	3.367.083,21	3.572.684,14	4.704.270,32
parowozową . . . . .	30.774.911,99	29.414.212,10	29.858.979,27	37.047.059,08
wagonową . . . . .	3.377.130,89	4.828.052,49	4.528.763,36	5.683.986,12
warszławiową . . . . .	23.533.994,86	32.127.450,94	29.882.151,22	39.239.113,86
elektrotechniczną . . . . .	1.616.106,16	2.056.138,38	2.051.523,25	2.335.936,45
sanitarną . . . . .	969.283,74	1.198.629,05	1.462.357,13	1.880.469,55
zasobów . . . . .	1.482.123,78	1.880.014,53	1.749.686,68	1.984.916,06
Wydatki wspólne . . . . .	13.769.004,58	21.989.941,83	23.897.093,61	18.134.708,03
Urządzenia humanitarne . . . . .	3.789.951,55	5.440.275,64	6.507.820,90	8.957.135,40
Koleje wąskotorowe . . . . .	4.019.126,66	4.704.612,85	4.247.568,06	5.241.585,72
142.625.212,59	180.339.888,07	180.199.867,05	234.200.155,84	
Wydatki Dyrekcji Warszawskiej . . . . .				
Udział w kosztach organizacji międzynarod.	33.096,36	146.402,77	52.407,94	84.343,95
Naprawy i wymienny taboru . . . . .	34.961.971,33	83.621.495,02	112.752.010,31	102.238.439,67
Utrzymanie i wymienny inwentarza . . . . .	—	138.467,77	227.584,33	—
Splata pożyczek kol. i inn . . . . .	4.209.261,70	2.564.985,35	23.788.572,06	26.332.527,78
Naprawa taboru kolejowego wąskotorowego	118.038,56	497.050,80	157.510,88	1.602.025,76
Wydatki Min. Komunikacji . . . . .	39.322.367,95	86.968.401,71	136.918.085,52	130.257.377,16
Zysk na kolejach normalnotorowych . . . . .	64.711.058,63	50.278.962,47	95.044.275,73	119.463.018,81
Zysk na kolejach wąskotorowych . . . . .	1.018.090,84	—	—	37.292,40
Strata na kolejach wąskotorowych . . . . .	—	784.948,41	851.661,35	—
Zysk Dyrekcji Warszawskiej po potrąceniu wydatków Min. Komunikacji . . . . .	65.729.149,47	49.491.014,06	94.192.614,35	119.509.281,21

Wyniki eksploatacji linii normalnotorowych obliczone w przybliżeniu na podstawie przewozów, wykonanych w obrębie Dyrekcji podaje tabela LXI.

T A B E L A LXI.

## WYNIKI EKSPLOATACJI LINIJ NORMALNOTOROWYCH.

Przypuszczalne (w przybliżeniu) rzeczywiste dochody Dyrekcji Warszawskiej w/g ogólnych danych o wpływach dla całej sieci kolejowej w złotych.	1924	1925	1926
1. Ilość pasażero—km. . . . .	1.953.362.035	1.742.411.760	1.498.080.275
2. Przeciętny wpływ z przewozu pasażerów na całej sieci PKP na pasażero—km. . . . .	0.032	0.042	0.045
3. Dochód z przewozu pasażerów . . . . .	62.507.585	73.181.294	67.413.612
4. Ilość ładunków tn-km . . . . .	3.247.712.760	4.277.130.000	5.327.584.000
5. Przeciętny wpływ z przewozu towarów na całej sieci PKP na tn-km . . . . .	0.043	0.043	0.44
6. Wpływ z przewozu towarów. . . . .	139.651.649	183.916.590	234.413.696
7. Ilość bagażu tn-km . . . . .	11.267.505	8.734.285	10.388.710
8. Przeciętny wpływ z bagażu na całej sieci PKP na tn-km. . . . .	0.79	0.59	0.51
9. Wpływ z przewozu bagażu . . . . .	8.901.329	5.153.228	5.298.242
10. Inne dochody łącznie z przewozem poczty. .	14.771.496	54.383.829	34.748.392
Ogólny (w przybliżeniu) dochód Dyrekcji Warsz.	211.060.563	316.631.941	341.873.942
Ogólna suma wydatków bez inwestycji, kolei wąskotorowych i wydatków M. K. *) . . . .	138.576.086	175.635.345	176.252.299
Spółczynnik eksploatacji (w przybliżeniu). . . .	66	55	52

\*) Faktyczne wydatki Dyrekcji, bez inwestycji, kolei wąskotorowych i bez wydatków Min. Kom.



## VIII. KOLEJE WĄSKOTOROWE.

Dezorganizacja wojsk i władz okupacyjnych niemieckich, która nastąpiła po przegranej wojnie w listopadzie 1918 r., umożliwiła ludności polskiej, pomiędzy innymi, ogólnie znanymi objawami z tego okresu, samorzutne objęcie kolei wąskotorowych, przy wydatnej pomocy pracowników, zatrudnionych wówczas przez okupantów na tych kolejach. Obejmowanie to posiadało naogół charakter żywiołowy i odbywało się w ten sposób, że każdy stawał na stanowisku, do którego czuł się powołanym, względnie stanowiska wolne były obsadzone przez komitety, które wyłoniły się z pośród pracowników, przy spółdzielnie zainteresowanych sfer gospodarczych odnośnych terenów.

Następnie władze polskie, wraz z rozwojem organizacji urzędów kolejowych, przejmując pod swój zarząd odebrane okupantom koleje, nadały im organizację, która w głównych zarysach zachowała się dotychczas i przedstawia się, jak następuje.

Zarząd każdego kompleksu kolei, stanowiącego samodzielną jednostkę gospodarczą i administracyjną, ześrodkowany jest na miejscu w rękach Zarządzającego daną koleją wąskotorową, któremu podporządkowane są wszystkie gałęzie gospodarki kolejowej, a więc służby: drogowa, mechaniczna, eksploatacyjna i ogólnogospodarcza. Każda z tych służb na miejscu podzielona jest na właściwe jednostki administracyjne, jak odcinki drogowe i eksplo-

tacyjne, stacje, parowozownie, warsztaty i t.p. których praca jest przez Zarządzającego koleją odpowiednio koordynowana.

Ogólny zarząd wszystkimi siedmioma kompleksami kolei wąskotorowych w obrębie Dyrekcji ześrodkowany jest w Wydziale Kolei Wąskotorowych, który składa się z 4-ch działów: 1) ogólnogospodarczego, 2) drogowego, 3) eksploatacyjnego i 4) mechanicznego. Rodzaj prac ostatnich trzech działów odpowiada pracy poszczególnych wydziałów kolei normalnotorowych o analogicznych nazwach.

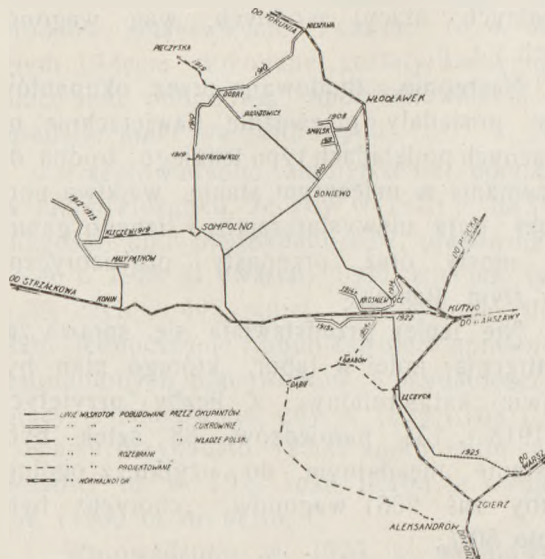
W dziale ogólnogospodarczym, oprócz czynności zwykle wykonywanych przez działy o tej samej nazwie w innych wydziałach, ześrodkowane są sprawy gospodarki zasobowej, szeroko rozwinięte dzierżawy materiałów nawierzchni wąskotorowej i ścisłej księgowości rachunkowej, wykonywanej dla innych wydziałów Dyrekcji przez Wydział Rachunkowy.

Sprawy taryfowo-handlowe przydzielone są do działu eksploatacyjnego, sprawy sygnalizacji i gospodarki elektrotechnicznej — do działu mechanicznego.

Kontrola Dochodów i Służba Sanitarna wykonywane są na kolejach wąskotorowych przez jednostki administracyjne, wcielone do odnośnych wydziałów kolei normalnotorowych, budżetowo jednak w celu wydzielenia gospodarki kolei wąskotorowych obciążają te ostatnie.

Obecnie sieć kolei wąskotorowych Dyrekcji składa się z następujących jednostek.

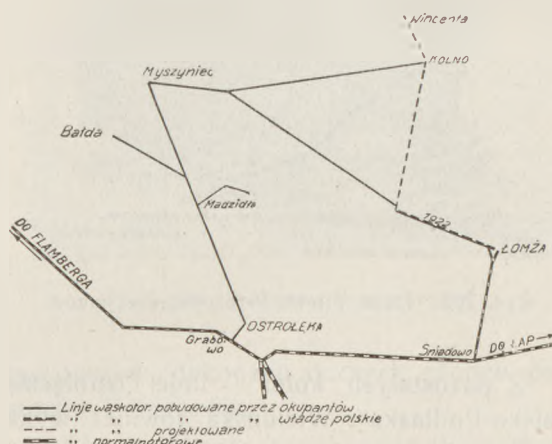
1) Koleje Kujawskie, dług. 465 km, posiadające stacje styczne z kolejami normalnotorowymi w Nieszawie, Włocławku, Krośniewicach, Krzewiu, Kole i Koninie (rys. 199).



Rys. 199. Sieć kolei Kujawskich.

Do 1 czerwca 1926 r., jako samodzielna jednostka administracyjna, istniała jeszcze kolej Gosławicka, która jednak od powyższej daty, jako połączona bezpośrednio z kolejami Kujawskimi, została włączona do tych ostatnich.

Pod względem prześwitu toru linje wąskotorowe dzielą się na dwie grupy: a) o prześwicie toru 750 mm, ogólnej długości 377 km;

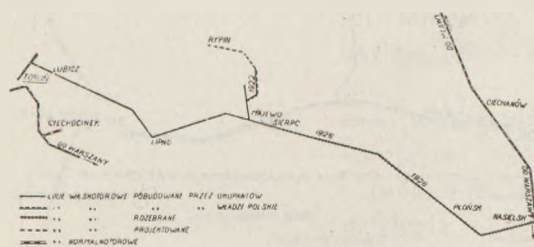


Rys. 201. Sieć kolei Ostrołęckich

2) Sierpc-Lubicz, dług. 105 km, stacje styczne Sierpc i Lubicz (rys. 200).

3) Koleje Ostrołęckie, dług. 140 km, stacje styczne Grabowo i Łomża (rys. 201).

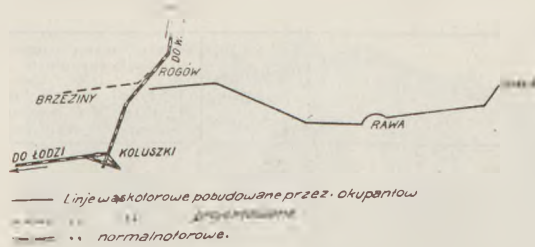
4) Rogów-Rawa-Biała, dług. 56 km, stacja styczna Rogów (rys. 202).



Rys. 200. Linja Sierpc-Lubicz.

do tej grupy należą: większa część linii Kujawskich, oraz całkowicie Białsko-Podlaska i Wieluńska; b) o prześwicie toru 600 mm, do której należą pozostałe linje ogólnej długości 562 km.

Praca wyszczególnionych kolei, ujęta



Rys. 202. Linja Rogów-Rawa-Biała.

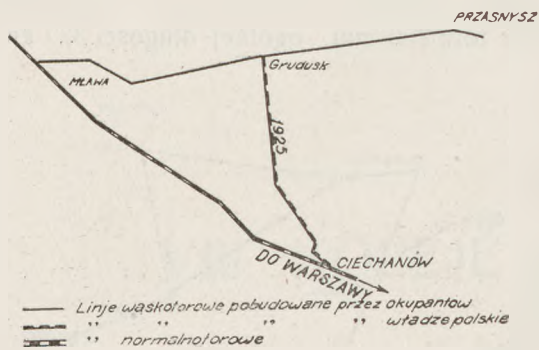
5) Mława-Przasnysz-Ciechanów, dług. 75 km, stacje styczne Mława i Ciechanów (rys. 203).

6) Białsko-Podlaska-Janów-Konstantynów, dług. 62 km, stacja styczna Białsko-Podlaska (rys. 204).

7) Linja Wieluńska, dług. 31 km, stacja styczna Wieluń (rys. 205).

w płaszczyźnie dokonywanych przez nie przewozów, uwarunkowana jest charakterem gospodarczym obsługiwanych terenów, przyczem wbrew utartej nazwie „kolei dojazdowych“, stosowanej do kolei wąskotorowych, spełniają one w okręgu Dyrekcji przeważnie zadania kolei lokalnych, a nie dojazdowych w stosunku do normalnotorowych. Tak np. koleje

Kujawskie mają znaczną większość przewozów (około 85%) wewnętrznych i tylko stosunkowo nieznaczna część przewozów (15%) przypada na ładunki, otrzymywane z kolei normalnotorowych, lub odwrotnie przekazywane na te ostatnie.



Rys. 203. Linja Mława-Przasnysz-Ciechanów.

Z pozostałych kolei — linje Ostrołęckie, Białsko-Podlaska i Wieluńska również wykazują przewagę przewozów wewnętrznych, i tylko koleje Rogów-Rawa-Biała, Mława-Przasnysz-Ciechanów i Sierpc-Lubicz większość swoich przewozów zawdzięczają ładunkom, otrzymywanym z kolei normalnotorowych, lub im przekazywanym, czyli są kolejami dojazdowymi we właściwym znaczeniu tego słowa (tab. LXII).

T A B E L A LXII.  
Charakter przewozów w 1927 r.

Nazwa kolei	Przewiezono ogółem wagonów	Przeładowano wagonów wąskotorowych	
		na kolej normalnotorową	z kolei normalnotorowej
1) Kujawskie	98905	3076	12270
2) Sierpc—Lubicz	14088	4205	5474
3) Ostrołęckie	5927	1800	317
4) Rogów—Rawa—Biała	5728	373	4160
5) Mława—Przasnysz—Ciechanów	11414	2151	3885
6) Białsko—Podlaska	1218	132	385
7) Wieluńska	3601	619	389
Ogółem	120881	12356	26880

Objęte w chwili dezorganizacji władz okupacyjnych koleje wąskotorowe, eksploatowane przez wspomniane władze w warunkach wojennych dla osiągnięcia doraźnych celów, przedstawiały się nader ujemnie z punktu wi-

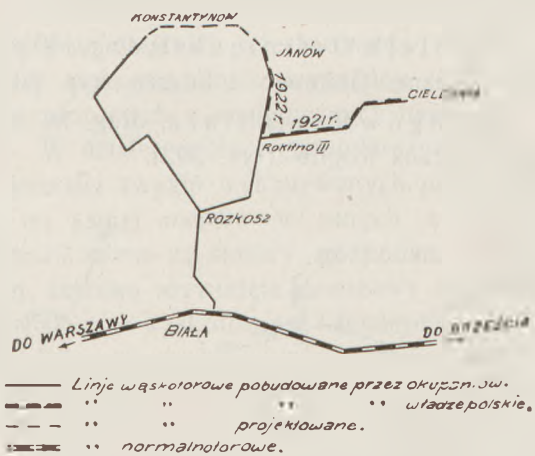
dzenia zaopatrzenia materialnego, oraz stanu technicznego.

Budynki, prawie wyłącznie typu prowizorycznego, były już wtedy w stanie złym i ilość ich była rażąco niedostateczna. Brakowało pomieszczeń stacyjnych i mieszkalnych, stacyj wodnych, wag wagonowych i t. p.

Następnie, zbudowane przez okupantów linje posiadały przeważnie nawierzchnię na żelaznych podkładach typu lekkiego, trudną do utrzymania w należyтым stanie; warstwa podsypki była niewystarczająca i lichego gatunku, mosty oraz przepusty prowizoryczne i w złym stanie.

Nie lepiej przedstawiała się sprawa zaopatrzenia kolei w tabor, którego stan był prawie katastrofalny. Z liczby przyjętych w 1918 r. 131 parowozów, 88 sztuk było w stanie niezdatnym do użytku, z ogólnej liczby zaś 2061 wagonów, „chorych“ było około 50%.

Konieczność, przy uruchomieniu kolei, usunięcia wielkiej ilości tak różnorodnych usterek i braków spowodowała potrzebę



Rys. 204. Linja Biała Podl.-Janów-Konstantynów.

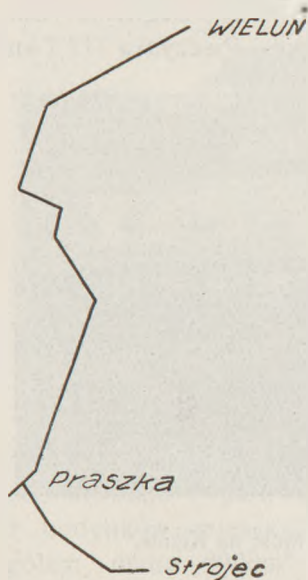
wszczęcia wszechstronnej akcji w kierunku odbudowy i podniesienia sprawności przewozowej tych kolei.

Oprócz wielkich trudności organizacyjnych z powodu braku dostatecznej ilości należycie wykwalifikowanego personelu (przy nadmiarze personelu przygodnego z okresu okupacji), oraz wobec konieczności tworzenia specyficz-

nych form organizacji kolejnictwa wąskotorowego, nieomal że zupełnie nieznanymi przedtem na terenie b. zaboru rosyjskiego, jeszcze większe i trudniejsze do zwalczania przeszkody w pracy nad odbudową tych kolei powstawały z powodu braku dostatecznych środków finansowych. Pomimo to w ubiegłym 10-leciu dokonane zostały następujące prace nad odbudową i uporządkowaniem gospodarki kolei wąskotorowych.

Przeprowadzono zmniejszenie personelu w takim stosunku, że gdy w 1919 r. na 1 km długości linii przypadało 2,57 pracowników, to w r. 1928 (I kwartał) było ich już tylko 1,39, czyli o 46% mniej. Zmniejszenie ilości szło jednocześnie z podniesieniem sprawności zatrudnionych pracowników i wydajności ich pracy, a mianowicie: gdy w 1924 r. na 1 pracownika przypadało 12900 tn-km-netto przewozów, to w 1927 roku liczba ta wyniosła już 15200 tn-km-netto.

Wprowadzono w 1925 r. premjowanie oszczędności spalonego na parowozach węgla i o ile w 1924 r. zużywano na 100 tn-km-brutto 299 kg węgla, to w następnych latach rozchód węgla wynosił przeciętnie około 235 kg czyli o 21,4% mniej. Rocznie ta oszczędność na paliwie daje zużycie węgla w ilości mniejszej, niż dawniej, około 4000 ton.

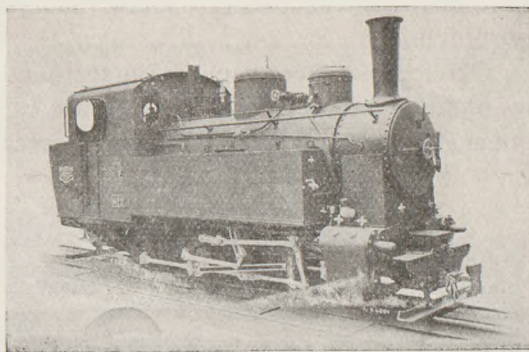


Rys. 205. Linja Wieluńska.

Wprowadzono specjalne badania i próbne jazdy dla ustalenia norm rozchodu smarów co, łącznie ze wzmożeniem kontroli i z instruwaniem personelu, zmniejszyło rozchód smarów w poszczególnych wypadkach z 9 — 10 kg do 3,8 kg na 10000 osio-km.

Zakupiono 30 parowozów (w tej liczbie 9 szt. silnych) firmy Hanomag (rys. 206), oraz przejęto 58 parowozów od władz wojskowych,

co dało możliwość zlikwidowania odpowiedniej ilości słabych i trudnych do naprawy parowozów, z liczby odziedziczonych po okupantach. Odbudowano 44 wagony osobowe, oraz 158 towarowych, nabyto 106 wagonów



Rys 206. Parowóz wąskotorowy.

towarowych, dokonano licznych napraw parowozów i wagonów.

Dla umożliwienia wykonywania tych napraw i odbudowy jednostek taboru należało przedtem uzupełnić braki zaopatrzenia warsztatów pod względem niezbędnych obrabiarek i innych urządzeń. W tym celu nabyto 32 obrabiarki, a pewną ilość obrabiarek wykonano własnymi siłami.

Uzupełnienie zaopatrzenia warsztatów głów-



Rys. 207. Naprawnia wagonów w Krośniewicach.

nych w Krośniewicach (rys. 207) i 8 pomocniczych szło w parze z ich rozszerzeniem, co znalazło swój wyraz w wybudowaniu około 780 m<sup>2</sup> nowych pomieszczeń warsztatów i parowozowni.

W wyniku tych wysiłków procent chorych parowozów i wagonów, który wynosił w 1919 r. 70% dla parowozów i około 50% dla wagonów, w ostatnich latach utrzymuje się stale w granicach 13 — 14% dla parowozów i 6 — 7% dla wagonów, bez uciekania się przytem do oddawania jakichkolwiek napraw fabrykom prywatnym.

Okoliczność kierowania się przez okupantów podczas budowy kolei wąskotorowych dążeniem do rabunkowej gospodarki, sprzecznaj

dowlane sieci w poszczególnych latach) oraz częściowo na mapach poszczególnych kolei (rys. 199 — 205).

W omawianym tu zakresie wykonano po wojnie następujące ważniejsze roboty:

Przekuto odcinki Dobrze—Boniewo i Boniewo—Krośniewice kolei Kujawskich z prześwitu toru 600 mm na 750 mm (67,5 km).

Wymieniono 300 km słabej nawierzchni na żelaznych podkładach na szyny cięższe na podkładach drewnianych.

T A B E L A LXIII.  
Długość eksploatacyjna linii.

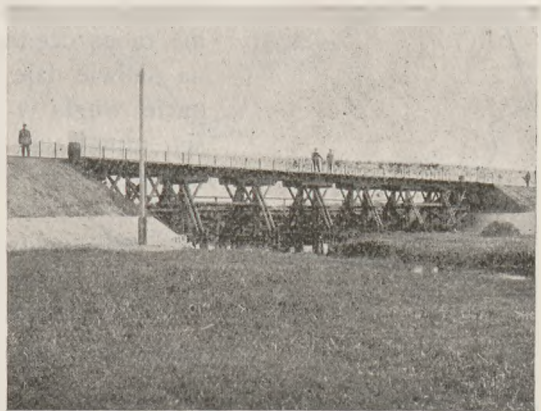
Wyszczególnienie	w l a t a c h									
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
a) Długość linii eksploatowanych (długość budowlana) . . . . .	1010	1010	1053	1133	1071	978	928	938	938	938
b) wydzierżawionych . . . . .	—	—	13	13	13	13	13	13	13	13
Razem . . . . .	1010	1010	1066	1146	1086	991	941	951	951	951

T A B E L A LXIV.  
Bocznice i ich praca.

		1919 r.	1927 r.	1928 r.
Ilość bocznic	szt	13	—	111 (w tem 43 czasow.)
Długość bocznic	km	46	—	149,7 (w tem 27,9 km czasow).
Obrót wagonów na bocznicach			36272	4355 (I kwart. 28 r.)
Naładunek wagonów na bocznicach			15234	2210 (I kwart. 1928)
Wyładunek wagonów na bocznicach			27429	2320 (I kwart. 1928)
Ilość wydanych zezwoleń na budowę linii prywatnego użytku				55
Długość linii objętych temi zezwoleniami	km			574
Długość wybudowanych linii prywatnego użytku				402

z interesami miejscowej ludności, spowodowała, że koleje te w wielu wypadkach omijały lokalne ośrodki życia gospodarczego, niektóre zaś odcinki, jak np. obecnie rozebrany odcinek Stryków—Ozorków, po skończonej wojnie okazały się martwymi dla ruchu. Wobec tego wynikła potrzeba dość znacznych modyfikacji istniejącej w 1919 r. sieci kolejowej, co wykazano niżej w tabeli LXIII i LXIV (dług. bu-

Wybudowano 110 km nowych linii, mianowicie: Nowogród—Łomża (14,3 km), Ciechanów—Grudusk (26,9 km), Cegielnia—Sompolno (22,9 km), Dobrze—Pieczyska (12,7 km).



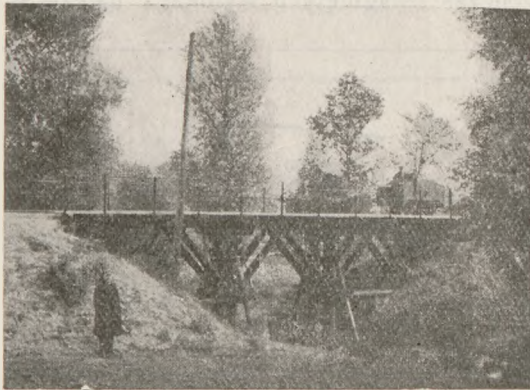
Rys. 208. Most na Krznie.

Rokitno—Cieleśnica (11,0 km), Klonownica—Janów (9,5 km) i inne krótsze odcinki.

Wybudowano przeszło 170 m. b. nowych mostów drewnianych i przebudowano przeszło 100 m. b. Rys. 208 przedstawia most na Krznie na 2 km kolei Biała-Podlaska i rys. 209 — most na rz. Boniewce na 37 km linii Kroś-

niewice—Boniewo. Wspólnie z Min. Robót Publicznych wybudowano mosty stałe z żelaznemi przęsłami przez rz. Narew oraz na Drwęcy, ogólnej długości 330 m.

Rozszerzono tory stacyjne i mijankowe na 14-tu stacjach, wykonano przebudowę 13 stacji oraz, łącznie z przekuciem linii Krośniewice—



Rys. 209. Most na Boniewce.

Dobre, na 22 stacjach tej linii przekuto tory stacyjne i zmieniono częściowo ich układ

Wybudowano 4 parowozownie, 2 naprawnie, 15 budynków stacyjnych (rys. 210—213)



Rys 210. Dworzec w Rawie Mazowieckiej.

i 25 mieszkalnych, 10 wież ciśnień i 40 studni. Przebudowano 1 parowozownię, 1 naprawnię, 10 budynków mieszkalnych i wiele innych ogółem około 8000m<sup>2</sup> powierzchni podłogi budynków.

W budowie znajdują się dworce w Łomży (rys. 214), w Przasnyszu i w Dobrem (rys. 215), oraz budynek zarządu kol. wąskotor. w Grabowie (rys. 216).

Jedną z pierwszych potrzeb przy uruchomieniu kolei wąskotorowych użytku pu-

blicznego było wykonanie niektórych urządzeń pomocniczych, jak wybudowanie ramp naładunkowych, wind na stacjach stycznych dla przeładunku towarów, oraz wag wagonowych, których w chwili objęcia kolei było zaledwie 2 szt.

Niezależnie od powyższego dla udogodnienia nadawcom i odbiorcom przewozu, oraz



Rys. 211. Dworzec w Nowogrodzie.

w celu przyciągnięcia innych transportów wprowadzone zostały: a) w 1924 roku—bezpośrednia komunikacja stacyj kolei wąskotorowych ze wszystkimi stacjami sieci P. K. P., co zwolniło interesantów kolei wąskotorowych od osobistego załatwiania w punktach stycz-



Rys. 212. Dworzec w Białej-Podlaskiej.

nych wszelkich formalności, połączonych z przekazywaniem przesyłek z jednej kolei na drugą, oraz od 1/IV 1928 roku—nadawanie przesyłek za zaliczeniem pieniężnym.

Wyszczególnionych wyżej w krótkim zarysie ważniejszych wysiłków nad podniesieniem sprawności przewozowej kolei wąskotorowych bynajmniej jednak nie należy uważać za dostateczne, gdyż stan obecny kolei tych w bardzo małym stopniu odpowiada warun-

kom, przy których koleje te mogą i powinny należycie spełniać swe zadania, mierzone skalą krajów zachodnich, gdzie kolejnictwo wąskotorowe stoi na wysokim poziomie.

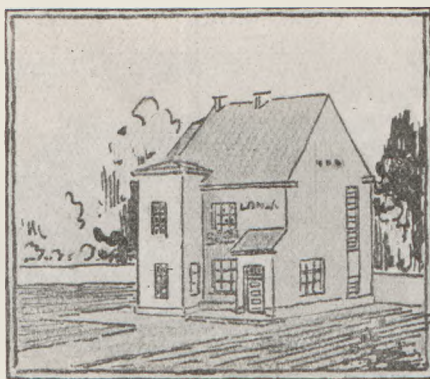
Powoduje to w pierwszym rzędzie słabość budowy nawierzchni (na przeszło 50% ogólnej długości sieci), mostów i przepustów,



Rys. 213. Dworzec w Wieluniu.

oraz nieodpowiednia jakość parowozów, z których około 80% posiada konstrukcję, nie pozwalającą na stosowanie szybkości większej ponad 20—25 km na godzinę.

Brak jest wagonów towarowych o więk-

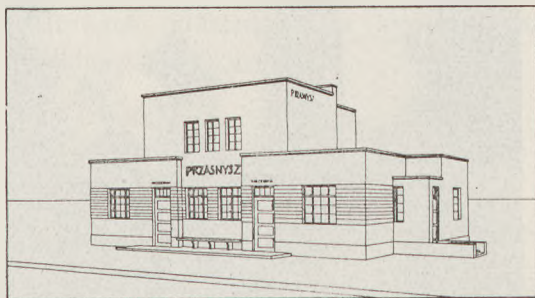


Rys. 214. Projekt dworca w Łomży.

szej ładowności (10 i 15 tonowych). Wagonów osobowych, któreby zapewniały w należyłym stopniu wygody podróżnym — brak zupełnie, albowiem prawie wszystkie posiadane wagony osobowe są przerobione z towarowych, i dopiero w bieżącym roku organizuje się budowa we własnych warsztatach nowych wagonów osobowych, typu ogólnie przyjętego na zachodzie,

Również dotkliwie daje się we znaki brak budynków, dla potrzeb technicznych i mieszkalnych, oraz pomieszczeń dla pasażerów.

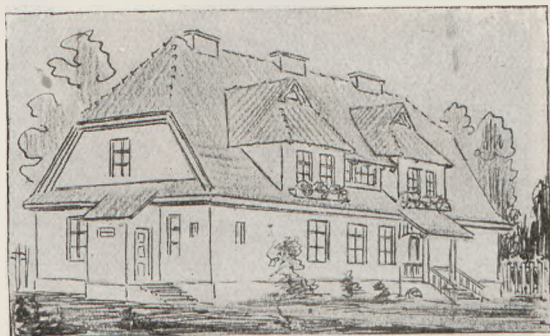
Usuwanie powyższych braków (według niżej podanego programu) zapewne ze względu finansowych będzie rozłożone na kilka lub więcej lat; opierając się jednak na dotychczas osiągniętych wynikach należy ocze-



Rys. 215. Projekt dworca w Przasnyszu i w Dobrem.

kiwać, że zadaniu temu wąskotorowe koleje sprostają w granicach normalnych budżetów inwestycyjnych.

Dla scharakteryzowania wyników pracy kolei wąskotorowych niżej przytoczono kilka wykresów, oświetlających ilość i napięcie prze-



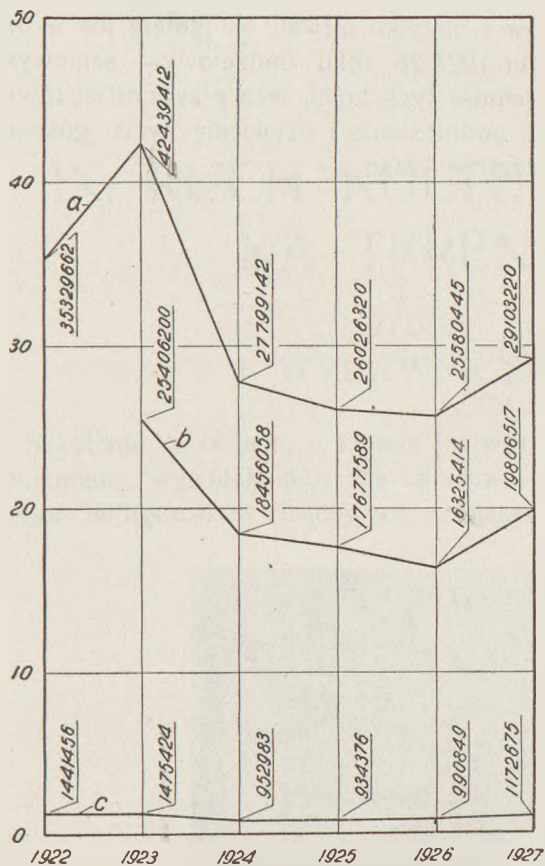
Rys. 216. Projekt domu w Grabowie, Zarządu kolei Ostrołęckich.

wozów w poszczególnych latach oraz pracę poszczególnych linii (por. rys. 217 i 218).

W wykresach tych przytoczone są tylko dane z ostatnich lat t.j. z tych czasów kiedy osiągnięte wyniki nadają się do porównania dzięki pewnej stabilizacji waluty i całokształtu warunków pracy. Zachodzące do r. 1924 znaczne zmiany w ogólnej długości sieci (por. Tab. LXIII), brak danych statystycznych, oraz

związane z dewaluacją wahań cen na robocizną i materiały, utrudniają właściwe porównanie poprzednio osiągniętych wyników.

Podane wyżej przy opisie stanu obecnego kolei braki przesądzą kierunek, w którym powinien iść rozwój, względnie podniesienie sprawności przewozowej, kolei wąskotorowych w Dyrekcji.



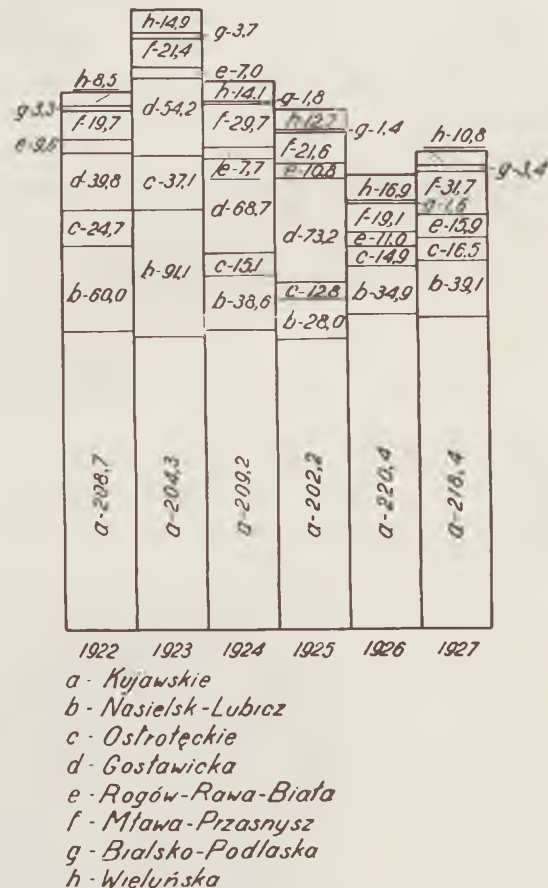
Rys. 217. Przebiegi roczne w poc-km, osio-km i tn-km.

Dlatego też konkretny program przyszłych prac i robót inwestycyjnych da się wyrazić jak następuje:

1. uzupełnienie taboru przez budowę, względnie zakup wagonów osobowych i towarowych o większej ładowności, oraz parowozów o większej mocy. Z tych ostatnich część powinna umożliwić obsługę przyspieszonych pociągów osobowych,
2. wzmocnienie nawierzchni przez powiększenie grubości warstwy podsypki, oraz

przez wymianę szyn na żelaznych podkładach na szyny cięższego typu na podkładach drewnianych, przy ogólnym zastosowaniu podkładów wzmocnionych typów (w porównaniu z typami obecnie używanymi).

Wobec projektowanej w latach najbliższych znacznej wymiany szyn na li-



Rys. 218. Praca poszczególnych linii.

3. intensywniejsza budowa budynków stacyjnych, biurowych, mieszkalnych, parowozowni, warsztatów, oraz domów mieszkalnych w ogólnej ilości około 11.500 m<sup>2</sup> powierzchni podłogi, w tej liczbie około 7.500 m<sup>2</sup> domów stacyjnych, dla biur urzęd-



dów kolejowych i mieszkalnych, oraz około 4.000 m<sup>2</sup> budynków warsztatowych i parowozowni, magazynów zasobowych i t. p.

Wybudowanie powyższej ilości budynków pozwoli na skasowanie istniejących budowli prowizorycznych, których utrzymanie w należyтым stanie staje się z roku na rok coraz kosztowniejsze, oraz zaspokoi potrzeby mieszkaniowe pracowników.

Niezależnie od powyższego podniesienie sprawności przewozowej i lepsza organizacja przewozów wymaga zaopatrzenia kolei wąskotorowych w większą ilość wag wagonowych (do ogólnej ilości około 20 szt.), przebudowy stacyj węzłowych i stycznych, oraz wydłuże-

nia torów mijankowych, planowej rozbudowy stacyj wodnych w ilości zabezpieczającej możliwość pełnego wyzyskania zdolności przewozowej kolei, budowy ramp przeładunkowych z mechanicznymi urządzeniami przy nich (dźwigów-wind), i t. p.

Zrealizowanie powyższych zamierzeń, dzięki przystosowaniu w ten sposób kolei wąskotorowych do dojrzałych już potrzeb życiowych, zwiększy niewątpliwie frekwencję osób i towarów i nie tylko utrwali osiągniętą już w ostatnim 1927/28 roku budżetowym samowystarczalność tych kolei, lecz przyczyni się również do podniesienia i ożywienia życia gospodarczego w kraju.

## IX. RUCH KULTURALNO-OŚWIATOWY NA TERENIE DYREKCJI.

### 1. WYDAWNICTWA FACHOWE.

Szkolenie personelu, o którym już wyżej wspomniano, wywołało potrzebę opracowania szeregu podręczników fachowych, stojących

Pomimo odczuwanej potrzeby, w pierwszych latach kolejnictwa polskiego, cała energia Dyrekcji zwrócona być musiała na zaspo-



Rys. 219. Wnętrze muzeum kolejowego.

na poziomie wymagań dzisiejszych i zastosowanych do potrzeb bieżących kolejnictwa. Techniczna literatura polska posiada bardzo niewiele wydawnictw popularnych, stojących na poziomie techniki społecznej.

kojenie najniezbędniejszych i najpilniejszych potrzeb. Do takich potrzeb należało opracowanie przepisów, instrukcyj i regulaminów służbowych.

Po pewnym dopiero czasie przystąpić

można było do przygotowywania wydawnictw natury technicznej i fachowej.

W tym kierunku opracowane i wydane zostały prace następujące:

4. Specyfikacje części składowych rozjazdów (ok. 400 stron druku).

5. Album narzędzi torowych, zawierający 32 tabele i ok. 360 rysunków.



Rys. 220. Wnętrze muzeum kolejowego.

1. Album nawierzchni, zawierający rysunki szyn i złączek, oraz specyfikacje 44 od-

6. Tymczasowe przepisy o prowadzeniu robót przy letniej konserwacji torów.



Rys. 221. Wnętrze muzeum kolejowego.

mian budowy wierzchniej i rysunki łubków przejściowych.

2. Około 40 rysunków rozjazdów.

3. Album schematów rozjazdów i skrzyżowań.

W ostatnich dopiero latach można było przystąpić do przygotowywania szeregu najpilniej potrzebnych podręczników.

Na potrzeby wszystkich dyrekcji K. P. Wydział Mechaniczny wydał z polecenia Mi-

nisterstwa podręcznik, opracowany przez inż. W. Witkowskiego, p. t. *Metody sprawdzania przy składaniu części parowozowych oraz przepisy obchodzenia się z parowozami podczas ich pracy*. Podręcznik ten w ilości 15000 egzemplarzy rozdany został pomiędzy innymi drużynom parowozowym całej sieci kolejowej i ułatwił znacznie opanowanie trudności, napotykanych przy obsłudze nowych, nieznanych dotąd typów parowozów.

Dla zaspokojenia potrzeb słuchaczy kursów dla kandydatów kolejowych i kursów doszkalających wydane zostały, względnie znajdują się pod prasą podręczniki następujące:

Streszczenie wykładów o służbie zasobowej, w opracowaniu T. Rościszewskiego.

Streszczenie wykładów o służbie sanitarnej, higienie i ratownictwie, w opracowaniu Dr. I. Mojkwskiego.

Szczegółowy program wykładów o służbie ruchu, w opracowaniu M. Skolimowskiego.

Streszczenie wykładów o rachunkowości kolejowej, w opracowaniu C. Sikorskiego.

Szczegółowy program wykładów o służbie administracyjnej w opracowaniu Dr. K. Majewskiego.

Szczegółowy program wykładów o zarachowaniu dochodów, w opracowaniu M. Buszkowskiego.

Streszczenie wykładów o służbie mechanicznej, w opracowaniu inż. B. Holca.

Przygotowana do druku jest praca inż. S. Felsza, p. t. *Gospodarka cieplna na parowozie i w kotlewni*, poświęcona potrzebom drużyn parowozowych w zakresie właściwego opalania parowozów i ich prowadzenia przy pracy.

Ponadto w opracowaniu znajdują się pomiędzy innymi podręczniki następujące:

Szczegółowy program wykładów o sygnalizacji.

Streszczenie wykładów o prawie i o ustawach i

Streszczenie wykładów z zakresu służby drogowej.

Nie można tu również pominąć instytucji muzeum kolejowego, które powstało z inicjatywy M. K. przy współudziale ze strony Dyrekcji i tymczasowo umieszczone zostało w części gmachu dworca Warszawa - Gł. Rys. 219/221 przedstawiają wnętrze muzeum, które może być w pewnym stopniu pomocne przy fachowym doskonaleniu się pracowników kolejowych.

## 2. STRAŻE OGNIOWE.

Stan bezpieczeństwa pożarowego obiektów kolejowych po objęciu kolei przez władze polskie nie był zadawalniający, gdyż okupanci pobudowali znaczną ilość budynków prowizorycznych drewnianych, bez uwzględnienia zasad bezpieczeństwa pożarowego. Nieliczne narzędzia ratownicze na stacjach były przeważnie zniszczone, lub zdekompletowane. Straż ochotniczą okupanci zorganizowali jedynie w Warsztatach na st. Warszawa - Gł.

Organizacja ochrony pożarowej obiektów kolejowych przez władze polskie była utrudniona ze względu na brak funduszy na zakup narzędzi i na budowę remiz dla taborów strażackich.

Do organizacji straży pożarnych na stacjach przystąpiono w r. 1919, lecz praca w tym kierunku posuwała się powoli, wobec braku

środków na narzędzia i na uzbrojenie strażaków.

W 1919/1920 roku powołane zostały specjalne komisje do zbadania stanu bezpieczeństwa pożarowego w Dyrekcji oraz opracowania planu organizacji pożarnictwa.

W r. 1920 opracowano i ogłoszono przepisy, dotyczące bezpieczeństwa pożarowego i prowadzenia akcji ratowniczej. Na parowozach wprowadzone zostały gęste siatki iskrochronne w dymnicach, przez które przechodzić mogą skry 4 do 8 razy mniejsze, a więc o odpowiednio mniejszej zdolności zapalnej.

W r. 1922 opracowany został „Tymczasowy regulamin dla drużyn pożarnych“ i na podstawie tego regulaminu zorganizowano początkowo 16 straży pożarnych na większych stacjach i warsztatach głównych. Straże zostały

odpowiednio wyposażone. Dowódców straży i ich zastępców przeszkolono na specjalnych, 8-mio dniowych kursach, zorganizowanych w kwietniu 1922 roku. W r. 1925 ilość straży kolejowych zwiększyła się do 48 drużyn. Obecnie liczebność jednej drużyny wynosi od 16 do 56 ludzi, ogólna zaś ilość strażaków dochodzi do liczby 1165.

W 1922 r. opracowano również typ normalny łącznikado węży, a w roku 1922/23 ujednostajniono łączniki przy sikawkach i hydrantach. Typ łącznika normalnego, opracowany przez Dyрекcję, wprowadzony został przez Ministerstwo, jako obowiązujący wszystkie dyrekcje K. P. W celu zwiększenia ogólnego bezpieczeństwa pożarowego podzielono w 1927 r. całą linię

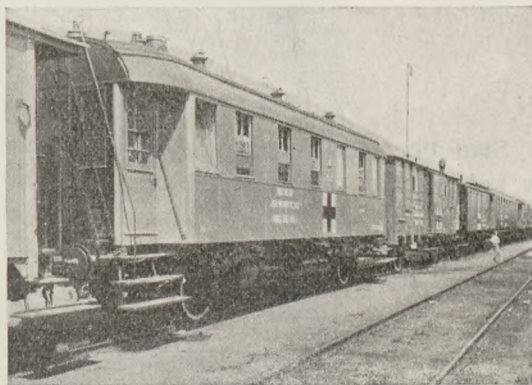
na rejonny i powołano stałe międzywydziałowe komisje rejonowe, pod przewodnictwem komendantów kolejowej straży pożarnej. Komisje rejonowe obowiązane są sprawdzać raz na kwartał wszystkie objekty kolejowe swego rejonu i opinjować o stanie bezpieczeństwa pożarowego tych obiektów, względnie projektować odpowiednie środki zapobiegawcze.

Celowość wydanych przez Dyрекcję zarządzeń w dziedzinie pożarnictwa potwierdziłystyka pożarów, wykazująca, że np. ilość pożarów w 1926 r. była o 80% mniejsza niż w r. 1921. Naogół poziom wyszkolenia drużyn strażackich jest dobry, gdyż pracownicy kolejowi chętnie garną się do pracy strażackiej i wykazują dużo inicjatywy i dobrych chęci.

### 3. TOWARZYSTWO KOLONIJ LETNICH PRACOWNIKÓW WARSZAWSKIEJ DYREKCJI K. P.

W pierwszych dniach lipca 1920 roku w okresie działań wojennych, powstał wśród pracowników projekt ufundowania pociągu sanitarnego w celu ulżenia doli rannego i chorego żołnierza polskiego i dopomożenia Państwu, znajdującemu się wówczas w trudnych warunkach. Władze Dyrekcji niezwłocznie uzyskały zezwolenie zorganizowania pociągu z wagonów oczekujących naprawy. Z grona pracowników, mających doświadczenie w tej sprawie i garnących się chętnie do pracy samarytańskiej, powstał Komitet Organizacyjno-Gospodarczy. Przewidywane koszty pobudowania pociągu i zaopatrzenia go w niezbędne akcesoria wynosiły około 2 milionów marek, kasa zaś Komitetu narazie była pusta; wobec tego Dyrekcja zezwoliła na przystąpienie w warsztatach do budowy pociągu na warunkach kredytowych. Następnie, aby uzyskać niezwłocznie choćby pewną część przedmiotów zaopatrzenia sanitarnego i artykułów żywnościowych, niezbędnych na początkowe wyekwipowanie pociągu, zwrócono się do Głównego Zarządu Czerwonego Krzyża o uznanie Komitetu, za Oddział Czerwonego Krzyża na Dyрекcję Warszawską, przyczem uzyskano zatwierdzenie Oddziału, sformowanego w celu utworzenia

i utrzymania pociągu sanitarnego na 240 łózek. Niezależnie od powyższych starań zwrócono się do ogółu pracowników z wezwaniem do opodatkowania się miesięcznymi składkami na rzecz pociągu i składania ofiar w naturze.



Rys. 222. Pociąg sanitarny pracowników Dyrekcji.

W dniu 7 sierpnia 1920 roku pociąg sanitarny (rys. 222) był już gotów; składał się on z 40 wagonów z których 30 służyło do przewozu 240 ciężko rannych, pozostałe zaś stanowiły: salę operacyjną, wagon dezynfekcyjny, kąpielowy, kuchnię, lodownię, wagon dla lekarzy, wagon dla siostr, wagon dla załogi i t. p. W dniu 8 sierpnia, w miesiąc, od chwili

powstania projektu, pociąg poświęcono i oddano władzom wojskowym.

Opodatkowanie się wszystkich pracowników w stosunku 1% od pobieranych całkowitych miesięcznych poborów i zarobków, dało możność Komitetowi zwrócenia Dyrekcji za budowę pociągu kwoty 1.636.818 mark, spłacenia 272.760 mk długu w wojskowej Składnicy Sanitarnej i wyznaczenia stałego funduszu 10.000 marek na potrzeby pociągu w drodze.

Po zakończeniu działań wojennych wojennych, w dniu 2 maja 1921 roku, władze wojskowe zdemobilizowały pociąg, wagony zwróciły Dyrekcji, inwentarz zaś, jako własność



utworzenie Kolonij Letnich dla dzieci kolejarzy oraz miejsc odpoczynku, sanatorjów i t. p. instytucyj, przeznaczonych dla samych pracowników i ich rodzin.

W dniu 30 marca 1922 roku Komitet postanowił stworzyć grupę organizacyjną stowarzyszenia pod nazwą „Towarzystwo Kolonij Letnich Pracowników Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych“, powołać ją do życia i wyłonić z siebie komitet organizacyjny, któremu polecił porozumieć się z władzami, opracować i zalegalizować statut przyszłego stowarzyszenia, oraz przejąć cały majątek, od zlikwidowanego komitetu gospodarczego pociągu sanitarnego.



Rys. 223/4. Kolonje letnie w Aleksandrowie Kujawskim.

pracowników, Komitetowi pociągu. Po załatwieniu wszelkich formalności, połączonych z przejęciem inwentarza, zmagazynowaniem ostatecznym zestawieniem wpływów i wydatków, oraz po sprawdzeniu ksiągki i dowodów przez komisję rewizyjną, Komitet zakończył wszystkie sprawy, dotyczące pociągu sanitarnego imienia pracowników Dyrekcji.

Ponieważ zarówno gotowizna w sumie 2.875.609 marek, jak i inwentarz w postaci bielizny, pościeli, koców, noszy, łóżek, naczyń stołowych, kuchennych i t.p. przedstawiający wartość około 2 milionów marek należały do ogółu pracowników Dyrekcji, przeto Komitet, likwidując organizację, zastosowaną do potrzeb wojennych, postanowił kontynuować akcję społeczną kolejarzy i stworzyć nową placówkę, która z jednej strony odciążała Skarb Państwa, z drugiej zaś posiadała charakter samopomocy dla pracowników kolejowych i ich rodzin. Za najodpowiedniejsze uznano

Nowopowstały komitet niezwłocznie przystąpił do organizowania kolonij letnich dla dzieci, potrzebujących kuracji solankowej w Ciechocinku, w Aleksandrowie Kujawskim. W tym celu otrzymano od władz Dyrekcji do użytku, za opłatą roczną, wyznaczone T-wu przez Ministerstwo Komunikacji dwa domy murowane wraz z zabudowaniami gospodarczymi, parkiem i ogrodem.

Pomimo szczupłych funduszy, dzięki usilnym zabiegom, uwieńczonym otrzymaniem całego szeregu ofiar, postanowiono choć w skromnych rozmiarach uruchomić w r. 1922, w jednym z domów kolonję dla dzieci, a w drugim zakład wypoczynkowy dla pracowników i ich rodzin.

W końcu października 1922 r. zwrócono się do ogółu pracowników z wezwaniem do zapisywania się na członków Towarzystwa i wyrażenie zgody na potrącanie składek z list płacy na rzecz Towarzystwa. Niestety wezwa-

nie to nie zachęciło całego ogółu pracowników Dyrekcji do zapisania się na członków Towarzystwa. Zebrano 7500 zgłoszeń. Z chwilą wprowadzenia waluty złotej ustały potrącenia markowe, wyrażenie zaś zgody na potrącenie złote w wysokości 1 złotego miesięcznie zmniejszyło ilość członków do 4125.

Komitet organizacyjny Towarzystwa zalegalizował statut i w dniu 19 października 1924 r. zwołał Walne Zgromadzenie Członków Założycieli, na którym przedstawił sprawozdanie ze swej działalności, oraz złożył dotychczasowe mandaty. Od chwili tej powstały władze Towarzystwa, wybrane przez walne zgromadzenie zgodnie z zatwierdzonym statutem, Rada Nadzorcza i Zarząd. Z końcem roku bieżącego upływa 7 lat od chwili otwarcia w Aleksandrowie Kujawskim kolonii letnich. Tabela LXV przedstawia ilość dzieci które w ciągu tego czasu korzystały z instytucji dla nich przeznaczonej. (Rys. 223/4).

TABELA LXV.

Ilość dzieci, które korzystały z kolonii letnich.

R o k	I l o ś ć d z i e c i
1922	222
1923	374
1924	281
1925	371
1926	658
1927	887
1928	910

Koszt jednego dnia żywienia każdej osoby w roku 1927 wynosił zł. 1,85. Jeżeli koszt żywienia administracji i służby odnieść do

ilości dzieci, jakie z kolonii korzystały, koszt żywienia jednego dziecka dziennie stanowił zł. 2,02. Całkowity koszt utrzymania jednego dziecka wynosił zł. 4.10 dziennie.

Poniższa tabela LXVI zawiera wykaz dzieci, które w 1927 roku z kolonii letnich korzystały, ułożony według stanowisk służbowych ich rodziców.

TABELA LXVI.

Stanowisko pracownika	Ilość dzieci	Stanowisko pracownika	Ilość dzieci
Adjunkci . . . . .	22	Młotnicy . . . . .	2
Asesorzy . . . . .	46	Palacze . . . . .	2
Asystenci . . . . .	37	Piloci . . . . .	5
Błacharze . . . . .	8	Piecowi . . . . .	1
Blok-sygnaliści . . . . .	2	Rewidenci . . . . .	25
Burownicy . . . . .	2	Referendarze . . . . .	8
Dyspozytorzy Eksploatacyjni . . . . .	9	Robotnicy . . . . .	32
Dyspozytorzy parowozowni . . . . .	17	Rymarze . . . . .	6
Emercyi . . . . .	8	Ślusarze . . . . .	104
Felczerzy . . . . .	13	Smarownicy . . . . .	2
Giserzy . . . . .	4	Stolarze . . . . .	11
Kaligrafi . . . . .	2	Spinacze . . . . .	4
Kanceliści . . . . .	28	St. Referendarze . . . . .	2
Kierownicy pociąg.	22	Tapicerzy . . . . .	2
Konduktorzy . . . . .	29	Telegraf. i telefon . . . . .	6
Kontrolerzy . . . . .	6	Tokarze . . . . .	18
Kotlarze . . . . .	16	Torowi . . . . .	6
Kowale . . . . .	7	Ustawiacze . . . . .	5
Lakiernicy . . . . .	2	Wartownicy . . . . .	2
Lampiarze . . . . .	1	Woźni . . . . .	7
Malarze . . . . .	6	Zawiad. Stacji . . . . .	3
Magazynierzy . . . . .	9	„ Odc. Drog. . . . .	5
Maszyniści . . . . .	112	„ Skł. Opału . . . . .	1
Monterzy . . . . .	9	„ Sekcji . . . . .	
Mostowi . . . . .	2	Warszt. . . . .	11
Murarze . . . . .	2	Zduni . . . . .	1
Naczelnik oddziału . . . . .	1	Zegarmistrze . . . . .	2
		Zwrotniczowie . . . . .	14
		Różni . . . . .	178
		R a z e m	887

Dane te świadczą wymownie o potrzebie, żywotności i rozwoju kolonii letnich.

#### 4. LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

Idea czynnego udziału społeczeństwa w pracach w dziedzinie obrony przeciwlotniczej znalazła w środowisku pracowników Dyrekcji od samego początku powstania Ligi Obrony Powietrznej Państwa należyte zrozumienie i już w połowie 1924 r. na terenie samej Warszawy istniało kilka kół kolejowych liczących 1258 członków. W niektórych ośrodkach pracy kolejarzy na prowincji ogół pracowników kolejowych przystąpił już wówczas do opodatkowania się na cele, związane z obroną powietrzną Państwa.

Dopiero jednak od chwili uzyskania zezwolenia potrącenia składek członkowskich z list płacy, co nastąpiło 27 sierpnia 1924 r., otwiera się na terenie Dyrekcji nowy okres właściwego rozwoju L. O. P. P.

W Warszawie przyczynił się znakomicie do rozwinięcia akcji zapisów na szerszą skalę „1 Tydzień Lotniczy“, zorganizowany samodzielnie przez pracowników kolejowych na dworcach w samej Warszawie i w promieniu stu kilkudziesięciu kilometrów od niej, który

prócz okazałego dochodu, przyniósł pewne wyniki propagandowe.

W dniu 5 listopada 1924 r. zwołane zostało przez grupę osób Ogólne Zgromadzenie Organizacyjne delegatów z pośród pracowników kolejowych. Delegaci reprezentowali wówczas 8475 członków L. O. P. P. Zgromadzenie uchwaliło utworzenie na terenie Dyrekcji specjalnej organizacji kolejowej L.O.P.P. jako osobnego komitetu autonomicznego na prawach komitetu Wojewódzkiego, oraz wystąpienie w tym celu o odpowiednią zmianę statutu.

Następne Zgromadzenie Ogólne w dniu 15 kwietnia 1925 roku reprezentowało 14,376 zorganizowanych członków, a w październiku tegoż roku ogólna ilość członków kolejowego komitetu dyrekcyjnego L. O. P. P. dosięgła 18.523.

Od tego jednak czasu, szczególnie w końcu roku 1925 i na początku 1926 r., datuje się ubytek liczby członków L. O. P. P. do 15.893. Taki niepomyślny dla sprawy obrót rzeczy wywołany został przede wszystkim ograniczeniem zakresu działalności komitetu kolejowego do zakresu komitetu powiatowego i przydzieleniem go do Komitetu Stołecznego.

Jednakże dzięki energicznym zabiegom delegata Komitetu, który potrafił przekonać Zgromadzenie L. O. P. P. (z dn. 27 i 28 listopada 1926 r.) o koniecznej potrzebie, dla dobra organizacji i jej dalszego pomyślnego rozwoju, przyznania Komitetowi Dyrekcyjnemu K. P. w Warszawie praw komitetu wojewódzkiego, od początku roku 1926 sytuacja zaczyna się zmieniać na lepsze w sposób coraz bardziej widoczny

Ilość członków nie maleje, lecz stale wzrasta i w chwili obecnej dochodzi już do 21000 osób.

Dyrekcyjny komitet kolejowy L. O. P. P. w Warszawie związany uprzedniemi zobowiązaniami w stosunku do dawnej organizacji, przelewał składki swych członków do końca 1927 r. do Komitetu Stołecznego L. O. P. P., wespół z którym przyczynił się w największym stopniu do wybudowania gmachu i instalacji Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. Troska o dalszy rozwój urządzeń tego instytutu, które umożliwiłyby pracę polskich sił fachowych w tej dziedzinie, uznana została przez Walne Zgromadzenie komitetu dyrekcyjnego za jedno z głównych zadań na najbliższe lata, wyrazem czego jest przeznaczenie na rok 1928 większej kwoty z sum będących w dyspozycji komitetu na inwestycje Instytutu. Również komitet subwencjonuje od 1927/28 r., w drodze próby, wykłady modelarstwa lotniczego w szkołach technicznych, do których uczęszczają dzieci pracowników kolejowych\*), oraz prowadzi czynną akcję propagandową wśród rzesz kolejarских przy pomocy odczytów ilustrowanych przezroczami i zdjęciami kinematograficznymi. W celu zapewnienia sobie kadrów należyte wyszkolonych prelegentów — komitet umieścił pewną ilość swych członków na specjalnych kursach, zorganizowanych przy Zarządzie Głównym L. O. P. P.

Sekcja propagandowa L. O. P. P. została zorganizowana w 1927 r. Od września 1927 r. ogłoszono 38 odczytów (w tej liczbie 15 odczytów w węźle warszawskim).

\*) W pierwszym półroczu 1927/28 r. kursy posiadały 55 słuchaczy, w drugim — 40 słuchaczy.



Rys. 225 Odczyt w kole L. O. P. P., w Siedlcach.



Rys. 226. Odczyt w kole L. O. P. P., w Warszawie—Wsch.



Szczegółowe dane o tych odczytach zawiera tabela LVII\*).

TABELA LXVII.

Koło	Ilość odczytów	Przybliżona ilość słuchaczy
8	6	230
10	5	520
11	2	320
16	1	60
17	3	950
18	1	50
21	1	50
22	2	900
23	1	200
27	1	30
31	1	100
35	1	400
38	2	700
39	1	150
41	3	430
42	2	200
54	1	35
55	1	60
57	2	250
59	1	300
Razem	38	5935

W 1927 r. zaszedł doniosły fakt połączenia się Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej w jedną organizację pod nazwą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na terenie Dyrekcji fałt powyższy wpłynęł dodatnio na dalszy rozwój Ligi ze względu na zorganizowane przez M.K. szkolenie pracowników kolejowych w zakresie

\*) Ponadto wygłoszone w ciągu Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej 1928 r. odczyty L. O. P. P. zgromadziły ponad 3000 słuchaczy.



obrony przeciwgazowej. Znajdujący się w rozporządzeniu Dyrekcji wagon obrony przeciwgazowej (por. rys. 188/9) z natury rzeczy odegra poważną rolę jako środek uświadamiający i propagandowy.



Rys. 227. Odczyt w kole L. O. P. P., w Mławie.

Sumy, zebrane przez Komitet Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie zawiera Tab. LXVIII.

TABELA LXVIII.

Ilość zebranych składek.

w roku	zł.
1924	44.524,07
1925	198.247,63
1926	143.549,77
1927	148.095,33

Razem do końca roku 1927 . . . 534,416,80

Sumy te zostały zużyte prawie wyłącznie na budowę i zaopatrzenie Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie.



Rys. 228/9. Z Tygodnia Obrony Lotniczej i Przeciwgazowej 1928 r.

Kolejowy komitet dyrekcyjny L. O. P. P. w Warszawie zorganizował w Kołach L. O. P. P. przeszło 40% ogółu pracowników Dyrekcji w tem 50% ogółu pracowników etatowych, oraz 30% nie-

etatowych. Komitet oparł strukturę organizacji L. O. P. P. na organizacji administracji kolejowej i całą Dyrekcję podzielił na koła (w ilości około 60).

## W Y K A Z

Kół Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Kolejowego Komitetu Dyrekcyjnego w Warszawie na dzień 1 stycznia 1928 r.

Nr. koła	Siedziba koła	Nazwa koła	Teren działania koła
Wydział Drogowy			
1	Warszawa	Koło biura W-tu Drogowego	biuro Wydziału Drogowego
2	Ząbkowice	„ I oddziału drogowego	I oddział drogowy
3	Częstochowa	„ II „ „	II „ „
4	Skierniewice	„ III „ „	III „ „
5	Łódź-Fabr.	„ IV „ „	IV „ „
6	Łowicz	„ V „ „	V „ „
7	Kutno	„ VI „ „	VI „ „
8	Warszawa Główna	„ VII „ „	VII „ „
10	Warszawa Wsch.	„ VIII „ „	VIII „ „
11	Siedlce	„ IX „ „	IX „ „
13	Ostrołęka	„ X „ „	X „ „
Wydział Mechaniczny			
14	Warszawa-Gł.	Koło parowozowni Warszawa-Gł.-Osob.	parowozownia Warszawa-Gł.-Osobowa, Towarowa, Gdańska
15	Warszawa-Wsch.	Koło parowozowni Warszawa-Wsch.	parowozownia Warsz.-Wsch., Wileńska, Praga i biuro 3 oddziału.
16	„ Główna	Koło warsztatów Warsz.-Gł.	warsztaty Warszawa - Główna
17	„ Praga	„ „ „ Praga	„ „ Praga
18	Pruszków	Koło warsztatów w Pruszkowie	warsztaty Pruszków
19	Warszawa-Wsch.	Koło warsztatów Warsz.-Wsch.	„ Warszawa-Wsch.
20	Łódź	Koło parowozowni w Łodzi	parowozownia Łódź Kal. i Fabr. oraz biuro II oddziału
21	Kutno	Koło parowozowni w Kutnie	parowozow. Kutno, Aleksandrów
22	Skierniewice	Koło parowozowni w Skierniewicach	parowozow w Skierniewicach

Nr. koła	Siedziba koła	Nazwa koła	Teren działania koła
23	Siedlce	Koło parowozowni w Siedlcach	parowozow. w Siedlcach, Ostrołęce i biuro oddziału
24	Sosnowiec	Koło parowozowni w Sosnowcu	parowozow. Sosnowiec i Łazy
25	Piotrków	Koło parowozowni w Piotrkowie	„ Piotrków, Koluszki
26	Częstochowa	Koło parowozowni w Częstochowie	„ Częstochowa
27	Warszawa	Koło biura W-łu Mechanicznego	biuro W-łu Mechanicz. i depot wagonowe Warszawa-Gł.-Os.
Wydział Eksploatacyjny.			
28	Sosnowiec	Koło st. Sosnowiec	Sosnowiec i stacje w Zagłębiu do Łaz włącznie
29	Częstochowa	„ „ Częstochowa	od Łaz wył. do Piotrkowa wył. i Herbów wł. biuro I oddziału
30	Piotrków	„ „ Piotrków	od Piotrkowa wł. do Warsz.-Gł.-Tow. wył.
31	Kalisz	„ „ Kalisz	od Kalisza do Pabjanic wył.
32	Łódź Fabr.	„ „ Łódź	od Pabjanic wł. do Koluszek wył. i do Zgierza wł., Biuro II Oddziału
33	Łowicz	„ „ Łowicz	od Zgierza wył. do Warszawy wył. do Skierniewic wył. i do Żychlina wł.
34	Kutno	„ „ Kutno	od Żychlina wył. do Strzałkowa i mijanki Lubanie wył.
35	Warszawa-Gł.-Osob.	„ „ Warszawa-Gł.-Osob.	St. Warszawa-Gł.-Osobowa
36	Warszawa-Głów.-Tow.	Koło st. Warszawa-Gł.-Tow.	od Warsz.-Gł.-Tow. do Woli wł.
37	„ Gdańska	„ „ Warszawa-Gdańska	od Woli wył. do Wisty wł.
38	„ Praga	„ „ Praga	od Michałowa wył. do Iłowa wył. i do Sierpca wł.
39	„ Wileńska	„ „ Warszawa-Wil.	od Warsz.-Wil. wł. do Łap. wł.
40	„ Wschodnia	„ „ Warszawa-Wsch.	od Michałowa wł. do Dęblina wył. biuro 3 oddziału
41	Siedlce	„ „ Siedlce	od Warsz.-Wsch. wył. do Brześcia wył. i do Małkini wył., biuro IV oddziału

Nr. koła	Siedziba koła	Nazwa koła	Teren działania koła
42	Ostrołęka	Koło st. Ostrołęka	od Raszujki wł. do Łap, Małkini i Tłuszcz wył.
43	Warszawa	„ biura W-łu Eksploatac.	biuro W-łu Eksploatacyjnego
Wydział Elektrotechniczny			
44	Warszawa	Koło biura W-łu Elektrycznego	biuro W-łu Elektr., centrala telegrafu przy Dyrekcji, I i II odcinki elektr., warsztaty
45	„ Wsch.	Koło III i IV odcinka elektr.	III i IV odcinki elektryczne
Wydział Osobowy i Prawny			
46	Warszawa	Koło W-łów Osob. i Prawn.	biura W-łów Osob. i Prawn.
Wydział Handlowo - Taryfowy			
47	„	Koło W-łu Handl.-Taryfowego	wszystkie urzędy i biura W-łu
Wydział Sanitarny			
48	„	Koło W-łu Sanitarnego	wszystkie urzędy i biura W-łu
Wydział Rachunkowy			
49	„	Koło W-łu Rachunkowego	biuro Wydziału
Wydział Kontroli Dochodów			
50	„	Koło W-łu Kontroli Dochodów	biuro Wydziału
Wydział Zasobów			
51	Warszawa	Koło biura W-łu Zasobów.	biuro W-łu Zasobów, magazyn druków i magazyny filjalne Warszawa-Gł.-Tow, Praga, Skiernewice, Koluszki, Zielkowie, Kutno, Aleksandrów, Łódź-Kal., Łódź-Fabr., Kalisz, skład drzewa budulcowego w Piotrkowie, składy opałowe na Czystem i Warszawa-Gdańska.
52	„ Wsch.	Koło centralnego magazynu W-łu Zasobów.	centralny magazyn Warszawa-Wsch., składy opału Warszawa-Wil., Warszawa-Wsch., Praga, magazyny filjalne Siedlce i Ostrołęka, nasycalnia podkładów w Ostrowie-Maz.

Nr. koła	Siedziba koła	Nazwa koła	Teren działania koła
53	Częstochowa	Koło magazynu filjalnego W-łu Zasobów w Częstochowie	magazyny filjalne i składy opałowe Piotrków, Częstochowa, Łazy, Żąbkowice, Dąbrowa, Sosnowiec, Maczki, składy węglowe w Sosnowcu.
54	Aleksandrów	Koło st. Aleksandrów	od Mijaneki Lubonie do Mijaneki Stawki i Ciechocinka włącznie
Wydział Kolei Wąskotorowych			
55	Warszawa	Koło biura W-łu Kolei Wąskotorowych	biuro Wydziału
56	Rogów	Koło Kolei Wąsk. Rogów-Rawa-Biała	Koleje Wąskotorowe Rogów-Rawa-Biała
57	Mława	Koło Kolei Wąsk. Mława-Przasnysz	Koleje Wąskotorowe Mława-Przasnysz
58	Sompolno	Koło Kolei Wąsk. Kujawskich	Koleje Wąskotorowe Kujawskie
59	Krośniewice	"	" " "
60	Lipno	Koło Kolei Wąsk. Sierpc-Lubicz.	" " Sierpc-Lubicz

## 5. DYREKCYJNE KOŁO PRZYJACIÓŁ AKADEMIKA POLSKIEGO.

Koło przy Dyrekcji Warszawskiej powstało 1 lipca 1927 r. na zasadzie regulaminu dla kół przyjaciół akademika polskiego. Liczy ono obecnie około 500 członków, wpła-

cających składki miesięczne, poczynając od 50 gr. Dotychczas zebrano 2033 zł., z czego 1500 zł. przesłano komitetowi wojewódzkiemu pomocy akademika.

## 6. ORKIESTRY, CHORY i INNE PLACOWKI KULTURALNE.

Tradycje prac kulturalno - oświatowych w środowisku kolejowym datują się jeszcze od czasów przedwojennych. Na terenie D. Ż. W. - W. funkcjonował wówczas, istniejący po dzień dzisiejszy, zespół śpiewaczy „Echo“.

Prace szkolne i odczytowe prowadziło Towarzystwo „Jedność“.

Potrzeby czytelnictwa zaspakajała bardzo zasobna biblioteka, istniejąca przy Stowarzyszeniu Spożywcem Pracowników D. Ż. W.-W., która systematycznie zaopatrywała w książki całą linię.

Odpowiednio do ówczesnych warunków działalność oświatowa z konieczności ukrywała się pod płaszczykiem organizacji, pracujących na innym gruncie.

Pozatem pracownicy kolejni brali żywy udział w pracy Polskiej Macierzy Szkolnej, Uniwersytetu dla Wszystkich, Towarzystwa Kultury Polskiej, Czytelni Bezpłatnych Warszawskiego Towarzystwa Dobroczynności, Towarzystwa Czytelni m. Warszawy i wielu innych organizacji oświatowych.

Po odzyskaniu niepodległości potrzeby te mogły być zaspakajane w drodze jawnej

i bezpośredniej i przejawily się w kontynuowaniu prac dawniejszych i w powstawaniu nowych organizacyj.

#### a) ORKIESTRY i CHÓRY.

Orkiestry kolejowe istnieją pom. innymi na stacjach: Warszawa-Gł., Warszawa-Wsch., Warszawa-Praga, Siedlce, Ostrołęka, Krośniewice, Aleksandrów, Pruszków, Koluszki, Piotrków, Łazy, Mława, Pilawa, Ząbkowice, Sosnowiec, Maczki, Częstochowa, Kalisz i Włocławek.

Chóry, złożone z pracowników kolejowych, funkcjonują na stacjach Warszawa-Gł., Warszawa-Wsch., Pruszków, Piotrków, Mława.

Najstarszym zespołem śpiewackim jest wymieniony już chór „Echo“ na st. Warszawa-Gł., który istnieje od 1898 roku. Jest to chór, któremu ówczesny Zarząd Kolejowy wyasygnował specjalny fundusz na zakup nut i wyznaczył pensję dla dyrektora chóru. Chór ten rozwijał się pomyślnie, brał udział w koncertach na cele społeczne, nawiązał stosunki z innymi kołami śpiewaczami. W roku 1908 powstał projekt utworzenia z „Echa“ Towarzystwa z sekcjami: śpiewaczą, muzyczną i dramatyczną. Władze rosyjskie jednak stawiały zawsze temu przeszkody.

Pomiędzy 1918 i 1928 rokiem „Echo“ opracowało około 300 kwartetów i przygotowało przeszło 100 występów koncertowych na cele publiczne. W roku 1928 zyskało ono pewną pomoc materialną od Dyrekcji, jako placówka wybitnie pożyteczna.

Również w czasach przedwojennych (1907 r.) powstała orkiestra amatorska w Aleksandrowie-Kujawskim. Pozostałe orkiestry powstały w okresie późniejszym.

#### b. BIBLIOTEKI i CZYTELNI

Biblioteki koleżeńskie posiada większość wydziałów Dyrekcji. Poza tym biblioteki stałe istnieją na stacjach: Warszawa-Gł., Warszawa, Wsch., Warszawa-Praga, Siedlce, Ostrołęka, Krośniewice, Pruszków, Koluszki, Łazy, Ząbkowice, Sosnowiec, Maczki, Piotrków, Skierniewice, Łódź - Fabr., Łowicz, Aleksandrów, Kalisz, Włocławek, Modlin.

#### c. SALE ODCZYTOWE i TEATRALNE. KINEMATOGRAFY.

Sale teatralne i odczytowe istnieją przy stacjach: Warszawa-Praga, Ostrołęka, Krośniewice, Pruszków, Koluszki, Sosnowiec, Skierniewice, Mława i Warszawa-Wsch.

Kinematografy posiadają stacje: Warszawa-Praga, Ostrołęka, Siedlce, Sosnowiec i Warszawa-Wsch.

Ponadto st. Ostrołęka posiada boisko oraz kursy przysposobienia wojskowego, prowadzone przez Towarzystwo „Sokół“.

\* \* \*

Zestawienie to nie jest kompletne. Świadczy ono w każdym razie, że pomimo trudnych warunków ogólnych, pracownicy kolejowi nie zapominają o pracach kulturalno-oświatowych na swoim terenie i poświęcają im niemało energii. Wywód ten staje się zupełnie oczywistym, jeżeli zważyć, że organizacje, o których mowa, utrzymywać się muszą ze składek swych członków i nie mogą liczyć na wydawniejsze subsydia. Pomimo to środowisko kolejowe nie zatraciło wrażliwości i na ogólne potrzeby oświatowe, co wyraziło się składkami na rzecz Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku, które w okresie dwuletnim wyniosły ok. 30.000 zł.

## 7. ORGANIZACJE SAMOPOMOCY.

Kolejowe organizacje samopomocy posiadają charakter organizacyj lokalnych, obejmujących ograniczoną ilość osób, które na pewnych zasadach przychodzą sobie z pomocą. Lokalnych organizacyj tego typu istnieje na terenie Dyrekcji znacznie większa ilość. Wyróżnia się w tym kierunku organizacja kasy

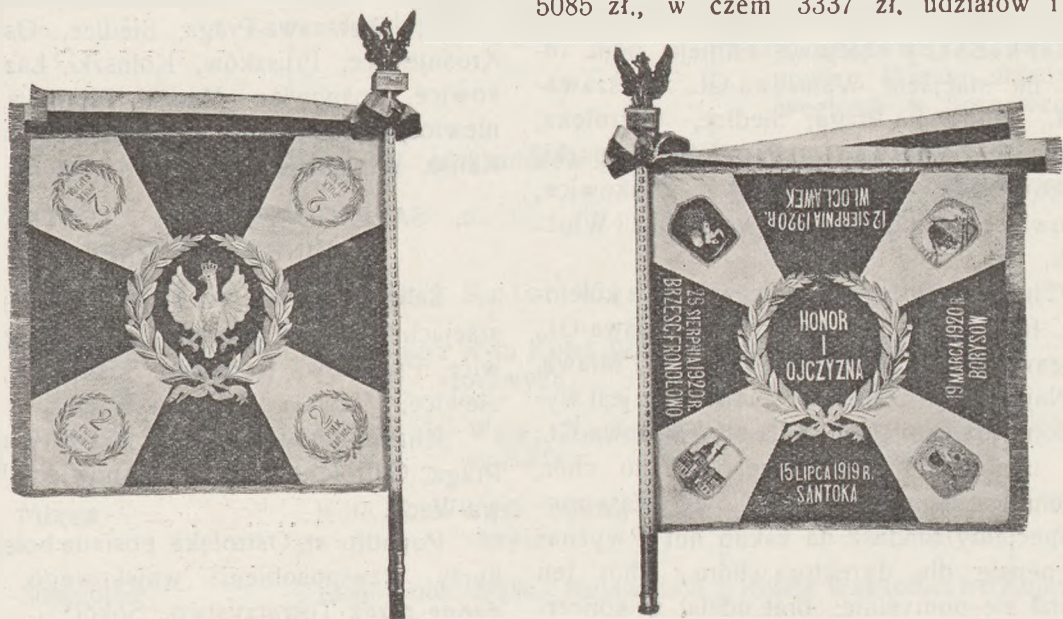
zapomogowej Wydziału Drogowego, która może poniekąd służyć za wzór.

Zalegalizowana przez właściwe władze kasa Wydziału Drogowego powstała w dniu 1 kwietnia 1924 roku p. n.: „Kasa Koleżeńska Pracowników Wydziału Drogowego Dyrekcji K. P. w Warszawie“.

Zadaniem kasy jest propagowanie tworzenia oszczędności osobistych i zbiorowych, oraz udzielanie materialnej pomocy uczestnikom. Idea oszczędności bardzo szybko zaczęła się

kowych, a nieodbieralnych w okresie uczestnictwa 10-cio złotych wkładach miesięcznych od każdego członka.

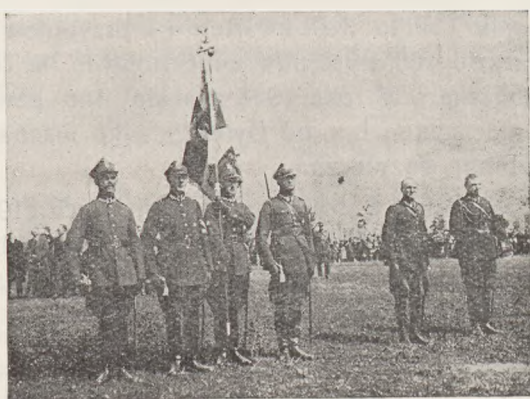
W końcu 1924 r. kapitał ten wynosił 5085 zł., w czym 3337 zł. udziałów i 900



Rys. 230/31. Chorągwie ofiarowane 2-mu p. Saperów Kolejowych w Jabłonie.

rozpowszechnić pomiędzy pracownikami W-łu Drogowego i już w pierwszym roku sprawozdawczym, złożonym z 9-ciu miesięcy, kasa

wkładów, w końcu 1925 r. wzrósł do sumy 17487 zł., w czym 4980 zł. udziałów i 9900 wkładów, rok 1926 zakończony został przy



Rys. 232/33. Uroczystość wręczenia chorągwi.

liczyła 85 członków, w następnym 1925 roku 100 członków, w 1926—110 i w 1927 roku — 149 członków, t. zn. objęła całe niemal biuro Wydziału Drogowego.

Równie szybko wzrastał kapitał kasy, oparty na 50-o złotych udziałach i obowią-

kapitale 32498 zł., w tem 5450 zł. udziałów i 21273 zł. wkładów, a w 1927 r., t. j. po 4-ach latach istnienia kapitał wynosi już 54413 zł., w czym 8730 zł. udziałów i 34030 zł. wkładów.

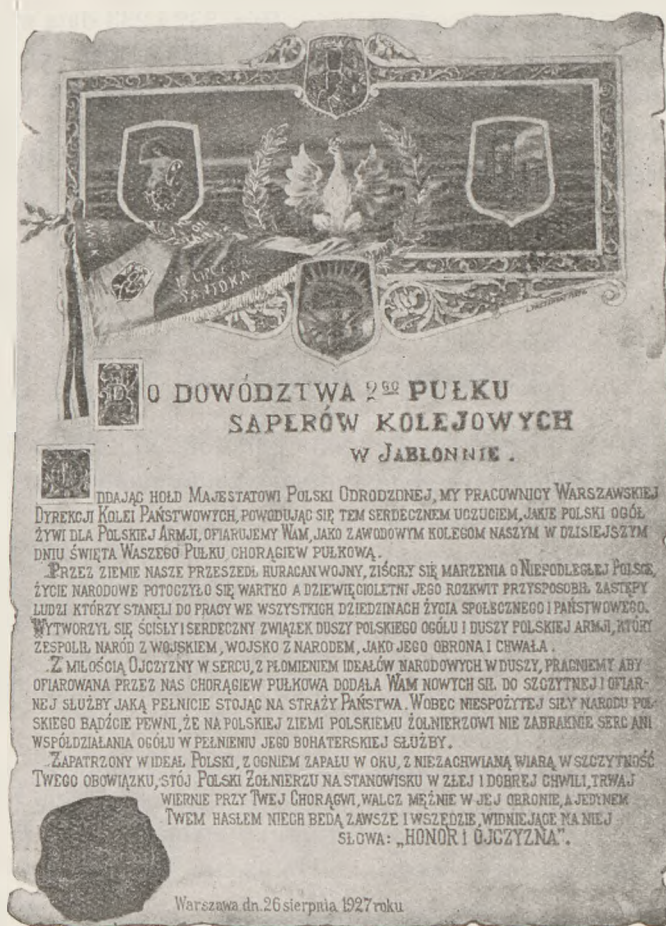
Poza korzyścią, że każdy członek nieznacznym wysiłkiem doszedł do posiadania

kilkuset złotych własnych oszczędności, może on korzystać z łatwej pomocy w postaci pożyczek, których norma, wzrastająca równoległe do zasobów kasy, doszła obecnie do wysokości 600 zł.

Niezależnie od tego członkowie korzystają z prawa czynienia kredytowych zakupów artykułów koniecznej potrzeby jak odzież, obuwie i t. p. w firmach które zawarły z kasą odpowiednie umowy. Należność, przypadająca

Udział członków kasy w bibliotece jest przymusowy.

Przy kasie zorganizowana jest pomoc w postaci bezwrotnych zapomóg, na wypadek śmierci uczestnika, lub członka jego rodziny. Tego rodzaju pomocy kasa udzieliła dotąd w 6-ciu wypadkach, na ogólną sumę 4911 zł. Zważywszy korzyści, jakie daje stosowana tu oszczędność przymusowa, oraz natchmiastowa pomoc w każdej potrzebie, na-



Rys. 234. Karta tytułowa książki pamiątkowej.

z tego tytułu firmom, kasa reguluje niezwłocznie gotówką, wycofując ją następnie od członków ratami miesięcznymi. Tym sposobem system ratowy nie obciąża nabywców żadnym oprocentowaniem.

W zakresie potrzeb oświatowych kasa daje członkom możliwość zaznajamiania się z literaturą piękną, w którym to celu założona została w 1925 r. stale rozwijająca się biblioteka, która narazie złożona jest z 450 dzieł.

leży przyjść do wniosku, że tego rodzaju instytucja na terenie Dyrekcji jest niezmiernie pożyteczna.

Dlatego też byłoby pożądanem, aby we wszelkich ośrodkach życia kolejarskiego powstały takie kasy oszczędnościowe, które kiedyś przez połączenie się dałyby podłoże do utworzenia banku kolejarzy. Bank taki, ze względu na dużą ilość uczestników, mógłby być jedną z najpoważniejszych tego rodzaju instytucyj.



## 8. FUNDACJA CHORĄGWI DLA 2-go p. SAPERÓW KOLEJOWYCH.

W 1927 roku wśród pracowników Dyrekcji powstała myśl ufundowania chorągwi pułkowej dla stacjonowanego w Jabłonie pod Warszawą 2-go p. Saperów Kolejowych.

Na zebraniu delegatów poszczególnych Wydziałów Dyrekcji wybrany został pod przewodnictwem Prezesa Dyrekcji inż. W. Bienieckiego, osobny Komitet, który w wykonaniu powierzonych mu zadań zwrócił się do ogółu pracowników Dyrekcji z odezwą wzywającą do składania dobrowolnych składek.

Składki wyniosły kwotę zł. 10641,36. Po pokryciu kosztów wykonania chorągwi (rys. 230 i 231), księgi pamiątkowej i połączonych

z wręczeniem chorągwi uroczystości, pozostałość w kwocie zł. 832,16 przekazana została Dowództwu 2-go p. Saperów Kolejowych jako zasilek na rzecz biblioteki i czytelnicy szeregowych pułku.

Chorągiew została wręczona pułkowi przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w dniu 26 sierpnia 1927 roku, t. j. w dniu święta pułkowego.

Rys. 232 i 233 dają wyobrażenie o poszczególnych fragmentach tej uroczystości.

Pozatem ofiarowano pułkowi księgę pamiątkową, zawierającą odezwę dedykacyjną (rys. 234), oraz podpisy ofiarodawców.

## X. WIADOMOŚCI OGÓLNE o D. K. P. w WARSZAWIE.

### 1. TEREN, GRANICE.

Dyrekcja Warszawska, w stosunku do innych okręgów Dyrekcyjnych zajmuje położenie środkowe.

Biorąc pod uwagę sferę ciężenia do poszczególnych linii i stacyj, można określić, że linje kolejowe Dyrekcji (w dniu 1 stycznia 1928 r.) obsługują teren o przestrzeni 64.584 km<sup>2</sup> z zaludnieniem około 6.938.000 osób.

Okręg Dyrekcji obejmuje województwa Warszawskie i Łódzkie, oraz następujące powiaty w całości, lub częściowo z innych województw, mianowicie: z województwa Białostockiego powiaty: Ostrołęcki, Ostrowski, Wysoko-Mazowiecki, Łomżyński, Kolneński i Bielski z województwa Lubelskiego — Sokołowski, Węgrowski, Łukowski, Garwoliński, Radzyński, Siedlecki, Konstantynowski i Bialski, z województwa Kieleckiego — Częstochowski, Zawierciański, Będziński, Olkuski, Opoczyński i Koński. W województwach Pomorskim i Poznańskim znajdują się również minimalne, zaledwie do dwudziestu kilku kilometrów kwadratowych dochodzące przestrzenie, które ciążą do linii Dyrekcji Warszawskiej: w Pomorskiem — pomiędzy Aleksandrowem a Toruniem i w Poznańskim na pół-

nocny zachód od st. Konin w kierunku Anasztazewa i Wilczyna, stacyj wąskotorowej kolej, łączącej wymienione stacje z Koninem (rys. 235) na str. 166).

Linji granicznej, bezpośrednio stykającej się z obcymi państwami okręg Dyrekcji Warszawskiej, ze względu na swoje położenie geograficzne posiada względnie niewielką ilość. Na północy styka się bezpośrednio z Prusami Wschodnimi, a na południowym zachodzie z Niemcami. Z Prusami Wschodnimi linja graniczna ciągnie się na przestrzeni około 150 km. Linja ta rozpoczyna się od punktu stycznego województwa Pomorskiego z województwem Warszawskim, biegnie po północnej granicy województwa Warszawskiego w kierunku wschodnim, następnie przechodzi granicę północną województwa Białostockiego i kończy się prawie na połowie odległości pomiędzy Szczuczynem i Grajewem, położonemi najbliższej granicy Państwa w kierunku południowo-wschodnim. Najbliżej od omawianej linii granicznej znajdują się trzy stacje Dyrekcji, a mianowicie: Chorzele, leżąca na normalnotorowym odcinku Ostrołęka-Chorzele, oraz Myszyńiec i Kolno, położone przy linii wąskotorowej Grabowo-Kolno.

W samych Chorzelach znajduje się graniczny urząd celny (drogowy) z zakresem działania urzędu II klasy, w odległości zaś 6,5 km od stacji Myszyniec znajduje się urząd celny Dąbrowy i w odległości 8 km od wąsko-torowej st. Kolno, a 36 km od normalnotorowej st. Łomża — urząd celny Win-

nie po południowej granicy województwa, Łódzkiego w kierunku południowo-wschodnim, następnie przechodzi na zachodnią granicę województwa Kieleckiego i kończy się w punkcie stycznym województwa Kieleckiego z województwem Śląskiem.

Na tym odcinku granicznym uruchomione



Obecne Prezydium Dyrekcji. Siedzą od lewej strony ku prawej: inż. M. Czarkowski, Naczelnik W-łu Mechanicznego, inż. L. Paszkiewicz, Naczelnik W-łu Drogowego, W. Biedrzycki, Naczelnik W-łu Osobowego, K. Fijałkowski, Wice-Prezes Dyrekcji, inż. W. Bieniecki, Prezes Dyrekcji, inż. E. Ziembkiewicz, Wice-Prezes Dyrekcji, B. Michalski, Naczelnik W-łu Handlowo-Taryfowego, inż. K. Kasperowicz, Naczelnik W-łu Elektrotechnicznego, inż. J. Kaliński, Naczelnik W-łu Kolei Wąskotorowych. Stoją od lewej strony ku prawej: Dr. J. Surawski, Naczelnik W-łu Sanitarnego, J. Wizenal, Naczelnik W-łu Rachunkowego, inż. W. Gąsowski, Naczelnik W-łu Zasobów, inż. M. Butkiewicz, Naczelnik W-łu Eksploatacyjnego, T. Schmidt, Naczelnik Kontroli Dochodów Mec. S. Plocer, Naczelnik W-łu Prawnego.

centa. Dąbrowy i Wincenta, również jak i Chorzele mają uprawnienia urzędów celnych II klasy.

Bezpośredniego połączenia kolejowego z Prusami Wschodnimi przez każdą z trzech wymienionych stacyj niema.

Linja graniczna z Niemcami ciągnie się na przestrzeni około 65 km. Linja ta rozpoczyna się od punktu stycznego województwa Poznańskiego z województwem Łódzkim, bieg-

jest bezpośrednio połączenie kolejowe z Niemcami w Praszce (Woj. Łódzkie).

W punkcie tym styka się wąskotorowa kolej Wieluń-Praszka z niemiecką również wąskotorową koleją Rosenberską (powiatową). W Praszce znajduje się graniczny urząd celny z uprawnieniami urzędu II klasy, oraz kolejowa agencja celna.

Przed oddaniem do ruchu linii Kalety-Podzamcze przez Praszkę prowadzony był



Rys. 235. Mapa terenów, ciężących do Dyrekcji Warszawskiej.

dość znaczny ruch towarowy z Polski i do Polski przez terytorjum niemieckie. Po uruchomieniu jednak wzmiankowanej linii obecnie ruch towarowy i osobowy obsługuje głównie niewielkie potrzeby lokalne.

Normalnotorowe linje kolejowe dzielą się na poszczególne województwa w następujący sposób: (Tab. LXIX).

TABELA LXIX.

Województwo	Długość linji, km
Warszawskie . . . . .	980,16
Łódzkie . . . . .	478,52
Kieleckie . . . . .	216,31
Białostockie. . . . .	286,65
Lubelskie. . . . .	300,05
Pomorskie . . . . .	5,85
R a z e m	2267,54

## 2. STACJE, PRZYSTANKI I ŁADOWNIE.

Na wszystkich liniach normalnotorowych Dyrekcja posiada 269 stacyj, przystanków i ładowni kopalnianych.

Stacje, przystanki i ładownie kopalniane znajdują się w następujących ilościach na terenie poszczególnych województw (Tab. LXX).

TABELA LXX.

Województwo	I l o ś ć			Ogółem
	stacyj	przy- stanków	ładowni kopaln.	
Warszawskie	71	42	—	113
Kieleckie	21	6	30	57
Łódzkie	43	9	—	52
Lubelskie	18	6	—	24
Białostockie	13	9	—	22
Pomorskie	1	—	—	1
R a z e m	167	72	30	269

Długość eksploatacyjna wąskotorowych linii okręgu Warszawskiego wynosi 832,74 km\*), które w poszczególnych województwach zajmują następujące przestrzenie (Tab. LXXI).

TABELA LXXI.

W województwie	o prześwicie toru 60 cm.	o prześwicie toru 75 cm.	Razem
	k i l o m e t r ó w		
Białostockiem	130,10	—	130,10
Łódzkiem	123,14	75,96	199,10
Lubelskiem	—	56,34	56,34
Poznańskiem	20,38	—	20,38
Warszawskiem	233,25	193,57	426,82
R a z e m	506,87	325,87	832,74

\*) na dn. 1 stycznia 1928 r.

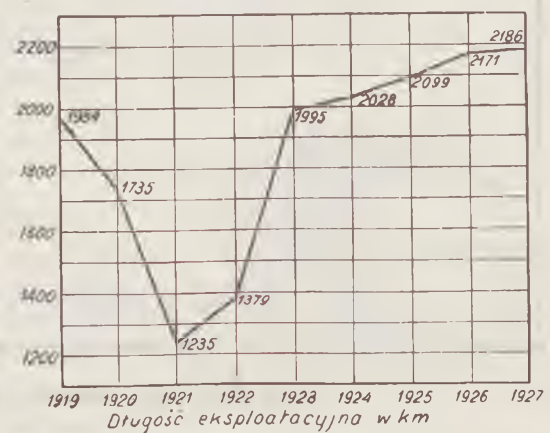
Przy wymienionych liniach wąskotorowych czynnych jest 226 stacyj i przystanków, które znajdują się w następujących ilościach na obszarze poszczególnych województw (Tab. LXXII).

TABELA LXXII.

w województwie	ilość stacyj i przystanków
Białostockiem . . . . .	27
Łódzkiem . . . . .	55
Lubelskiem . . . . .	14
Poznańskiem . . . . .	10
Warszawskiem . . . . .	120
Razem . . . . .	226

Dane, dotyczące długości linji, oraz ilości stacyj, podane są według stanu na 1 stycznia 1928 r.

Rys. 236 podaje przeciętną roczną długość eksploatowanych linii normalnotorowych.



Rys. 236. Przeciętna roczna długość eksploatacyjna linii normalnotorowych Dyrekcji.

## W Y K A Z

stacyj, przystanków, posterunków blokowych i ładowni kopalnianych w obrębie  
Dyrekcji Warszawskiej.

## a) STACJE PRZYSTANKI i POSTERUNKI BLOKOWE.

**Linja Warszawa - Sosnowiec.**

Warszawa-Gł.-Os.	Milejów p.b.
Warszawa-Gł.-Tow.	Rozprza
Warszawa-Czyste p.o.	Wilkoszewice p.b.
Wola p.b.	Gorzkowice
Powązki p.b.	Gorzędów p.b.
Włochy p.o.	Nowy Kamińsk p.o.
Czechowice p.b.	Kamińsk
Ursus p.o.	Dobryczyce p.b.
Piastów p.o.	Radomsko
Pruszków	Broby p.b.
Brwinów p.o.	Teklinów
Milanówek p.o.	Kłomnice
Grodzisk Mazow.	Chorzenice p.b.
Jaktorów p.o.	Rudniki k/Częstoch.
Żyrdów	Wyczerpy p.b.
Sucha p.b.	Częstochowa
Radziwiłłów	Błeszno p.o.
Rawka p.b.	Korwinów p.o.
Skierniewice	Poraj
Krężce p.b.	Żarki p.o.
Płyćwia	Myszków
Lipce p.b.	Nierada p.o.
Rogów	Zawiercie
Koluszki	Łazy
Rokiciny	Bugaj p.b.
Łaznów p.b.	Sikorka p.b.
Czarnocin	Ząbkowice
Baby	Gołonóg p.o.
Moszczenica p.o.	Dąbrowa-Górn.
Moszczenica p.b.	Będzin-Miasto p.o.
Piotrków	Sosnowiec-Warsz.

**Odcinek Ząbkowice-Szczakowa i linje  
Zagłębia Dąbrowskiego.**

Strzemieszyce	Dańdówka p.o.
Maczki	Kopalnia-Zagórze
Pogoń p.b.	Juljusz p.o.
Gzichów p.b.	Kazimierz
Sosnowiec Rad.	

**Odcinek Częstochowa-Herby.**

Stradom	Herby Pol.
Gnaszyn p.o.	Warta
Blachownia	

**Odcinek Koluszki — Łódź Fabr.**

Żakowice p.o.	Widzew
Gałkówek	Łódź-Fabr.
Bedoń p.b.	Chojny
Andrzejów	Karolew

**Linja Skłerniewice — Toruń.**

Nieborów	Wiktorów
Bobrowniki p.o.	Czerniewice
Łowicz	Warząchewka p.b.
Słudzwia p.b.	Włocławek
Jackowice	Brzezie
Zosinów p.b.	Lubanie p.o.
Żychlin	Nieszawa
Wielka	Raciążek p.b.
Kutno	Aleksandrów
Skłoty p.b.	Otłoczyn
Krośniewice	Odołjon p.o.
Kamienna p.b.	Ciechocinek
Chodecz	

**Odcinek Kutno — Strzałkowo.**

Krzewie	Patrzyków
Turzynów	Konin
Kłodawa	Splawie
Barłogi	Cienin
Koło	Słupca
Kramsk	

**Odcinek Zgierz—Kutno—Płock — Radziwie.**

Ozorków	Gostynin
Łęczycza	Łąck p.o.
Witonia	Płock-Radziwie
Strzelce-Kujaw.	

**Linja Warszawa — Skalmierzyce.**

Gołąbki p.o.	Łódź-Kal.
Ożarów	Retkinia p.b.
Płochocin	Pabjanice
Błonie	Dobroń
Boża-Wola p.o.	Łask
Szymanów	Zduńska Wola
Sochaczew	Wola-Męcka
Leonów	Sieradz
Bednary	Sędzica
Zielkowice	Błaszki
Domaniewice	Radliczyce
Głowno k/Łowicza	Opatówek
Stryków	Winiary k.Kalisza p.o.
Glinnik p.o.	Kalisz
Zgierz	Szczypiorno p.o.

**Linja Warszawa - Iłowo.**

Warszawa-Gdańska	Nasielsk
Wisła p.b.	Świercze
Michałowka p.b.	Gąsocin
Warszawa-Praga	Gołotczyzna p.o.
Płudy p.o.	Ciechanów
Choszczówka p.o.	Konopki
Jabłonna	Wyszyny
Chotomów p.o.	Mława
Nowy-Dwór	Poniatów p.o.
Modlin	Zegrze
Pomiechówek	

**Odcinek Nasielsk-Sierpc.**

Cieksyn p.o.	Baboszewo
Wisła	Raciąż
Dalanówek	Zawidz
Płońsk	Sierpc

**Linja Warszawa-Łapy.**

Warszawa-Wil.	Łochów
Warszawa-Marki p.b.	Ostrówek-Węgrowski p. o.
Ząbki p.o.	
Zielonka p.o.	Sadowne
Kobyłka p.o.	Małkinia
Wołomin	Zaremby-Kościelnep.o.
Klembów p.o.	Czyżew
Tłuszcz	Kity p.o.
Szewnica p.o.	Szepietowo
Urle p.o.	Racibory p.o.

**Linja Warszawa-Brześć.**

Warszawa - Wschodnia	Warszawa-Wsch.-Roz-
Rembertów	rządowa p.b.

Wesoła p.o.	Sosnowo p.o.
Wola-Grzybowska p.o.	Broszków
Sulejówek	Siedlce
Miłosna	Dziewule p.o.
Skruda p.o.	Łuków
Dembe-Wielkie	Szaniawy p.o.
Mińsk-Mazowiecki	Międzyrzec
Mienia p.o.	Biała-Podlaska
Cegłów p.o.	Chotyłów
Mrozy	Terespol n/B.

**Linja Warszawa-Dęblin.**

Grochów p.b.	Stara-Wieś p.o.
Wawer	Celestynów
Radość p.o.	Zabieźki p.o.
Miedzeszyn p.o.	Pilawa
Falenica	Garwolin
Michalin p.o.	Ruda-Tałubska
Józefów p.o.	Łaskarzew
Świder p.o.	Sobolew
Otwock	Życzyn
Śródborów p.o.	

**Odcinek Tłuszcz-Ostrołęka.**

Mostówka p.o.	Przetycz
Wyszków	Pasieki
Dalekie	Goworowo

**Odcinek Chorzele-Łapy.**

Chorzele	Żyżniewo p.o.
Olszewka	Śniadowo
Parciaki	Czerwony-Bór
Jastrząbka	Kosaki
Zabiele-Wielkie	Czarnowo-Undy
Grabowo	Wnory-Wiechy
Ostrołęka	Sokoły
Kurpie p.o.	Łomża

**Odcinek Siedlce-Ostrołęka.**

Podnieśno	Treblinka p.o.
Sokołów	Ostrów-Maz.
Kostki p.o.	Jelonki p.o.
Telaki	Gucin

**Odcinek Pilawa-Tłuszcz.**

(Nieczynny)

UWAGI: p.o. oznacza—przystanek osobowy,  
p.b. oznacza—posterunek blokowy,  
pozostałe stacje załatwiają wszystkie czynności taryfowe.

## 2. ŁADOWNIE KOPALNIANE.

Albert przy st.	Kopalnia-Zagórze	Klimontów II „	Kopalnia-Zagórze
Bory „	„ Ząbkowice	Maksymiljan „	Dąbrowa-Górn.
Czeladź „	„ Sosnowiec-W.	Mars przy „	Ząbkowice
Flora „	„ Dąbrowa-Górn.	Michał „	„ Kopalnia-Zagórze
Grodziec I „	Ząbkowice	Milowice-Wiktor	Sosnowiec-W.
Grodziec II „	„	Modrzejów st.	Kopalnia-Zagórze
Halina przy „	Sosnowiec-Rad.	Orjon przy „	Sosnowiec-R.
Hr. Renard „	Będzin	Paryż „	„ Dąbrowa-Górn.
Ignacy przy „	Kopalnia-Zagórze	Reden „	„ „ i Kopalnia-Zagórze
Jakób „	„ Maczki	Renard „	„ Sosnowiec-Rad.
Jerzy „	„ Kopalnia-Zagórze	Saturn „	„ Sosnowiec-W.
Jowisz „	„ Ząbkowice	Sobieśław „	„ Kopalnia-Zagórze
Juljusz „	„ Kazimierz	Stanisław „	„ „ „
Karol „	„ Kopalnia-Zagórze	Staszyc przy „	„ „ „
Kazimierz „	„ Kazimierz	Władysław „	„ „ „

## 3 KOMUNIKACJE WODNE.

Terytorjum Dyrekcji Warszawskiej posiada dość znaczną ilość wód. Wody te występują w postaci błot, bagien, jezior i rzek. Jako rzeki żeglowne ustawowo zostały uznane: Wisła, Pilica, Bug, Narew, Warta (na ogólnej przestrzeni 1272 km). Za spławne uznane są wszystkie wyżej wymienione rzeki żeglowne na przestrzeni nieco większej i niezależnie od nich jeszcze następujące rzeki: Proсна, Krzna, Rozoga, Omulec, Orzyc, Wkra, Bzura, co stanowi ogółem 1650 km.

Oprócz wyszczególnionych, istnieje jeszcze cały szereg mniejszych rzek i rzeczek, których obecność na terytorjum okręgu Warszawskiego nie posiada znaczenia dla żeglugi i spławu, ma jednak poważne znaczenie dla celów przemysłowych w pierwszym zaś rzędzie dla młynów wodnych, tartaków i t. p. Żegluga, w poważnym tego słowa znaczeniu, odbywa się tylko na Wiśle.

Znaczenie dróg wodnych ogromnie się

zwiększa o ile mają one we właściwych punktach bezpośrednie połączenie z linjami kolejowymi. Jedyne takim stałem połączeniem w okręgu Warszawskim jest właściwie Modlin, gdzie linje kolejowe doprowadzone są do prawego brzegu Wisły. W Modlinie odbywa się w dość prymitywnych warunkach przeładunek z wagonów na berlinki lub odwrotnie. Przeważnie z tego punktu, znajdującego się w rozporządzeniu władz wojskowych, korzystają te ostatnie; znacznie mniej i tylko z pozwolenia władz wojskowych korzystają prywatni odbiorcy.

Pozatem projektuje się w przyszłości uskutecznienie następujących połączeń:

- 1) bocznicę do portu na rz. Wisła od st. Radziwie,
- 2) bocznicę do portu na rz. Bug od st. Wyszaków,
- 3) bocznicę do portu na rz. Bug od st. Małkinia,
- 4) bocznicę do portu na rz. Wisła (prawy brzeg) od st. Warszawa Wschodnia,
- 5) bocznicę do portu na rz. Wisła od st. Włocławek.

## 4. PRYWATNE WĄSKOTOROWE LINJE KOLEJOWE.

Poza komunikacjami wodnymi okręg Warszawski posiada: komunikacje samochodowe, oraz następujące prywatne koleje wąskotorowe:

- a) TOW. AKC. WARSZ. KOLEI DOJAZDOWYCH, z linjami
  - a) Warszawa-Karczew,
  - b) „ Jabłonna,



- c) Warszawa Wilanów-Konstancin-Piaseczno,
- d) „ „ Góra-Kalwarja,
- e) „ „ Grójec-Nowe Miasto.
- b) MARECKA KOLEJ DOJAZDOWA, z linją Warszawa-Radzymin.
- e) SEJMIKOWA KOLEJKA WĄSKOTOROWA, z linjami
  - a) Sochaczew-Wyszogród,
  - b) Tułowice-Piaski.
- d) TOW. AKC. ŁÓDZKICH KOLEI DOJAZDOWYCH, (Trakcja elektryczna) z linjami
  - a) Łódź-Pabjanice,
  - b) „ „ Tuszyn,
  - c) „ „ Zgierz-Ozorków,
  - d) „ „ Radogoszcz,
  - e) „ „ Aleksandrów,
  - f) „ „ Konstantynów.
- e) TOW. AKC. KOLEI PODJAZDOWEJ PIOTRKÓW SULEJÓW, z linją Piotrków-Sulejów
- f) KALISKO TURECKA KOLEJ POWIATOWA, z linjami
  - a) Kalisz-Zbiersk-Turek,
  - b) Zbiersk-Opatówek.

g) ELEKTRYCZNE KOLEJE DOJAZDOWE z linją Warszawa-Grodzisk.

h) TRAMWAJE ELEKTRYCZNE W ZAGŁĘBIU DĄBROWSKIEM, z linją Sosnowiec-Dąbrowa.

Większość wymienionych kolei prywatnych nie stanowi konkurencji dla kolei państwowych, ponieważ obsługują one okolice pozbawione kolei państwowych i raczej współdziałają z nimi, dowożąc pasażerów i ładunki do odnośnych stacyj stycznych. Konkurencyjnymi można nazwać tylko następujące linje:

- 1) Warszawa-Karczew (na przestrzeni do Otwocka),
- 2) Warszawa-Jabłonna,
- 3) Łódź-Pabjanice,
- 4) „ „ Zgierz-Ozorków,
- 5) Warszawa-Grodzisk,
- 6) Sosnowiec-Dąbrowa.

Oprócz wymienionych już, istniejących, prywatnych linii kolejowych, należy zaznaczyć, że obecnie przez Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne prowadzona jest budowa linii kolejowej o trakcji elektrycznej, mającej połączyć Sosnowiec z okręgiem Katowickim.

## 5. KOMUNIKACJE SAMOCHODOWE.

Komunikacje samochodowe, na terenie okręgu Warszawskiego są poważnie rozwinięte i w dalszym ciągu stale wzrastają. Głównymi punktami, w których koncentruje się ruch samochodowy, oraz z których rozchodzą się linje wzmiankowanej komunikacji są: Warszawa, Łódź, Częstochowa, Kalisz, Włocławek i Zagłębie Dąbrowskie. Najintensywniejszym ruchem samochodowym odznaczają się linje od Warszawy — do Radomia i od Warszawy do Pułtusza. Komunikacja samochodowa, dzieląc się na osobową i towarową, wypełnia rolę dwojaką: albo obsługuje pewne punkty już połączone linjami kolejowymi i wtedy stanowi konkurencję dla tych ostatnich, albo

też obsługując przestrzenie pozbawione kolei (Wyszków-Pułtusk, Wyszków-Maków, Łochów-Węgrów, Pasieki-Maków), dowozi pasażerów i towary do odnośnych stacyj kolejowych, wtedy rola komunikacji samochodowej polega na współdziałaniu z koleją.

Dane niniejszego rozdziału zostały przytoczone w celu ogólnego scharakteryzowania okręgu kolejowego Dyrekcji Warszawskiej. Okręg ten w 10-tym roku istnienia kolejnictwa polskiego stanowi duży aparat komunikacyjny, obsługujący rozległe terytorjum i całkowicie zorganizowany w granicach możliwości finansowych oraz technicznych.

# XI. WYKAZ PRACOWNIKÓW ADMINISTRACYJNYCH DYREKCJI WARSZAWSKIEJ.

## Prezydjum Dyrekcji.

Prezes Dyrekcji — Inż. Bieniecki Witold  
Vice Prezes „ — Mgr. pr. Fijałkowski Karol  
„ „ „ — Inż. Zienkiewicz Edward

## 1. Wydział Eksploatacyjny.

### Zarząd.

Naczelnik Wydziału	Inż. Butkiewicz	Michał
Zastępca Naczelnika Wydziału	Lesiewicz	Stefan
„ „ „	Inż. Chodkiewicz	Olgierd
Kierownik Działu Ogólnego	Kołodziejski	Jan
w. d. z.	st. asesor Sułkowski	Władysław
Kierownik Działu Pasażerskiego i Technicznego	Inż. Nikolajew	Wszewład
w. d. z.	st. asesor Surowiecki	Bronisław
Kierownik Działu Towarowego	V a c a t	
w. d. z.	st. asesor Zagrodzki	Roman
Kierownik Działu Przewozowego	Łoziński	Stanisław
w. d. z.	at. asesor Olechowski	Aleksander
Kierownik Działu Reklamacyjnego	Śniechowski	Mieczysław
w. d. z.	st. asesor Hełczyński	Emiljan
Kierownik działu Statystyki	Kozłowski	Stanisław
w. d. z.	Szreder	Józef
Kierownik Biura Spraw Wojsk.	Dybowski	Jan
w. d. z.	st. asesor Szpakowski	Bolesław
Starszy referendarz	Szmidt	Bronisław
Starszy instruktor	st. referendarz Skolimowski	Michał
Zastępca st. instruktora	st. asesor Motz	Witold
„ „	„ Karnawalski	Roman
Starszy asesor do szczeg. zleceń	Bykowski	Kazimierz
„ „	Wolski	Jerzy-Marceli
„ „	Nowosielski	Szymon-Tadeusz
Starszy (główny) dyspozytor ruchu	Kozłowski	Leonard
Dyspozytor ruchu	Kotuliński	Leon
„ „	Wróblewski	Jan
„ „	Skwarczyński	Mieczysław

## .I Oddział Eksploatacyjny.

Częstochowa	Naczelnik Oddziału	Młynarczewski	Maksymiljan
"	Zastępca Naczeln. Oddz.	V a c a t	
"	Kontroler Eksploatacyjny	Borg	Władysław
"	" "	Bociański	Stanisław
"	" "	Kamiński	Walerjan
"	" "	Kuczyński	Franciszek
"	" "	Strzałkowski	Józef
"	" "	Wielowiejski	Franciszek
"	" "	Sokołowski	Wacław
"	" "	Włosek	Wincenty
"	Starszy Dyspozytor ruchu	Puławski	Bolesław
"	Dyspozytor "	Halusiński	Roman
"	" "	Kluczyński	Adam
"	" "	Kuźniak	Zygmunt
Sosnowiec	Kierow. Urzędu Wagon. Odcin.	Nowakowski	Ignacy
"	Dyspozytor ruchu	Kondradzki	Antoni
"	" "	Miękina	Władysław
Pruszków	Zawiadowca stacji	Waszkowski	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Bucholz	Stanisław
"	" "	Grabowski	Stefan
"	" "	Muszyński	Eugenjusz
"	" "	Chruściak	Ludwik
Grodzisk Maz.	Zawiadowca stacji	Więckowski	Józef
"	Dyżurny ruchu	Burak	Jan
"	" "	Glinojecki	Jan
"	" "	Kamiński	Micha
"	" "	Kupliński	Lucjan
Żyrardów	Zawiadowca stacji	Swuliński	Lucjan
"	Dyżurny ruchu	Janke	Edward
"	" "	Lisowski	Jan
"	" "	Pietkiewicz	Jan
"	" "	Buczyński	Józef
"	" "	Kowalczyk	Stefan
Radziwiłłów	Zawiadowca stacji	Konarzewski	Michał
"	Dyżurny ruchu	Kerkus	Józef
"	" "	Mędrek	Maksymiljan
"	" "	Smolec	Mieczysław
Skierniewice	Zawiadowca stacji	Płoszyński	Jerzy
"	Kierownik Ekspedycji	Cybulski	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Malinowski	Jan
"	" "	Pawłowski	Wacław
"	" "	Raczyński	Stanisław
"	" "	Wołski	Kazimierz
Kręże	" "	Miernik	Stanisław
"	" "	Zembrzuski	Kazimierz
Ptyćwia	Zawiadowca stacji	Dobrowolski	Roman
"	Dyżurny ruchu	Dudkiewicz	Józef
"	" "	Hański	Artur
"	" "	Staluszko	Stanisław
Rogów	Zawiadowca stacji	Cielecki	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Hiller	Stanisław
"	" "	Koncewicz	Marcin
"	" "	Tomczak	Andrzej
Koluszki	Zawiadowca stacji	Safronienko	Paweł
"	Kierownik Ekspedycji	Tuchołski	Wincę ty
"	Dyżurny ruchu	Biernacki	Ignacy
"	" "	Cywiński	Antoni
"	" "	Duklewski	Leonard

Koluszki	Dyżurny ruchu	Łatkiewicz	Władysław
"	" "	Szadkowski	Karol
"	" "	Tkaczyk-Węgielewski	Wincenty
"	" "	Woźnicki	Eugenjusz
"	" "	Rejmer	Zygmunt
Rokiciny	Zawiadowca stacji	Kundzicz	Leon
"	Dyżurny ruchu	Gajewski	Antoni
"	" "	Makowiecki	Feliks
"	" "	Nadolski	Stanisław
Baby	Zawiadowca stacji	Bacia	Lucjan
"	Dyżurny ruchu	Garbowski	Wincenty
"	" "	Gorczyński	Józef
"	" "	Mrozowski	Witold
Piotrków	Zawiadowca stacji	Jankowski	Jan
"	Zastępca Zawiad. Stacji	Gliński	Marjan
"	" " "	Smojda	Jan
"	Kierownik Ekspedycji	Gumiński	Feliks
"	Dyżurny ruchu	Borowski	Franciszek
"	" "	Jabłoński	Stanisław
"	" "	Krawiec	Ludwik
"	" "	Polkowski	Władysław
"	" "	Potyrało	Edmund
"	" "	Przyborowski	Stanisław
"	" "	Ziemia	Antoni
"	" "	Skulski	Eufimjusz
"	Dyspozytor drużyn kondukt.	Kosmański	Wiktor
"	" " "	Kuźniak	Władysław
Milejów	Dyżurny ruchu	Gała	Jan
"	" "	Krasoń	Juljan
"	" "	Niski	Stanisław
Rozprza	Zawiadowca stacji	Ośko	Jan
"	Dyżurny ruchu	Busowski	Franciszek
"	" "	Trzcíński	Stanisław
"	" "	Zieliński	Piotr
Gorzędów	" "	Kurkiewicz	Jerzy
"	" "	Rogalski	Leon
Gorzkowice	Zawiadowca stacji	Czaki	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Głowacki	Jan
"	" "	Lisowski	Władysław
"	" "	Niemczyński	Witold
Wilkoszewice	" "	Dębski	Antoni
"	" "	Pietrzak	Karol
"	" "	Wolski	Antoni
Kamińsk	Zawiadowca stacji	Oskólski	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Busse	Ryszard
"	" "	Gruszczyński	Bolesław
Dobryczyce	" "	Tomczyk	Paweł
"	" "	Wojno	Czesław
Radomsk	Zawiadowca stacji	Pietrzykowski	Eugenjusz
"	Dyżurny ruchu	Bielski	Mateusz
"	" "	Grabowski	Piotr
"	" "	Ujma	Feliks
Bobry	" "	Borkiewicz	Zenon
"	" "	Górecki	Tadeusz
"	" "	Wierzbicki	Jan
Teklinów	Zawiadowca stacji	Tucholski	Mieczysław
"	Dyżurny ruchu	Borowiecki	Stanisław
"	" "	Popowicz	Aleksy
"	" "	Strzelczyk	Józef
Kłomnice	Zawiadowca stacji	Korkosiński	Bolesław

Kłomnice	Dyżurny ruchu	Doliński	Wiktor
"	" "	Dubnowski	Mieczysław
"	" "	Jakacki	Kazimierz
"	" "	Rękawek	Stanisław
Chorzenice	" "	Ciszkowski	Ludwik
"	" "	Gonera	Roman
"	" "	Zajęcki	Stanisław
Rudniki	Zawiadowca stacji	Czernicki	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Snarski	August
"	" "	Sokalik	Józef
Wyczerpy	" "	Czerny	Eugenjusz
"	" "	Orlikowski	Stanisław
"	" "	Piątkowski	Kazimierz
Częstochowa	Zawiadowca stacji	V a c a t	
"	Zastępca Zawiad. st.	Kubicki	Stefan
"	" "	Leonczak	Antoni
"	Kierownik Ekspedycji	Nowakowski	Edward
"	Dyżurny ruchu	Biernacki	Piotr
"	" "	Brzozowski	Kazimierz
"	" "	Czernławski	Zygmunt
"	" "	Dobosz	Stanisław
"	" "	Grzybowski	Ryszard
"	" "	Guško	Paweł
"	" "	Jastrzębski	Bolesław
"	" "	Makowiecki	Juljan
"	" "	Markiewicz	Józef
"	" "	Wierzchowski	Bronisław
"	" "	Wójcikowski	Wacław
"	" "	Balsam	Józef
"	" "	Krzemiński	Józefat
"	" "	Okularczyk	Jan
"	" "	Zublk	Tadeusz
Hantke	" "	Morawski	Eugenjusz
Poraj	Zawiadowca stacji	Dębski	Teofil
"	Dyżurny ruchu	Huszczka	Jan
"	" "	Nowacki	Czesław
"	" "	Puchniarski	Marjan
Myszków	Zawiadowca stacji	Przybylski	Ignacy
"	Dyżurny ruchu	Poremba	Leon
"	" "	Robakiewicz	Feliks
"	" "	Rybak	Władysław
Zawiercie	Zawiadowca stacji	Bednarski	Józef
"	Dyżurny ruchu	Dąbrowski	Kazimierz
"	" "	Malinowski	Edward
"	" "	Niedbał	Antoni
Łazy	Zawiadowca stacji	Majewski	Bolesław
"	Zastępca Zawiad. st.	Szafert	Bronisław
"	" " "	Wypych	Augustyn
"	Dyżurny ruchu	Bazan	Tomasz
"	" "	Clupał	Roman
"	" "	Cywiński	Jan
"	" "	Domagała	Stanisław
"	" "	Fijałkowski	Kazimierz
"	" "	Jędras	Roman
"	" "	Lecayet	Władysław
"	" "	Maneck	Jan
"	" "	Mądry	Jan
"	" "	Niski	Wincenty
"	" "	Nowakowski	Józef
"	" "	Patkowski	Aleksander

Łazy	Dyżurny ruchu	Pawłowski	Jan
"	" "	Pietras	Gedeon
"	" "	Różycki	Henryk
"	" "	Sozon	Sylwester
"	" "	Widawski	Ignacy
"	" "	Zrobkiewicz	Antoni
"	" "	Warshot	Leon
Ząbkowice	Zawiadowca stacji	Sochaczewski	Mieczysław
"	Dyżurny ruchu	Czyż	Władysław
"	" "	Gajda	Władysław
"	" "	Gawdzik	Zygmunt
"	" "	Grajwul	Jerzy
"	" "	Fokiel	Wacław
"	" "	Łamparty	Bolesław
"	" "	Migura	Jan
"	" "	Czyż	Augustyn
Gołonóg	Zawiadowca stacji	Woltyn	Piotr
"	Dyżurny ruchu	Dyc	Wilhelm
"	" "	Kosowski	Bolesław
"	" "	Kulejowski	Jan
Dąbrowa	Zawiadowca stacji	Gnoiński	Mieczysław
"	Zastępca Zawiad. st.	Jarnecki	Bolesław
"	Kierownik Ekspedycji	Silewicz	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Pogorzelski	Kazimierz
"	" "	Sapiński	Ignacy
"	" "	Sienkiewicz	Henryk
"	" "	Szmigielski	Ignacy
"	" "	Wiński	Marjan
Zagórze-Kop.	Zawiadowca stacji	Warpachowski	Jan
"	Dyżurny ruchu	Karliński	Józef
"	" "	Kunjew	Paweł
"	" "	Pniak	Jan
Grodziec	Zawiadowca stacji	Szamowski	Ryszard
"	Dyżurny ruchu	Caban	Antoni
"	" "	Meglich	Adolf
Pogoń	Zawiadowca stacji	Raczyński	Teofil
"	" "	Namysłowski	Aleksander
"	" "	Skarzyński	Wincenty
"	" "	Stelmarczyk	Stefan
Miasto-Będzin	Zawiadowca stacji	Piekarski	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Perzanowski	Stefan
"	" "	Szczotkowski	Eugenjusz
Będzin	Zawiadowca stacji	Wróblewski	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Rozmysłowicz	Jan
"	" "	Wanacki	Kazimierz
"	" "	Żółtowski	Alfons
"	" "	Drozdowski	Adam
Sosnowiec	Zawiadowca stacji	Wojtyra	Wacław
"	Zastępca Zawiad. stacji	Kędzłora	Antoni
"	" " "	Tryburcy	Henryk
"	" " "	Gorzański	Gustaw
"	Kierownik Ekspedycji	Bobrukiewicz	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Brych	Franciszek
"	" "	Celler	Eligjusz
"	" "	Ciszewski	Władysław
"	" "	Dobrowolski	Franciszek
"	" "	Dołgopółow	Stefan
"	" "	Hinel	Edward
"	" "	Michalak	Feliks

Sosnowiec	Dyżurny ruchu	Michta	Stefan
"	" "	Oraczewski	Stanisław
"	" "	Religa	Jan
"	" "	Szpilewicz	Jan
"	Dyspoz. drużyn kondukt.	Borowicz	Aleksander
"	" "	Łepkowski	Bonifacy
Strzemieszyce	Zawiadowca stacji	Książek	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Frindt	Stanisław
"	" "	Kałka	Wincenty
"	" "	Szumański	Władysław
Kazimierz	Zawiadowca stacji	Włosek	Wincenty
"	Dyżurny ruchu	Barański	Juljan
"	" "	Piotrowski	Jan
"	" "	Suk	Zygmunt
Maczki	Zawiadowca stacji	Jędrzejewski	Ludwik
"	Dyżurny ruchu	Bobrowski	Adam
"	" "	Fiuk	Władysław
"	" "	Folta	Władysław
"	" "	Rudnicki	Piotr
"	" "	Żaczek	Edward
"	" "	Jaworski	Maciej
"	" "	Kuliński	Stanisław
Stradom	Zawiadowca stacji	Stypułkowski	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Sieciński	Roman
"	" "	Stępień	Franciszek
"	" "	Święcicki	Jan
Blachownia	Zawiadowca stacji	Zajączkowski	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Mazurkiewicz	Ryszard
"	" "	Musiół	Józef
"	" "	Rossoński	Józef
Herby Polskie	Zawiadowca stacji	Herman	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Jabłoński	Michał
"	" "	Kos	Franciszek
"	" "	Matyja	Jan

## II. Oddział Eksploatacyjny.

Łódź Kal.	Naczelnik Oddziału	Turczynowicz	Roman
"	Zastępca Naczelnika Oddz.	Ruszkowski	Apolinary
"	Kontroler Eksploatacyjny	Chełmoński	Piotr
"	" "	Kiejnowski	Leonard
"	" "	Kozłowski	Konstanty
"	" "	Łutoborski	Michał
"	" "	Skalski	Stefan
"	" "	Wardein	Aleksander
"	Starszy dyspozytor	Witecki	Zygmunt
"	Dyspozytor	Bassak	Czesław
"	" "	Całkiewicz	Mieczysław
"	" "	Muller	Józef
"	" "	Salwiński	Józef
"	" "	Skwarczyński	Mieczysław
Ożarów	Zawiadowca stacji	Skorotkiewicz	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Hołowaty	Paweł
"	" "	Januszkiewicz	Edward
"	" "	Rosiński	Tadeusz
Łochocin	Zawiadowca stacji	Alwast	Jan
"	Dyżurny ruchu	Strelan	Jakób
"	" "	Wasilewski	Mieczysław

Płochocin	Dyżurny ruchu	Dworznicki	Józef
Szymanów	Zawiadowca stacji	Prątnicki	Jan
"	Dyżurny ruchu	Dzięgielewski	Zygmunt
"	" "	Grabarczuk	Andronik
"	" "	Madejski	Aleksander
Sochaczew	Zawiadowca stacji	Malowaniec	Adam
"	Dyżurny ruchu	Chojnacki	Stefan
"	" "	Kotecki	Bronisław
"	" "	Skuratowicz	Franciszek
"	" "	Polakowski	Marjan
Leonów	Zawiadowca stacji	Łukaszewicz	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Pazulski	Henryk
"	" "	Pusz	Czesław
Bednary	Zawiadowca stacji	Wyszkowski	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Martusiewicz	Antoni
"	" "	Mosiewicz	Bronisław
"	" "	Stanecki	Jan
Zielkowice	Zawiadowca stacji	Orpiszewski	Gustaw
"	Dyżurny ruchu	Drzebiecki	Józef
"	" "	Kołeczek	Władysław
"	" "	Pabjańczyk	Franciszek
Domaniewice	Zawiadowca stacji	Olucha	Mieczysław
"	Dyżurny ruchu	Płoszajski	Mikołaj
"	" "	Bandurski	Leopold
"	" "	Lelewski	Wawrzyniec
"	" "	Ochmański	Edward
Głowno	Zawiadowca stacji	Kępiński	Bolesław
"	Dyżurny ruchu	Hryniewiecki	Marjan
"	" "	Sidorowicz	Piotr
"	" "	Zaorski	Konstanty
Stryków	Zawiadowca stacji	Wierzejski	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Białek	Stanisław
"	" "	Chojnacki	Karol
"	" "	Ejbich	Władysław
Glinnik	" "	Kurbało	Wiktor
"	" "	Niewiadomski	Feliks
Zgierz	Zawiadowca stacji	Stankiewicz	Józef
"	Dyżurny ruchu	Brzozowski	Stanisław
"	" "	Mieszkowski	Józef
"	" "	Stępkowski	Ignacy
Łódź Kal.	Zawiadowca stacji	Eckersdorff	Marjan
"	Zastępca Zawiad st.	Wasiak	Jan
"	" "	Wojciechowski	Adam
"	Kierownik Ekspedycji	Diehl	Jan
"	Dyżurny ruchu	Brzeziński	Romuald
"	" "	Gergowich	Mieczysław
"	" "	Gołaszewski	Stanisław
"	" "	Kalinowski	Teofil
"	" "	Kruszewski	Konstanty
"	" "	Potyrało	Stanisław
"	" "	Wodecki	Jan
"	Dyspozytor drużyn kond.	Brzeski	Ludwik
Pabjanice	Zawiadowca stacji	Westerski	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Berliński	Szczepan
"	" "	Tymieniecki	Roman
"	" "	Wojtatowicz	Stefan
"	" "	Kryszczyński	Józef
Ł a s k	Zawiadowca stacji	Rosiński	Karol
"	Dyżurny ruchu	Maszewski	Edmund
"	" "	Młynarczyk	Władysław Wiktor



Zduńska Wola	Zawiadowca stacji	Kukawski	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Konopczyński	Józef
"	" "	Piątek	Franciszek
Wola Męcka	" "	Miłowski	Alfons
"	" "	Olszewski	Zygmunt
"	" "	Warchoł	Zygmunt
Sieradz	Zawiadowca stacji	Smarzyński	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Krysiak	Jan
"	" "	Matuja	Antoni
"	" "	Osełkowski	Józef
Sędzice	Zawiadowca stacji	Marchwicki	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Heschel	Edward
"	" "	Lelonkiewicz	Jan
Błaszki	Zawiadowca stacji	Klimkowski	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Karbowski	Stefan
"	" "	Kozik	Józef
"	" "	Poretti	Stefan
"	" "	Wawrzynkiewicz	Leon
Radliczyce	Zawiadowca stacji	Brzozowski	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Badeński	Franciszek
"	" "	Duszyński	Stanisław
Opatówek	Zawiadowca stacji	Majewski	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Piekarski	Antoni
"	" "	Szosland	Eugenjusz
"	" "	Aponoszewicz	Wacław
Kalisz	Zawiadowca stacji	Goldhar	Bronisław
"	Kierownik Ekspedycji	Sikorski	Michał
"	Dyżurny ruchu	Blewoński	Wacław
"	" "	Klimontowicz	Bolesław
"	" "	Kuras	Zygmunt
"	" "	Cybulewicz	Norbert
Skierniewice	Dyspozytor drużyn kondukt.	Borowski	Adam
Nieborów	Zawiadowca stacji	Miłaszewicz	Józef
"	Dyżurny ruchu	Kaniepień	Aleksander
"	" "	Ostrowski	Andrzej
"	" "	Rejment	Ryszard
Łowicz	Zawiadowca stacji	Kadlec	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Mulinek	Michał
"	" "	Ojrzanowski	Józef
"	" "	Wiernicki	Kazimierz
"	" "	Dogoda	Paweł
Jackowice	Zawiadowca stacji	Gizelewski	Witold
"	Dyżurny ruchu	Śmieciński	Jan
"	" "	Trelewicz	Adam
Żychlin	Zawiadowca stacji	Grątkowski	Zygmunt
"	Dyżurny ruchu	Bobrowski	Stanisław
"	" "	Król	Stanisław
"	" "	Ubysz	Bronisław
"	" "	Stefański	Wacław
Kutno	Zawiadowca stacji	Różycki	Wacław
"	Kierownik Ekspedycji	Bednarz	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Czaplarski	Ewaryst
"	" "	Ostrowski	Andrzej
"	" "	Smoleński	Albin
"	" "	Stawowski	Bronisław
"	" "	Strzałek	Józef
"	" "	Wojnarowicz	Leonard
"	" "	Albert	Leonard
"	" "	Kozłowski	Stefan
Krośniewice	Zawiadowca stacji	vacat	

Krośniewice	Dyżurny ruchu	Bassak	Mikołaj
"	" "	Biskupski	Jan
"	" "	Gajewski	Władysław
Kamienna	" "	Cedrowski	Bolesław
"	" "	Kafarski	Euzebjusz
"	" "	Knera	Stanisław
Chodecz	Zawiaadowca stacji	Kochański	Jan
"	Dyżurny ruchu	Jarozuk	Aleksander
"	" "	Krupecki	Wiktor
"	" "	Zwierz	Zygmunt
Czerniewice	Zawiaadowca stacji	vacat	
"	Dyżurny ruchu	Liszkiewicz	Józef
"	" "	Śliwiński	Jan
"	" "	Wojtyszko	Bolesław
Warząchewka	" "	Sokólski	Juljan
"	" "	Kawecki	Tadeusz
"	" "	Wójcik	Stanisław
Włocławek	Zawiaadowca stacji	Krzyżanowski	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Balcerowski	Władysław
"	" "	Szczucki	Ignacy
"	" "	Żaryn	Kazimierz
"	" "	Brudnicki	Jan
Brzezie	Zawiaadowca stacji	Figlarowicz	Adolf
"	Dyżurny ruchu	Goiński	Konrad
Lubanie	" "	Gontarski	Jan
"	" "	Boniewicz	Alfons
"	" "	Rajf	Rajmund
"	" "	Zawadzki	Józef
Nieszawa	Zawiaadowca stacji	Wolski	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Okupski	Kazimierz
"	" "	Waks	Wacław
"	" "	Ziółkowski	Władysław
Turzno	" "	Gołębiowski	Marjan
"	" "	Lenklewicz	Kazimierz
"	" "	Martyniuk	Sabba
Aleksandrów	Zawiaadowca stacji	Zajęczkowski	Walenty
"	Kierownik Ekspedycji	Busse	Marjan
"	Dyżurny ruchu	Dawidowicz	Włodzimierz
"	" "	Drzewiecki	Józef
"	" "	Żółtowski	Albin
"	" "	Klimke	Wawrzyniec
"	" "	Rżysko	Stefan
Ołtoczyn	Zawiaadowca stacji	Stankowski	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Galiński	Lucjan
"	" "	Tafilński	Michał
"	" "	Gromadzki	Jan
"	" "	Grzegdała	Mieczysław
Ciechocinek	Zawiaadowca stacji	Górski	Roman
Krzewie	" "	Węsierski	Józef
"	Dyżurny ruchu	Czerwonko	Zygmunt
Turzynów	Zawiaadowca stacji	Łojko	Józef
"	Dyżurny ruchu	Rzepa	Władysław
Kłodawa	Zawiaadowca stacji	Brzeziński	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Wilczyński	Edward
Barłogi	Zawiaadowca stacji	Wójcik	Jan
"	Dyżurny ruchu	Kubielski	Jan
Koło	Zawiaadowca stacji	Chabikiewicz	Zygmunt
"	Dyżurny ruchu	Głowiński	Tadeusz
"	" "	Myszkowski	Józef
"	" "	Kotwicki	Stanisław
Kramsk	Zawiaadowca stacji	Jóźwik	Edmund

Kramsk	Dyżurny ruchu	Kacpura	Antoni
Patrzyków	Zawiadowca stacji	vacat	
"	Dyżurny ruchu	Świątek	Bronisław
Konin	Zawiadowca stacji	Radajewski	Kazimierz
"	Dyżurny ruchu	Kupczyk	Czesław
"	" "	Szymczak	Bolesław
Spławie	Zawiadowca stacji	Dancewicz	Tadeusz
"	Dyżurny ruchu	Krzewicki	Stefan
Cienin	Zawiadowca stacji	Kopacz	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Lesiak	Kacper
Słupca	Zawiadowca stacji	Garbacki	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Ubysz	Jan
Gałkówek	Zawiadowca stacji	Pyszkowski	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Wójcik	Józef
"	" "	Kozłowski	Wacław
"	" "	Luberacki	Władysław
Andrzejów	Zawiadowca stacji	Zyburtowicz	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Borowski	Wacław
"	" "	Brodecki	Franciszek
"	" "	Grzybowski	Romuald
Widzew	Zawiadowca stacji	Szelągowski	Lucjan
"	Dyżurny ruchu	Maternowski	Ignacy
"	" "	Mucha	Józef
"	" "	Wiśniewski	Jan
Łódź-Fabr.	Zawiadowca stacji	Taflński	Stanisław
"	Zastępca zawiad. stacji	Hofman	Bolesław
"	Kierownik Ekspedycji	Libiszowski	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Jabłkowski	Piotr
"	" "	Jagiełło	Józef
"	" "	Nowicki	Edmund
"	" "	Prochaska	Jan
"	" "	Rekirowicz	Franciszek
"	" "	Wójcik	Stanisław
"	" "	Bielski	Bolesław
"	" "	Kasprzycki	Zygmunt
"	" "	Nowakowski	Piotr
Chojny	Zawiadowca stacji	Borowski	Ignacy
"	Dyżurny ruchu	Cywiński	Franciszek
"	" "	Jaskółkowski	Stanisław
Karolew	" "	Mączyński	Wacław
"	" "	Prytuła	Dymitry
"	" "	Stolarski	Dezydery
"	" "	Wasik	Bolesław
Strzelce	Zawiadowca stacji	Sobieszcański	Jan Kazimierz
"	Dyżurny ruchu	Olejewski	Karol
Gostynin	Zawiadowca stacji	Woliński	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Nowakowski	Józef
Płock-Radziwie	Zawiadowca stacji	Zaorski	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Komorek	Jan
Witonia	Zawiadowca stacji	Górnicki	Piotr
"	Dyżurny ruchu	Mianowski	Lucjan
Woktorów	" "	Walczuk	Tadeusz
Łęczycza	Zawiadowca stacji	Bielakowski	Czesław
"	Dyżurny ruchu	Bukowski	Karol
Ozorków	Zawiadowca stacji	Liedtke	Aleksander
"	Dyżurny ruchu	Szwarc	Kazimierz
"	" "	Widelski	Józef
Zgierz	Zawiadowca stacji	Stankiewicz	Józef
"	Dyżurny ruchu	Brzozowski	Stanisław
"	" "	Mieszkowski	Józef
"	" "	Stępkowski	Ignacy

## III. Oddział Eksploatacyjny.

Warszawa	Naczelnik Oddziału	Krycki	Łukasz
"	Zastępca Naczelnika Oddz.	Nowicki	Józef
"	" "	Sterczyński	Jan
"	Kontroler Eksploatacyjny	Ciechanowski	Wacław
"	" "	inż. Gallera	Aleksander
"	" "	Gay	Władysław
"	" "	Gliszczyński	Paweł
"	" "	Walter	Kazimierz
"	" "	Warchoł	Antoni
"	" "	Wysokiński	Antoni
"	Starszy dyspozytor ruchu	Chackiewicz	Franciszek
"	Dyspozytor "	Bielecki	Franciszek
"	" "	Karłowicz	Wiktor
"	" "	Ostrowski	Stanisław
Warszawa-Gł.-Osob.	Zawiadowca stacji	Trzepiński	Stanisław
"	Zastępca zawiad. stacji	Mościcki	Marjan
"	" "	Szrednicki	Wincenty
"	Kierownik Ekspedycji	Tarnowski	Wincenty
"	Dyżurny Ruchu	Czechowski	Walerjan
"	" "	Jaczewski	Jan
"	" "	Malarecki	Bolesław
"	" "	Pisaryk	Czesław
"	" "	Rojek	Stefan
"	" "	Rydzyński	Ludwik
"	" "	Sadowski	Bolesław
"	" "	Sopoćko	Feliks
"	" "	Szydlik	Piotr
"	" "	Banaszkiewicz	Euzebjusz
"	" "	Bielak	Władysław
"	" "	Chybowski	Aleksander
"	" "	Felczyński	Bolesław
"	" "	Garczyński	Konstanty
"	" "	Kołodziejski	Stefan
"	" "	Kowalewski	Stanisław
"	" "	Łarjonow	Michał
"	" "	Ustilko	Piotr
"	" "	Zentenrajch	Bronisław
"	Dyspoz. drużyn kondukt.	Slimiński	Władysław
Warszawa-Gł.-Tow.	Zawiadowca stacji	Sawicki	Jan
"	Zastępca zawiad. stacji	Gajewski	Teofil
"	" "	Szymańczuk	Roman
"	" "	Wołodkiewicz	Aleksander
"	Kierownik Ekspedycji	Knopff	Juljan
"	Dyżurny ruchu	Bogdan	Stanisław
"	" "	Czaki	Edward
"	" "	Dąbrowski	Marjan
"	" "	Jabłczyński	Juljusz
"	" "	Korycki	Zygmunt
"	" "	Kowalski	Stanisław
"	" "	Kwiatkowski	Antoni
"	" "	Majewski	Bronisław
"	" "	Marteliński	Szymon
"	" "	Remiszewski	Marek
"	" "	Sawicki	Aleksander
"	" "	Sikorski	Józef
"	" "	Sokołowski	Feliks

Warszawa-Gł.-Tow.	Dyżurny ruchu	Wójcik	Bonifacy
"	" "	Wójcik	Stefan
Warszawa-Wola	Zawiadowca stacji	Pajdziński	Feliks
"	Dyżurny ruchu	Tomaszewski	Zygmunt
"	" "	Wysocki	Czesław
Warszawa-Gdańska	Zawiadowca stacji	Sotkiewicz	Feliks
"	Zastępca zawiadowcy stacji	Masłowski	Marjan
"	Kierownik Ekspedycji	Kurowski	Zygmunt
"	Dyżurny ruchu	Antoszewski	Seweryn
"	" "	Flora	Jerzy
"	" "	Moniuszko	Jan
"	" "	Prosiński	Aleksander
"	" "	Siwek	Stanisław
"	" "	Terentjew	Michał
"	" "	Zalewski	Antoni
Warszawa-Wisła	Zawiadowca stacji	Duszczuk	Henryk
"	Dyżurny ruchu	Błaszczak	Andrzej
"	" "	Sobolewski	Wacław
Warszawa-Praga	Zawiadowca stacji	Jodko	Marjan
"	Zastępca zawiadowcy stacji	Oblamski	Kazimierz
"	Kierownik Ekspedycji	Nurowski	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Bielecki	Bolesław
"	" "	Grygorjew	Konstanty
"	" "	Leleno	Karol
"	" "	Marut	Stanisław
"	" "	Skalski	Walerjan
"	" "	Topczewski	Bronisław
"	" "	Więclawski	Józef
"	" "	Szabliński	Wiktor
"	Dyspozytor drużyn kondukt.	Grodziński	Józef
"	" " "	Zaręba	Ludwik
Piłudy	Zawiadowca stacji	Budzyński	Józef
"	Dyżurny ruchu	Karwowski	Stanisław
"	" "	Siwek	Stanisław
Jabłonna	Zawiadowca stacji	Kazanecki	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Głogowski	Stanisław
"	" "	Korobkin	Stefan
"	" "	Panuszewski	Stanisław
Nowy Dwór	Zawiadowca stacji	Łaski	Eugenjusz
"	Dyżurny ruchu	Dumało	Władysław
"	" "	Kowalewski	Stanisław
"	" "	Wilamowski	Jan
Modlin	Zawiadowca stacji	Gawski	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Bieliński	Stefan
"	" "	Jarmulski	Edmund
"	" "	Kamiński	Adolf
Pomiechówek	Zawiadowca stacji	Naranowski	Konstanty
"	Dyżurny ruchu	Słodownik	Jan
"	" "	Starzewski	Stanisław
Nasielsk	Zawiadowca stacji	Wojciechowski	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Jamechtowski	Marjan
"	" "	Karczmarczyk	Stanisław
"	" "	Weronicz	Władysław
Świercze	Zawiadowca stacji	Traczyk	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Chrzczonowicz	Leopold
"	" "	Zmorzyński	Wincenty
Gąsocin	Zawiadowca stacji	Rożnowski	Franciszek
"	Dyżurny ruchu	Giecold	Eugenjusz
"	" "	Łupaczyk	Antoni
Ciechanów	Zawiadowca stacji	Nielepieć	Franciszek

Ciechanów	Dyżurny ruchu	Chwaliński	Ignacy
"	" "	Janowicz	Stanisław
Konopki	Zawiadowca stacji	Lwow	Konstanty
"	Dyżurny ruchu	Chądzyński	Leonard
"	" "	Smoleński	Wacław
Mława	Zawiadowca stacji	Borowy	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Dudziec	Antoni
"	" "	Galicki	Edward
"	" "	Winniczenko	Włodzimierz
"	" "	Lis	Władysław
"	" "	Szwedziński	Edward
"	" "	Znojek	Teofil
Warszawa-Wileńska	Zawiadowca stacji	Brzostowicz	Henryk
"	Zastępca zawiad. stacji	Sikorski	Wacław
"	" "	Zalewski	Paweł
"	Kierownik Ekspedycji	Szabłowski	Mieczysław
"	Dyżurny ruchu	Bogdanow	Mikołaj
"	" "	Grochowski	Jan
"	" "	Kowalski	Juljan
"	" "	Łękowski	Mieczysław
"	" "	Malczewski	Kazimierz
"	" "	Pijanowski	Jan
"	" "	Turosiński	Aleksander
Zielonka	" "	Buczyński	Ignacy
Wołomin	Zawiadowca stacji	Puchaczewski	Kazimierz
"	Dyżurny ruchu	Daragan	Bazyli
"	" "	Skwarc	Karol
"	" "	Wojtkiewicz	Jan
Tłuszcz	Zawiadowca stacji	Witecki	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Cybulski	Jan
"	" "	Gajewski	Roman
"	" "	Pakuła	Teodor
Łochów	Zawiadowca stacji	Adamowicz	Włodzimierz
"	Dyżurny ruchu	Borzyn	Stanisław
"	" "	Tews	Roman
Sadowne	Zawiadowca stacji	Lenda	Zygmunt
"	Dyżurny ruchu	Auguściak	Władysław
"	" "	Rzempołuch	Jan
Małkinia	Zawiadowca stacji	Surnikowski	Aleksander
"	Dyżurny ruchu	Łojko	Jan
"	" "	Łuczyński	Zenobjusz
"	" "	Zacharowicz	Gabryel
"	" "	Brygiewicz	Edward
"	" "	Zaborowski	Jerzy
"	" "	Żuczek	Mikołaj
Czyżew	Zawiadowca stacji	Prądkiewicz	Jan
"	Dyżurny ruchu	Jeliński	Daniel
"	" "	Marciniak	Stefan
Szepietowo	Zawiadowca stacji	Wojtkowski	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Mackiewicz	Rafał
"	" "	Sierakowski	Józef
Warszawa-Wschodnia	Zawiadowca stacji	Dobrowolski	Stanisław
"	Zastępca zawiad. stacji	Banasiewicz	Karol
"	" "	Ciecierski	Aleksander
"	Kierownik Ekspedycji	Gogolewski	Jan
"	Dyżurny ruchu	Bzowski	Czesław
"	" "	Czarkowski	Marjan
"	" "	Grabowski	Wiktor
"	" "	Janczewski	Stefan
"	" "	Kuczyński	Stanisław

Warszawa-Wschodnia	Dyżurny ruchu	Marciniak	Antoni
"	" "	Niżdziński	Adam
"	" "	Skarzyński	Stanisław
"	" "	Szuchniewicz	Henryk
"	" "	Wardak	Czesław
"	" "	Włodarski	Antoni
"	Dyspozytor drużyn kondukt.	Sławiński	Wincenty
Michałów	Zawiadowca stacji	Maruszewki	Ferdynand
"	Dyżurny ruchu	Jagiełło	Władysław
"	" "	Książkiewicz	Piotr
Grochów	Zawiadowca stacji	Ostachnowicz	Teodor
"	Dyżurny ruchu	Bodzan	Ryszard
"	" "	Buczyński	Wacław
Wawer	Zawiadowca stacji	Motz	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Godziebiewski	Adam
"	" "	Koper	Stefan
"	" "	Markowski	Zygmunt
Falenica	Zawiadowca stacji	Buszkowski	Fabjan
"	Dyżurny ruchu	Sasin	Bronisław
"	" "	Trochimczuk	Władysław
"	" "	Wilczewski	Feliks
Otwock	Zawiadowca stacji	Gręda	Jan
"	Dyżurny ruchu	Kowalski	Kazimierz
"	" "	Kwieciński	Mieczysław
"	" "	Wasilewski	Apolinary
Celestynów	" "	Kruk	Józef
"	" "	Płachecki	Leon
Zabieźki	Zawiadowca stacji	Rudajtys	Jan
Pilawa	" "	Gołaszewski	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Jefremow	Bazyli
"	" "	Snarski	Leonard
"	" "	Wieniatowski	Jan
Garwolin	" "	Libelt	Rudolf
"	" "	Szachniewicz	Tadeusz
Ruda Tułubska	Zawiadowca stacji	Gierymski	Tadeusz
"	Dyżurny ruchu	Andrzejewski	Cezary
Łaskarzew	Zawiadowca stacji	Raczko	Zygmunt
"	Dyżurny ruchu	Karpowicz	Stefan
"	" "	Zopp	Ludwik
Sobolew	Dyżurny ruchu	Ignatjew	Konstanty
"	" "	Kiełbasiński	Saturnin
"	" "	Żbikowski	Józef
Życzyn	Zawiadowca stacji	Zakrzewski	Zdzisław
"	Dyżurny ruchu	Herman	Andrzej
"	" "	Ostrowski	Władysław
"	" "	Wasiński	Roman
Wkra	Zawiadowca stacji	Kapaon	Ignacy
"	Dyżurny ruchu	Rajzner	Edward
Płońsk	Zawiadowca stacji	Zajączkowski	Józef
Raciąż	Dyżurny ruchu	Sobieszczański	Cyprjan
"	" "	Ulanowski	Aleksander
Zawidz	Zawiadowca stacji	Szczepański	Kazimierz
"	Dyżurny ruchu	Sawicki	Witold
Sierpc	Zawiadowca stacji	Sobieszański	Bohdan
"	Dyżurny ruchu	Zajęc	Bronisław

## IV. Oddział Eksploatacyjny.

Siedlce	Naczelnik Oddziału	Soborowski	Antoni
"	Kontroler Eksploatacyjny	Brzeski	Witold
"	" "	Filipowicz	Zdzisław
"	" "	Kulesza	Jan
"	" "	Riabow	Konstanty
"	" "	Szanecki	Witalis
"	Starszy dyspozytor	Kulikowski	Stanisław
"	Dyspozytor	Niedźwiedzki	Edmund
"	"	Wojdat	Zenon
Rembertów	Zawiadowca stacji	Jaworski	Jan
"	Dyżurny ruchu	Aramont	Wojciech
"	" "	Bujak	Stefan
Miłosna	Zawiadowca stacji	Strzelecki	Włodzimierz
"	Dyżurny ruchu	Grunwald	Ludwik
"	" "	Piekarski	Wiktor
"	" "	Zybertowicz	Feliks
Dęby Wielkie	Zawiadowca stacji	Maciejewki	Ignacy
"	Dyżurny ruchu	Domański	Szczepan
"	" "	Wojtowicz	Piotr
Mińsk-Maz.	Zawiadowca stacji	Gniazdowski	Antoni
"	Dyżurny ruchu	Dąbrowski	Kazimierz
"	" "	Ługowski	Józef
"	" "	Mazurek	Jan
Mienia	Zawiadowca stacji	Frączkowski	Romuald
"	Dyżurny ruchu	Badorek	Miron
"	" "	Klementowicz	Wiktor
Mrozy	Zawiadowca stacji	Fajfer	Mieczysław
"	Dyżurny ruchu	Łopuski	Paweł
"	" "	Markwart	Henryk
"	" "	Stukowski	Jan
Sosnowo	Zawiadowca stacji	Sokołowski	Józef
"	Dyżurny ruchu	Badorek	Marcin
"	" "	Stańczuk	Roman
Broszkow	Zawiadowca stacji	Kwieciński	Emiljan
"	Dyżurny ruchu	Jurkiewicz	Jerzy
"	" "	Kicki	Henryk
"	" "	Strzałkowski	Zygmunt
Siedlce	Zawiadowca stacji	Dąbrowski	Zygmunt
"	Zastępca zawiadowcy stacji	Turski	Józef
"	Kierownik Ekspedycji	Szmelczyński	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Maciejczyk	Mieczysław
"	" "	Powchowicz	Stefan
"	" "	Rękawek	Szymon
"	" "	Charłampowicz	Andrzej
"	" "	Mrówczyński	Stanisław
"	Dyspozytor drużyn kondukt.	Lipski	Aleksander
Dziewule	Dyżurny ruchu	Korosadowicz	Zygmunt
"	" "	Omieciuch	Jan
Łuków	Zawiadowca stacji	Miłkowski	Walerjan
"	Dyżurny ruchu	Dąbrowski	Feliks
"	" "	Gruszecki	Stanisław
"	" "	Kosko	Michał
"	" "	Markowski	Stanisław
Międzyrzec	Zawiadowca stacji	Szablak	Aleksander
"	Dyżurny ruchu	Męczyński	Bronisław



Międzyrzec	Dyżurny ruchu	Skibniewski	Dobiesław
Biała Podlaska	Zawiadowca stacji	Świerczewski	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Dryżałowski	Klemens
"	" "	Matuszelewski	Edward
"	" "	Podniesiński	Lucjan
Chotyłów	Zawiadowca stacji	Jachowicz	Paweł
"	Dyżurny ruchu	Grunwald	Kazimierz
"	" "	Tyszkowski	Władysław
Terespol	Zawiadowca stacji	Ochyński	Władysław
"	Dyżurny ruchu	Kłoczewski	Adam
"	" "	Pancewicz	Juljan
"	" "	Truskowski	Józef
Wyszków	Zawiadowca stacji	Komar	Juljan
"	" "	Hejdenreich	Edward
"	" "	Skrobacz	Józef
Dalekie	Zawiadowca stacji	Szyszłó	Jan
Przetycz	" "	Możliński	Józef
Pasieki	" "	Jagiełło	Stanisław
"	Dyżurny ruchu	Grodzicki	Czesław
"	" "	Porowski	Jan
Ostrołęka	Zawiadowca stacji	Wiśniewski	Leopold
"	Dyżurny ruchu	Durkowski	Roman
"	" "	Puk	Stanisław
"	" "	Skrzecz	Stanisław Jan
Grabowo	Zawiadowca stacji	Wojnarowski	Wacław
"	Dyżurny ruchu	Dudzik	Stanisław
"	" "	Kaczyński	Józef
Zabiele Wielkie	" "	Zawrzykraj	Adam
Jastrząbka	Zawiadowca stacji	Przytockl	Antoni
Parciaki	" "	Woliński	Artur
Chorzele	" "	Wojnarowicz	Kazimierz
Podnieśno	" "	Pawłowski	Bolesław
Sokolów	Zawiadowca stacji	Zieliński	Seweryn
"	Dyżurny ruchu	Grabowski	Stanisław
"	" "	Piotrowski	Zygmunt
Telaki	Zawiadowca stacji	Płoński	Bronisław
"	Dyżurny ruchu	Dmowski	Władysław
Treblinka	Zawiadowca stacji	Szydlik	Czesław
Ostrów-Maz.	Zawiadowca stacji	Bednarzewski	Jan
"	Dyżurny ruchu	Parys	Jan
"	" "	Żyłowski	Józef
Śniadowo	Zawiadowca stacji	Grabowski	Stefan
"	Dyżurny ruchu	Baum	Edward
"	" "	Wołowicz	Stanisław
Łomża	Zawiadowca stacji	Stroiński	Edward Edmund
"	Dyżurny ruchu	Oldakowski	Paweł
"	" "	Petz	Franciszek
Czerwony Bór	Zawiadowca stacji	Opatowski	Antoni
Wnory	" "	Chomicki	Franciszek
Sokoły	" "	Brzosko	Stanisław

### Instruktorzy stacyjni.

St. instruktor przy W-le Ekspł. (st. referendarz)	Skolimowski	Michał
---	-------------	--------

#### I. Oddział Eksploatacyjny.

Częstochowa	Instruktor stacyjny	Zdziennicki	Tadeusz
Łazy	„ „	Kołodon	Antoni
Piotrków	„ „	Gawkowski	Gustaw
Skierniewice	„ „	Stawicki	Michał
Sosnowiec	„ „	Sienkiewicz	Zygmunt

#### II. Oddział Eksploatacyjny.

Łódź-Kał.	Instruktor stacyjny	Miksa	Wawrzyniec
-----------	---------------------	-------	------------

#### III. Oddział Eksploatacyjny.

Warszawa-Gł.-Os.	Instruktor stacyjny	Borowy	Roman
„	„ „	Thiel	Wacław
Warszawa-Praga	„ „	Kondradzki	Witold
Warszawa-Wschodnia	„ „	Agaciński	Franciszek

### Instruktorzy drużyn konduktorskich.

#### I. Oddział Eksploatacyjny.

Częstochowa	Instruktor drużyn kondukt.	Palus	Konstanty
-------------	----------------------------	-------	-----------

#### III. Oddział Eksploatacyjny.

Warszawa-Gł.-Os.	Instruktor drużyn kondukt.	Różański	Konstanty
------------------	----------------------------	----------	-----------

#### II. Wydział Mechaniczny.

##### Zarząd.

Naczelnik Wydziału	inż. Czarkowki	Marcin
Zastępca Naczelnika Wydziału	inż. Dziewoński	Józef
„ „ „	inż. Felsz	Stanisław
Kierownik Działu Ogólno-Gospod. w. d. z.	Kozłowski	Michał
Kierownik Działu Parowozowego w. d. z.	inż. Chwalibóg	Stefan
Kierownik Działu Wagonowego w. d. z.	inż. Wagner	Wiktor
Kierownik Działu Technicznego w. d. z.	inż. Jędrzejak	Józef
	inż. Łabęcki	Józef
	Przeździecki	Franciszek
	inż. Sobolewski	Jan
	inż. Strausfogel	Ignacy

Kierownik samodzielnego refer. (Kancelarja)		Dobek	Jan Zygmunt
" "	" Dyscyplinarnego.	inż. Izdebski	Kazimierz
" "	" Wodociągowego.	Mrozowski	Tadeusz
" "	" Wagonowego.	Żakiewicz	Ludwik

## Oddział I.

Piotrków	Naczelnik Oddziału	inż. Kraśkiewicz	Wacław
"	" Parowozowni	inż. Horbatowski	Lucjan
"	Pomocnik Zawiad. Parowozowni	inż. Szulc	Ludwik
Częstochowa	Zawiadowca Parowozowni	Swiszulski	Marjan
"	Pomocnik Zawiad. "	Frąckiewicz	Wacław
Łazy	Zawiadowca "	Lindner	Karol
"	Pomocnik Zawiad. "	inż. Jewdokimow	Marjan
Sosnowiec	Naczelnik "	inż. Kozakiewicz	Stanisław
"	Pomocnik N-ka "	inż. Leyche	Juljusz
"	" " "	Pieczątkiewicz	Telesfor

## Oddział II.

Łódź-Fabr.	Naczelnik Oddziału	inż. Krajewski	Michał
"	Zastępca Naczelnika Oddziału	inż. Dylewski	Andrzej
Skierniewice	Zawiadowca Parowozowni	Lebsz	Jan
"	Pomocnik Zawiad. "	Pliss	Mikołaj
Koluszki	Zawiadowca Parowozowni	Pierzchlewicz	Walerjan
Łódź-Fabr.	Pomocnik N-ka "	Ostrowski	Leon
Łódź-Kal.	Naczelnik Parowozowni	inż. Feldt	Witold
"	Pomocnik N-ka "	inż. Drecki	Andrzej
"	" " "	Wciślicki	Józef
"	" " "	Błoński	Stanisław
Kutno	Naczelnik Parowozowni	inż. Chłudziński	Stanisław
Aleksandrów	Zawiadowca "	Tarnogórski	Marjan

## Oddział III

Warszawa-Wsch.	Naczelnik Oddziału	inż. Gielczyński	Czesław
"	Zastępca N-ka "	inż. Czepurkowski	Ryszard
"	st. referendarz (kontroler maszynowy)	Wojchowski	Władysław
"	Kierownik robót studniarskich	Gąsowski	Jerzy
Warszawa-Gł.-Os.	Naczelnik Parowozowni	Pejcz	Kazimierz
"	Pomocnik N-ka "	Ostrowski	Henryk
"	Naczelnik Depót Wagon.	Kochanowski	Roman
"	Pomocnik N-ka " "	Gregorowicz	Ludwik
"	" " "	Pragert	Mieczysław
Warszawa-Gł.-Tow.	" " Parowozowni	Bajkowski	Michał
Warszawa-Wsch.	Naczelnik Parowozowni	inż. Laskowski	Władysław
"	Pomocnik N-ka "	Golcz	Stanisław
"	" " "	Manikowski	Leonard
Warszawa-Praga	Naczelnik Parowozowni	inż. Maciejewski	Kazimierz
"	Pomocnik N-ka "	Kocięcki	Wacław
"	" Zawiad. "	inż. Kroczewski	Adam
" Gdańska	Zawiadowca Parowozowni	Poźlewicz	Franciszek
" Wil.	Pomocnik N-ka "	Turek	Wincenty
" Kaliska	" " "	Wiechowski	Celestyn

## Oddział IV.

Siedlce	Naczelnik Oddziału	inż. Ziemiański	Feliks
Siedlce	Zawiadowca Parowozowni	inż. Tarnowski	Józef
„	Pomocnik Zawiadowcy Parowoz.	Gąsiorowski	Edmund
Ostrołęka	Zawiadowca Parowozowni	Kurdwanowski	Jan

## Warsztaty Główne

Warszawa-Gł.	Naczelnik Warsztatów	inż. Pancer	Eugenjusz
„	Zastępca N-ka „	inż. Holc	Bolesław
„	„ „	Jabłoński	Juljan
„	Kierownik I kl. Działu W-tu	Dull	Piotr
„	„ „	Goćkowski	Józef
„	„ „	Smoleński	Albin
„	„ „	Twardowski	Jan
„	„ II kl.	Przeździecki	Henryk
„	„ „	Świerczyński	Teofil
„	„ „	Wołowski	Wiktor
Warszawa-Wsch.	Naczelnik Warsztatów	inż. Filemonowicz	Cyryl
„	Zastępca N-ka „	inż. Baranowski	Piotr
„	Kierownik I kl. Działu W-tu	inż. Chawrajewicz	Eugenjusz
„	„ „	Gregorowicz	Józef
„	„ „	Lechotycki	Józef
„	„ „	Skroński	Jan
„	„ II kl.	Boruć	Aleksander
Warszawa-Praga	Naczelnik Warsztatów	inż. Rupiński	Jan
„	Zastępca N-ka „	Doberski	Wacław
„	„ „	inż. Szrednicki	Józef
„	Kierownik I kl. Działu W-tu	Doberski	Ignacy
„	„ „	inż. Gromski	Mieczysław
„	„ „	Kicman	Józef
„	„ „	inż. Komocki	Stanisław
„	„ „	Oczykowski	Feliks
„	„ „	inż. Zawadzki	Mieczysław
Pruszków	Naczelnik Warsztatów	Radomski	Wojciech
„	Zastępca N-ka „	Czajkowski	Józef
„	„ „	Gawlikowski	Feliks
„	Kierownik I kl. Działu W-tu	Korycki	Jan Józef
„	„ II kl.	Smoliński	Antoni
		Czelej	Zygmunt

## III. Wydział Drogowy

## Zarząd

Naczelnik Wydziału	inż. Paszkiewicz	Lucjan
Zastępca Naczelnika Wydziału	inż. Kaczorowski	Maksymiljan
„ „ „	inż. Kliszewicz	Henryk
Kierownik Działu Ogólno-Gospod.	Celiński	Jan
w. d. z. st. referendarz	Poliński	Ksawery
w. d. z. st. asesor	Krzesiński	Zygmunt
w. d. z. st. technik	Uzdowski	Roman
Kierownik Działu Podtorza i Mostów	inż. Strawiński	Wacław
Zastępca Kierownika Działu st. referendarz	Korzon	Władysław
Kierownik Działu Nawierzchni i Stacyj	inż. Miller	Henryk

Zastępca Kierownika Działu referendarz  
 Kierownik Działu Budynków  
 w. d. z. st. referendarz  
 w. d. z. referendarz

Morawski  
 inż. Wyleżyński  
 Chmieleński  
 Paderewski

Zygmunt  
 Adam  
 Stanisław  
 Zbigniew

### I. Oddział Drogowy.

Ząbkowice	Naczelnik Oddziału	inż. Herman	Aleksander
"	Zastępca Naczelnika	inż. Tydeński	Tadeusz
"	Kontroler drogowy	inż. Bikiel	Mikołaj
"	" "	inż. Fiszman	Mitrofon
"	" "	Żurkowski	Tadeusz
Łągisza	Zawiadowca odcinka	Nowacki	Czesław
Łązy	" "	Czarnomski	Stefan
Ząbkowice	" "	Balcer	Bolesław
"	" budynków	Ostrowski	Ryszard
Dąbrowa	" odcinka	Pawelec	Wiktor
Sosnowiec W.	" "	Dojlido	Józef
"	" budynków	Dąbrowski	Józef
Sosnowiec P.	Zawiadowca odcinka	Kowalski	Stefan
Maczki	Zawiadowca budynków	Paszkievicz	Jan
Pogoń	Zawiadowca odcinka	v a c a t	

### II. Oddział.

Częstochowa	Naczelnik Oddziału	inż. Jasiński	Michał
"	Zastępca Naczelnika	Białobrzęski	Zygmunt
"	Kontroler drogowy	Brykalski	Zygmunt
Rozprza	Zawiadowca odcinka	Domagała	Franciszek
Kamińsk	" "	Czajkowski	Jan
Radomsko	" "	Bojańczyk	Apolinary
Rudniki	" "	Wysocki	Piotr
Częstochowa	" "	Machay	Piotr
"	" budynków	Kucharski	Franciszek
Stradom	" odcinka	Sinieyn	Jan
Poraj	" "	Palczewski	Włodzimierz
Myszków	" "	Makarewicz	Michał

### III. Oddział.

Skierniewice	Naczelnik Oddziału	inż. Kurnatowski	Aleksander
"	Zastępca Naczelnika	" Włodarski	Teodor
"	Kontroler drogowy	" Malinowski	Franciszek
"	" "	" Wittmar	Borys
Pruszków	Zawiadowca odcinka	Buczyński	Władysław
"	" budynków	Strzyżewski	Zdzisław
Grodzisk-Maz.	" odcinka	Kaczorowski	Bronisław
Żyrardów	" "	Matyja	Tomasz
Skierniewice	" "	Krasocki	Wincenty
"	" budynków	Krysiński	Ludwik
Płyćwia	" odcinka	Chmieleński	Romuald
Rogów	" "	Kuchta	Jan
Koluszki	" "	Karmański	Mieczysław
Baby	" "	Kulbat	Józef

Piotrków	Zawiadowca budynków	Niewiadomski	Stefan
"	" "	Tenisow	Zenobjusz

## IV. Oddział.

Łódź	Naczelnik Oddziału	inż. Dąbrowski	Eugenjusz
"	Zastępca Naczelnika	" Kaczorowski	Adam
"	Kontroler Drogowy	" Rosiński	Stanisław
"	" "	Segiert	Maksymiljan
Andrzejów	Zawiadowca odcinka	Ekkert	Wilhelm
Łódź Fabr.	" "	Borowski	Wacław
"	" budynków	Kijek	Wacław
Głowno	" odcinka	Tepiński	Ludwik
Zgierz	" "	Stanek	Stefan
Łódź-Kal.	" "	Sadowski	Józef
"	" budynków	Paszewicz	Stefan
Karolew	" odcinka	Fidala	Józef
Pabjanice	" "	Makus	Herman
Zduńska-Wola	" "	v a c a t	
Sieradz	" "	Tomaszewicz	Adam
Błaszki	" "	Parol	Józef
Opatówek	" "	Romanowicz	Władysław
Kalisz	" "	Jakubowski	Jan

## V. Oddział.

Łowicz	Naczelnik Oddziału	inż. Ukielski	Władysław
"	Zastępca Naczelnika	" Ptaszyński	Juljusz
"	Kontroler drogowy	" Tułacz	Stefan
"	" "	Rajca	Szymon
Płochocin	Zawiadowca odcinka	Nowakowski	Jan
Błonie	" "	Cieślak	Stanisław
Sochaczew	" "	Perkowski	Leon
Bednary	" "	Kostrzewa	Henryk
Łowicz	" "	Suchorzewski	Roman
"	" budynków	Kutyła	Aleksander
Żychlin	" odcinka	Bajkowski	Antoni
Kutno	" "	Rozzak	Piotr
Krośniewice	" "	Arndt	Henryk
Włocławek	" "	Czarkowski	Józef
"	" budynków	Niski	Juljan
Nieszawa	" odcinka	Bystrzycki	Edward
Aleksandrów	" "	Madaliński	Gustaw

## VI. Oddział

Kutno	Naczelnik Oddziału	inż. Pytwiński	Zygmunt
"	Zastępca Naczelnika	inż. Czarnomski	Szczepan
"	Kontroler drogowy	inż. Łarjonow	Eljasz
Gostynin	Zawiadowca odcinka	Śniegocki	Józef
Strzelce	" "	Jastrzębski	Lucjan
Kutno	" budynków	Tomaszewski	Jan
Witonia	" odcinka	vacat	
Łęczyca	" "	Brokowski	Bolesław
Zgierz II	" "	Zakrzewski	Wiktor

Krzewie	Zawiadowca odcinka	Bogdański	Antoni
Koło	" "	Witwicki	Jan
Kramsk	" "	vacat	
Komin	" "	Milewski	Karol
Słupca	" "	Słowikowski	Władysław

## VII. Oddział

Warszawa-Gł.	Naczelnik Oddziału	inż. Szukiewicz	Wacław
"	Zastępca Naczelnika	" Jaworski	Kazimierz
"	Kontroler drogowy	" Dębski	Edward
"	" "	" Fink-Finowiecki	Franciszek
"	" "	Krauss	Juljusz
"	Zawiadowca odcinka	Wróblewski	Wiktor
"	" budynków	Borowski	Władysław
"	" "	Jakóbiak	Aleksander
Włochy	" odcinka	Średnicki	Bronisław
Warszawa-Gdańska	" "	Jaworski	Stanisław
Warszawa-Praga	" "	Gawroński	Juljan
"	" budynków	Zalewski	Piotr
Młociny	" odcinka	vacat	
Jabłonna	Zawiadowca odcinka	Bednarek	Antoni
Modlin	" "	Lizewski	Kazimierz
Nasielsk	" "	Skup	Czesław
Ciechanów	" "	Jakubowski	Stanisław
Mława	" "	Sidorowicz	Józef
Płońsk	" "	Tonn	August
Raciąż	" "	vacat	
Sierpc	" "	Zakrzewski	Andrzej

## VIII. Oddział.

Warszawa-Wsch.	Naczelnik Oddziału	inż. Czajkowski	Wacław
"	Zastępca Naczelnika	" Bedro	Mirosław
"	Kontroler drogowy	" Osmólski	Roman
"	" "	" Suleciński	Mieczysław
"	Zawiadowca odcinka	Rudny	Henryk
"	" budynków	Konopiński	Stanisław
Otwock	" odcinka	Gontarski	Jan
Piława	" "	Jocz	Stanisław
Sobolew	" "	Szeffer	Juljusz
Życzyn	" "	Bochyński	Tadeusz
Warszawa-Wil.	" "	Janiszewski	Tadeusz
"	" budynków	Zawadzki	Kazimierz
Tłuszcz	" odcinka	Roze	Tadeusz
Łochów	" "	Kiersztejn	Włodzimierz
Małkinia	" "	vacat	
Czyżew	" "	Olewiński	Józef
Szepietowo	" "	Dąbrowski	Stanisław
Koźbiel	" "	Zarzecki	Piotr
Okuniew	" "	Zieliński	Piotr

## IX. Oddział.

Siedlce	Naczelnik Oddziału	inż. Bystrzyński	Zygmunt
"	Zastępca Naczelnika	" Popławski	Marjan
"	Kontroler drogowy	" Oleszkiewicz	Stanisław

Rembertów	Zawiadowca odcinka	Przednikiewicz	Konstanty
Mińsk-Maz.	" "	Łoniewski	Jan
Mrozy	" "	Hoppe	Edward
Braszków	" "	Zawadzki	Piotr
Siedlce	" "	Dąrowski	Walerjan
"	" budynków	Białogłowski	Tadeusz
Białki	" odcinka	Sobczak	Tadeusz
Łuków	" "	Orski	Józef
Międzyrzec	" "	Jarząb	Jan
Biała-Podlaska	" "	Zakrzewski	Edward
Terespol	" "	Jastrzębski	Bronisław

#### X. Oddział.

Ostrołęka	Naczelnik Oddziału	Inż. Napierkowski	Michał
"	Kontroler drogowy	Janowski	Edward
Wyszków	Zawiadowca odcinka	Nawrocki	Michał
Pasieki	" "	Wodzyński	Aleksander
Podnieśno	" "	Jabłoński	Adolf
Sokołów	" "	Gac	Jan
Treblinka	" "	vacat	
Ostrów-Maz.	" "	Olszewski	Edward
Parciaki	" "	Dębicki	Piotr
Nakły	" "	Kurowski	Antoni
Ostrołęka	" "	vacat	
"	" budynków	Ostaszewski	Stefan
Żyżniewo	" odcinka	Zamięcki	Henryk
Czerwony-Bór	" "	vacat	
Czarnowo	" "	Szyćko	Wiktor

#### IV. Wydział Osobowy.

Naczelnik Wydziału	Biedrzycki	Władysław
Zastępca Naczelnika Wydziału	Sokołowski	Piotr
Kierownik Działu Ogólnego	Wojciechowski	Michał
" " Osobowego	Adamski	Jan
" " Zabezpieczeń	Sadkowski	Henryk

#### V. Wydział Rachunkowy.

Naczelnik Wydziału	Wizental	Józef
Zastępca Naczelnika Wydziału	Glas	Jan
Kierownik Działu Ogólno-Rachunkowego	Myszkowski	Wacław
" " Kontroli Wpływów i Kas	vacat	
" " Likwidacji Poborów	Korabiewski	Stanisław
" " Księgowości	Wolski	Stanisław
" " Kontroli Materiałów	Rościszewski	Tadeusz
St. Kontroler Wydziału	Szwankowski	Stanisław
Kontroler "	Mestenhauer	Karol
" "	Tarczyński	Apolinary
Kasjer Główny	Kłuskiewicz	Ludwik



## VI. Wydział Handlowo-Taryfowy.

Naczelnik Wydziału	Michalski	Bolesław
Kierownik Działu Ogólno-Handlowego	Sawicki	Ignacy
w. d. z.	Koronowski	Mieczysław
Kierownik Działu Taryfowego	Rynkowski	Ludwik
„ „ Przedsiębiorstw Pomocniczych	Nitz	Juljan Arwid
Starszy Kontroler	Kobyliński	Włodzimierz
„ „	Majewski	Stanisław
„ „	Wysocki	Władysław
Kontroler	Kopczyński	Antoni
Kierownik Agencji Celnej w Warszawie	Drzewiecki	Brunon
„ „ „ i zarządzający Stacją Miejską w Łodzi	Olechowski	Władysław
„ Agencji Celnej w Sosnowcu	Nowakowski	Leon
Zarządzający Stacją Miejską w Warszawie	Garwoliński	Aleksander

## VII. Wydział Kontroli Dochodów.

Naczelnik Wydziału	Schmidt	Teodor
Zastępca Naczelnika Wydziału	Korytko	Karol
Radca K. P.	Kaniewski	Teodor
Kierownik Działu Ogólnego	Maszk	Kazimierz
w. d. z.	Mizerski	Jan
Kierownik Działu Pasazerskiego	Markowski	Antoni
w. d. z.	Mioduszewski	Ludwik
Kierownik Działu Towarowego	Firewicz	Władysław
w. d. z.	Kapcerski	Zygmunt
Kierownik Działu Rewizyjnego	Kahl	Zygmunt
w. d. z.	Okunowski	Stanisław
Kierownik Działu Buchalteryjnego	Machowski	Henryk
w. d. z.	Wabner	Bronisław
Kierownik Działu Reklamacyjnego	Bielecki	Włodzimierz
w. d. z.	Gorzecki	Stanisław
Kierownik Działu Kolei Wąskotorowych	Wyrozębski	Adam
w. d. z.	Białowiejski	Kazimierz
Kontroler Dochodów	Duszkowski	Mieczysław
„ „	Dłuski	Sabin
„ „	Jankowski	Leon
„ „	Kobyliński	Władysław
„ „	Kwaskowski	Mieczysław
„ „	Łazowski	Wiktor
„ „	Nowicki	Józef
„ „	Obutelewicz	Stefan
„ „	Sarnecki	Stefan
„ „	Sarnowski	Maksymilian
„ „	Socharski	Mieczysław
„ „	Sokołowski	Mieczysław
„ „	Witt	Klemens
„ „	Zwierz	Ewaryst
„ „	Arkuszewski	Aleksander
Kontroler Dochodów Kolei Wąskotorowych	Zieliński	Józef

## VIII. Wydział Prawny.

Naczelnik Wydziału	Plocer	Stanisław
Kierownik Działu Ogólno-Prawnego i Dyscyplinarnego	Paszkwicz	Kazimierz
w. d. z.	Seredyński	Hipolit
Kierownik działu Cywilno Procesowego	Nielubowicz	Władysław
w. d. z.	Majewski	Kazimierz
Kierownik Działu Gruntowego	Manteuffel	Leon
w. d. z.	Krzyżanowski	Stanisław
Prokurator Dyscyplinarny — st. referendarz	Łukasiewicz	Leon

## IX. Wydział Zasobów.

Naczelnik Wydziału	inż. Gąssowski	Wiesław
Zastępca Naczelnika Wydziału	inż. Zaniewski	Kazimierz
Kierownik Działu Ogólnego	Szajewski	Jan
w. d. z.	Chrostowski	Józef
Kierownik Działu Zakupów	Rembieliński	Feliks
w. d. z.	Orlicki	Michał
Kierownik Działu Magazynowego	Słodkowski	Józef
w. d. z.	Karczewski	Stanisław
Kierownik Laboratorium	Mgr. Radliński	Adam
Starszy Kontroler	Muszyn	Konrad
„ „	Poradowski	Stanisław
„ „	Wojciechowski	Zdzisław
Kierownik samodzieln. referatu leśnego	Augustyniak	Marjan
„ „ „ węgłowego	Izdebski	Zygmunt
Zarządzający Biurem Węglowem w Sosnowcu	Korabiusz	Piotr
Naczelnik Centralnego Magazynu	Rybka	Franciszek
Warszawa-Gł.	Zawiaadowca Magaz. Gł. Nr. 1	Juljan
„ Gł.-Towarowa	Magazynu	Franciszek
„ Kaliska	„ „	Ferdynand
„ Praga	„ „ Nr. 3	Bronisław
„ Główna	Składu Opału	Czesław
„ Wsch.	„ „	Maurycy
„ Praga	„ „	Jan
„ Gdańska	„ „	Aleksander
„ Wileńska	„ „	Stanisław
Pruszków	Zawiaadowca Magazynu Filjalnego	Piotr
Skierniewice	„ „	Jan
Koluszki	„ „	Władysław
Piotrków	Zawiaadowca Magazynu Filjalnego	Marjan
Częstochowa	„ „	Lucjan
Łazy	„ „	Władysław
Ząbkowice	„ „	Witold
Sosnowiec	„ „	Jan
Maczki	„ „	Aleksander
Zielkowice	„ „	Jan
Łódź-Kaliska	„ „	Jan
Kalisz	„ „	Andrzej
Kutno	„ „	Stanisław
Aleksandrów	„ „	Stanisław
Siedlce	„ „	Stefan
Ostrołęka	„ „	Jakób
	inż. Gąssowski	
	inż. Zaniewski	
	Szajewski	
	Chrostowski	
	Rembieliński	
	Orlicki	
	Słodkowski	
	Karczewski	
	Mgr. Radliński	
	Muszyn	
	Poradowski	
	Wojciechowski	
	Augustyniak	
	Izdebski	
	Korabiusz	
	Rybka	
	Nowakowski	
	Pawlikowski	
	Will	
	Balicki	
	Rybiński	
	Kołąkowski	
	Traczyk	
	Stepnowski	
	Batory	
	Bogusz	
	Borowy	
	Jeliński	
	Fudalej	
	Mierzejewski	
	Niewrzała	
	Balicki	
	Majnert	
	Godziebiewski	
	Kucza	
	Majchrzak	
	Chmielewski	
	Siemiński	
	Łojko	
	Ostrzycki	
	Wołowicz	

## X. Wydział Sanitarny.

Naczelnik Wydziału  
Lekarz Sanitarny  
" "

Dr. Surawski Jan  
" Dobrowolski Stanisław  
" Mojkowski Ignacy

## Szpital kolejowy Św. Wojciecha.

Lekarz Naczelny  
Ordynator szpitala  
" "

Dr. Horoszewicz Antoni  
" Kłociński Ludwik  
" Mazurek Józef

## R e j o n y .

Warszawa	Przychodnia Centralna Zarządzająca Przychodnią	ul. Chmielna Nr. 69.	Wrocław
Warszawa-Gł.	Lekarz rejonowy	Dr. Gronowski	Tadeusz
"	"	" Jasiński	Stanisław
"	"	" Makowski	Kazimierz
"	"	" Nielubowicz	Zygmunt
"	"	" Roszkowski	Jan
"	"	" Świątecki	Stanisław
"	"	" Sosnowski	Jan
Warszawa Gd.	"	" Wyganowski	Stefan
"	"	" Wąsowski	Józef
Warszawa-Czyste	"	" Zawadzki	Alojzy
" Grójecka	"	" Łabędzki	Bronisław
" Kaliska	"	" Markowski	Wacław
" Praga	"	" Biehler	Aleksander
" "	"	" Przedborski	Władysław
" Wileńska	"	" Sieraha	Antoni
" Wschodnia	"	" Długoszewski	Leon
"	"	" Jastrzębski	Mieczysław
Pruszków	"	" Małachowski	Aleksander
Grodzisk-Maz.	"	" Wolfram	Stefan
Żyrardów	"	" Królewski	Konstanty
Skierniewice	"	" Skołyba	Władysław
"	"	" Gołąb	Władysław
Koluszki	"	" Witkowski	Stanisław
Piotrków	"	" Szymorowski	Stefan
"	"	" Krajewski	Wacław
Radomsko	"	" Nowakowski	Bronisław
Częstochowa	"	" Chylewski	Feliks
"	"	" Bogucki	Paweł
Łazy	"	" Szanłowski	Zygmunt
Sosnowiec	"	" Różański	Witalis
"	"	" Chomentowski	Antoni
"	"	" Gajdziński	Marjan
Dąbrowa	"	" Stawiński	Stanisław
Maczki	"	" Bednarzewski	Emil
Błonie	"	" Januszewicz	Jan
Sochaczew	"	" Kozubowski	Adolf
Łowicz	"	" Ossowski	Aleksander
"	"	" Osiński	Aleksander
Łódź-Fabryczna	"	" Polikowski	Czesław
Łódź-Kaliska	"	" Artyfikiewicz	Ignacy
		" Czeczot	



Odcinek Warszawa-Wsch.	Kontroler Wydziałowy	Morawski	Franciszek
„ „	Zast. „ „	Wagner	Ludwik
„ Częstochowa	Kontroler Wydziałowy	Majewski	Stanisław
„ „	Zast. „ „	Dłużniewski	Wacław
„ Łódź-Fabr.	Kontroler Wydziałowy	Uściński	Józef
„ „	Zast. „ „	Farjaszewski	Wacław
„ Siedlce	Kontroler	Inż. Gąssowski	Piotr
„ „	Zast. „ „	Drzewiecki	Jan

### Warsztaty Sygnałowe i Elektrotechniczne.

Warszawa-Gł.-Tow.	Zawiodowca Warsztatów	Markiewicz	Marjan
-------------------	-----------------------	------------	--------

### Akumulatornia.

Warszawa-Główna	Kierownik Akumulatorni	inż. Kwiatkowski	Kazimierz
-----------------	------------------------	------------------	-----------

## XII Koleje Wąskotorowe.

Naczelnik Wydziału	inż. Kaliński	Janusz
Zastępca Naczelnika Wydziału	inż. Hrebicki	Zygmunt
Kierownik Działu Ogólno-Gospodarczego	Bielawski	Jan
w. d. z.	Skowera	Stanisław
Kierownik Działu Eksploatacyjnego	inż. Żaboklicki	Ludwik
w. d. z.	Dorner	Zenon
Kierownik Działu Drogowego	inż. Łycki-Herman	Aleksander
„ „ Mechanicznego	Pejkowicz	Wiktor
w. d. z.	Morawski	Leon
Kierownik Samodzielnego Referatu Dzierżaw	Kłokocki	Edward

### Koleje Kujawskie.

Zarządzający koleją	Tarasiewicz	Wiktor
Kontroler Eksploatacyjny	Olszewski	Władysław
„ „	Kaim	Bolesław
Krośniewice	Zawiodowca magazynu zasobów	Swiderski
Sompolno	„ „	Głogowski
Krośniewice	„ parowozowni	Jaworski
Sompolno	„ „	Karbowski
Krośniewice	„ warsztatów	Miksa
Sompolno	„ odcinka drogowego	Szulejewski
Dobra	„ „	Szulc
Boniewo	„ „	Miłaszewski
Kłeczew	„ „	Kaczorowski
Krośniewice	„ „	Jędrzejewski
„	Zawiodowca stacji	Krauze
Borki	„ „	Pasiorowski
Ozorków	„ „	Kołyga
Sierpów	„ „	Dźwinacki
Włocławek	„ „	Trzeński
Smólsk	„ „	Paterkowski
Brześć	„ „	Stępień
Lubraniec	„ „	Kwiatkowski
		Bronisław

Boniewo	Zawiadowca stacji	Raczyński	Stefan
Izbica-Kuj.	" "	Krauze	Stanisław
Koło	" "	Perzyński	Zdzisław
Dąbie-Kolskie	" "	Malchinkiewicz	Leon
Konin	" "	Łukomski	Szczepan
Jabłonka	" "	Martyn	Jan
Sampolno	" "	Wiśniewski	Marjan
Piotrków	" "	Tabaczyński	Władysław
Radziejów	" "	Całajewski	Władysław
Dobre	" "	Myszkowski	Maurycy
Nieszawa	" "	Ciechanowski	Józef

### Kolej Sierpc — Lubicz.

Zarządzający koleją		Nowicki	Władysław
Kontroler Eksploatacyjny		Borzymiński	Edmund
Kierownik trakcji		Siekłucki	Witold
Lipno	Zawiad. Parowoz.	Karboownik	Stanisław
"	" odcinka drogowego	Przybyłski	Andrzej
"	" stacji	Walicki	Edmund
Lubicz	" "	Frydryszewski	Franciszek
Czernikowo	" "	Lewandowski	Józef

### Koleje Ostrołęckie.

Zarządzający kolejami		Budzinowski	Władysław
Kontroler eksploatacyjny		Tomaszewski	Antoni
Grabowo	Zawiad. parowoz.	Inż. Czaplicki	Michał
Myszyniec	" odcinka drogowego	Komorowski	Franciszek
Ostrołęka	" stacji	Chorąziak	Józef
Myszyniec	" "	Zimnicki	Juljan
Kolno	" "	Seeman	Józef
Łomża	" "	Rytel	Józef
Nowogród	" "	Kozioł	Piotr

### Kolej Rogów — Rawa — Biała.

Zarządzający koleją		Szypowicz	Stefan
Kontroler eksploatacyjny		Światowy	Bronisław
Rogów	Zawiad. odcinka drogowego	Ludwik	Jan
"	" stacji	Zyss	Teodor
Rawa	" "	Śpiwak	Stanisław
Biała	" "	Tomczyk	Roch
Rogów	Zawiad. parowoz.	Nowemberski	Jan

### Kolej Mława — Przasnysz — Ciechanów.

Zarządzający koleją		Heine	Stefan
Mława	Zawiad. odcinka drogowego	Komorowski	Józef
"	" stacji	Grzybowiński	Władysław
Grudusk	" "	Wawrzyniak	Józef
Przasnysz	" "	Gumiński	Romuald
Ciechanów	" "	Żołnierkiewicz	Edward
Mława	parowoz.	Gościcki	Bolesław

**K o l e j B i e l s k a.**

Zarządzający koleją Biała-Podlaska	Zawiad. odcinka drogowego	Garztecki	Włodzimierz
"	" stacji	Magdziarz	Jan
"	" Parowozow.	Komarzyniec	Władysław
		Tytz	Józef

**K o l e j W i e l u Ń s k a.**

Zarządzający koleją Wieluń	Zawiad. stacji	Ziemski	Michał
"	" parowoz.	Kozłowski	Stanisław
		Cieślak	Stanisław

**XIII.**

Kierownik Obrony Przeciwgazowej	inż. Bogusławski	Bolesław
---------------------------------	------------------	----------

**Biura międzydyrekcyjne przydzielone do Dyrekcji Warszawskiej.****XIV. Centralne Wagonowe Biuro Obrachunkowe.**

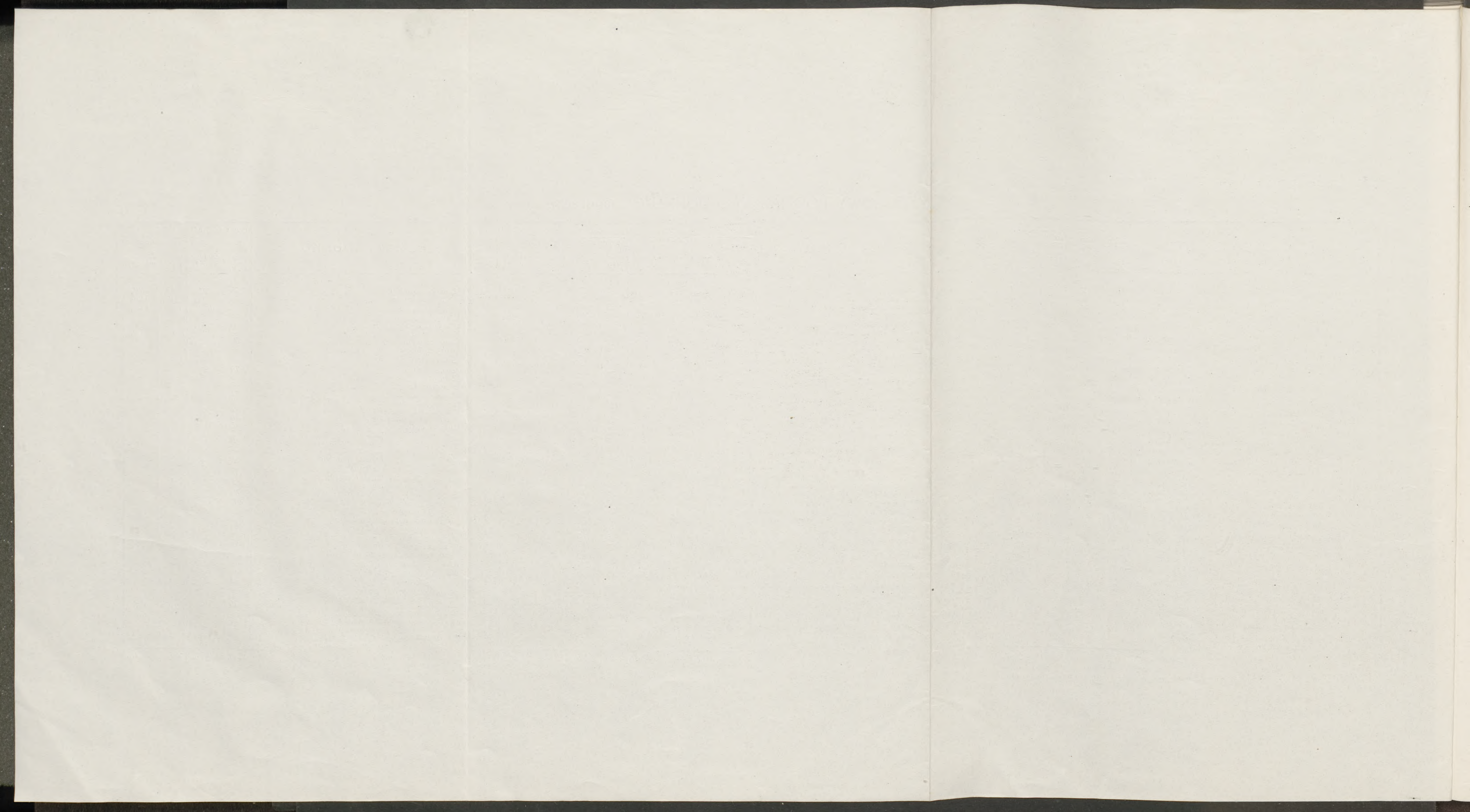
Kierownik Biura	inż. Suszyński	Władysław
-----------------	----------------	-----------

**XV. Biuro Wyrównawcze.**

Kierownik Biura	Dobrzelecki	Władysław
-----------------	-------------	-----------







# S P I S

## TABEL LICZBOWYCH.

Tabela	I	Budynki zniszczone podczas wojny . . . . .	15
"	II	Ilość zniszczonych mostów, przepustów i wiaduktów . . . . .	15
"	III	Ważniejsze zakupy Wydziału Drogowego . . . . .	21
"	IV	Zmiany organizacyjne Wydziału Drogowego . . . . .	30
"	V	Daty powstania poszczególnych placówek Wydziału Sanitarnego . . . . .	37
"	VI	Odbudowa mostów i przepustów . . . . .	42
"	VII	Ogólna ilość wybudowanych mostów i przepustów . . . . .	42
"	VIII	Urządzenia zdrowotne . . . . .	65
"	IX	Potrzeby mieszkaniowe . . . . .	66
"	X	Inwestycje budowlane . . . . .	71
"	XI	Budowa i odbudowa budynków. . . . .	71
"	XII	Gęstość ruchu pociągów . . . . .	95
"	XIII	Przeciętny skład pociągów w osiach . . . . .	96
"	XIV	Przeciętny ciężar osi wagonowej brutto . . . . .	96
"	XV	Składowe ciężaru osi wagonowej . . . . .	96
"	XVI	Stopień załadowania wagonów . . . . .	98
"	XVII	Ciężar przeciętnego pociągu . . . . .	98
"	XVIII	Udział ruchu towarowego w ogólnym ruchu pociągów . . . . .	98
"	XIX	Składowe pracy parowozu . . . . .	99
"	XX	Przeciętne obciążenie pociągowe 1 par-km . . . . .	99
"	XXI	Przebiegi dzienne taboru czynnego . . . . .	99
"	XXII	Ilość chorego taboru w %% . . . . .	99
"	XXIII	Przebieg dzienny inwentarzewego parowozu . . . . .	100
"	XXIV	Przebieg dzienny inwentarzewego wagonu osobowego . . . . .	100
"	XXV	Przebieg dzienny inwentarzewego wagonu towarowego . . . . .	100
"	XXVI	Naprawa wagonów . . . . .	101
"	XXVII	Naprawa parowozów . . . . .	101
"	XXVIII	Wydajność warsztatów głównych . . . . .	103
"	XXIX	Rozchód węgla na parowozach . . . . .	105
"	XXX	Rozchód smarów . . . . .	105
"	XXXI	Praca drużyny parowozowej . . . . .	105
"	XXXII	Praca drużyn konduktorskich . . . . .	106
"	XXXIII	Reklamacje o brak towaru lub o opóźnienie przewozu . . . . .	110
"	XXXIV	Ogólny rozchód węgla . . . . .	114
"	XXXV	Zakupy dokonane . . . . .	115
"	XXXVI	Czynności personelu W-łu Zasobów . . . . .	116
"	XXXVII	Wywłaszczenie gruntów . . . . .	118
"	XXXVIII	Ogólna ilość personelu Dyrekcji . . . . .	119

			Str
Tabela	XXXIX	Ilość pracowników przypadająca na poszczególne działy pracy w 1927 r. . . . .	119
„	XL	Ilość emerytów . . . . .	119
„	XLI	Zestawienie ogólne wydatków osobowych 1924/27 . . . . .	120
„	XLII	Ilość poc-km, przypadająca dziennie na pracownika . . . . .	121
„	XLIII	Ilość personelu na 100.000 osio-km rocznie . . . . .	121
„	XLIV	Ilość tn-km, przypadająca dziennie na pracownika . . . . .	121
„	XLV	Ilość jednostek naprawczych, przypadająca na pracownika warsztatowego . . . . .	121
„	XLVI	Ilość pracowników warsztatowych, przypadająca na 1.000.000 osio-km rocznie . . . . .	122
„	XLVII	Praca personelu lekarskiego . . . . .	122
„	XLVIII	Zestawienie skodyfikowanych zarządzeń Dyrekcji . . . . .	122
„	XLIX	Wykaz kursów W-łu Eksploatacyjnego . . . . .	124
„	L	Wykaz kursów W-łu Mechanicznego . . . . .	125
„	LI	Wykaz kursów w W-le Drogowym . . . . .	126
„	LII	Ilość spraw dyscyplinarnych W-łu Eksploatacyjnego . . . . .	129
„	LIII	Liczba porad lekarskich . . . . .	130
„	LIV	Działalność szpitala kolejowego . . . . .	131
„	LV	Rozwój składnicy sanitarnej . . . . .	131
„	LVI	Lekarstwa przygotowane w aptekach prywatnych . . . . .	131
„	LVII	Nasilenie chorób zakaźnych . . . . .	133
„	LVIII	Dochody zwyczajne i nadzwyczajne 1924—1927/8 . . . . .	134
„	LIX	Wydatki zwyczajne i nadzwyczajne 1924—1927/8. . . . .	135
„	LX	Zestawienie dochodów i wydatków 1924—1927/8. . . . .	136
„	LXI	Wyniki eksploatacji linii normalnotorowych . . . . .	137
„	LXII	Charakter przewozów linii wąskotorowych w 1927 r. . . . .	140
„	LXIII	Długość budowlana linii wąskotorowych . . . . .	142
„	LXIV	Bocznice wąskotorowe i ich praca . . . . .	142
„	LXV	Ilość dzieci, które korzystały z kolonij letnich . . . . .	152
„	LXVI	Wykaz dzieci według stanowisk ich rodziców . . . . .	152
„	LXVII	Odczyty L. O. P. P. . . . .	154
„	LXVIII	Ilość zebranych składek L. O. P. P. . . . .	154
		Wykaz kół Kolejowego Komitetu Dyrekcyjnego L. O. P. P. . . . .	155
Tabela	LXIX	Podział linii normalnotorowych na województwa . . . . .	166
„	LXX	Podział stacyj, przystanków i ładowni . . . . .	166
„	LXXI	Podział linii wąskotorowych na województwa . . . . .	166
„	LXXII	Podział stacyj i przystanków . . . . .	166
		Wykaz stacyj, przystanków, posterunków blokowych i ładowni na liniach normalnotorowych Dyrekcji . . . . .	167
		Szczegółowy podział ładunku w wagonach. (Tabela uzupełniająca do rys. 136, str. 90). . . . .	200/01

# S P I S

## ILUSTRACYJ W TEKŚCIE ORAZ WKŁADEK ILUSTRACYJNYCH.

		Str.
	Wizerunki prezesów Dyrekcji (wkładka)	1
	Pierwsze Prezydjum Dyrekcji i jej Członkowie (wkładka)	8—9
Rysunek	1 Most na Zielkówe . . . . .	15
"	2 Most na Mrodze . . . . .	15
"	3 Most na Utracie . . . . .	16
"	4 Wiadukt na linii Łódź-Zielkowie-Bednary . . . . .	16
"	5—6 Warsztaty mechaniczne i magazyny towarowe na st. Warszawa-Wsch.	16
"	7—8 Dworzec, wieża ciśień i magazyny towarowe na st. Radomsko.	16
"	9 Miejsce po zburzonej parowozowni st. Warszawa-Gd..	16
"	10 Dawn. dworzec Petersburski (st. Warszawa-Wil.).	16
"	11 Daty przywracania łączności telegraficznej . . . . .	19
"	12 Organizacja Wydziału Eksploatacyjnego . . . . .	25
"	13 Organizacja Wydziału Mechanicznego . . . . .	26
"	14 Pierwotna organizacja Wydziału Drogowego.	28
"	15 Późniejsza organizacja Wydziału Drogowego	29
"	16 Ważniejsze operacje działu kontroli i ewidencji materiałów	32
"	17 Ważniejsze operacje działu kontroli wpływów i kas . . . . .	32
"	18 Podział administracyjny Wydziału Eksploatacyjnego . . . . .	33
"	19 Podział administracyjny Wydziału Elektrotechnicznego	33
"	20 Podział administracyjny Wydziału Drogowego	34
"	21 Podział administracyjny Wydziału Mechanicznego . . . . .	34
"	22 Organizacja Dyrekcji . . . . .	36
Ś. p. inż.	Jan Gryżewski, Vice-Prezes Dyrekcji . . . . .	38
Ś. p. inż.	Romułd Dąbrowski, Dyrektor Wydziału Ruchu . . . . .	39
Rysunek	23 Budowa i odbudowa mostów i przepustów . . . . .	42
"	24—25 Most na Żelawie, przed i po odbudowie . . . . .	43
"	26 Most na Bugu, pod Małkinią . . . . .	43
"	27—28 Most na Liwcu pod Łochowem, przed i po odbudowie	43
"	29—30 Most na Prośnie pod Kaliszem . . . . .	44
"	31 Most na Warcie pod Radomskiem . . . . .	44
"	32—33 Most na Warcie pod Sieradzem . . . . .	44
"	34—35 Most na Warcie pod Sieradzem . . . . .	45
"	36 Most na Nerze pod Łodzią . . . . .	45
"	37—38 Most na Skierniewce . . . . .	45
"	39 Most na Skierniewce . . . . .	46
"	40 Most na Wildze . . . . .	46
"	41 Most na Słuczy . . . . .	46

		Str	
Rysunek	42	Wiadukt nad torami linii Kutno-Strzałkowo . . . . .	47
"	43	Wiadukt pod Zgierzem . . . . .	47
"	44	Prowizoryczny wiadukt na ul. Narutowicza w Piotrkowie . . . . .	47
"	45—46	Wiadukt na ul. Piłsudskiego w Piotrkowie . . . . .	48
"	47—48	Most na st. Łazy . . . . .	49
"	49	Most na st. Łazy . . . . .	50
"	50	Most na Świdrze . . . . .	51
"	51	Most na Krznie . . . . .	52
"	52—53	Dworzec w Grodzisku . . . . .	55
"	54	Dworzec w Grodzisku . . . . .	56
"	55-56-57	Dworzec Warszawa-Wsch. . . . .	56
"	58	Poczekalnia II kl. na dworcu Warszawa-Wsch. . . . .	56
Dworzec	st. Warszawa-Główna (wkładka)		56—57
Rysunek	59	Dworzec w Zawierciu . . . . .	57
"	60	Dworzec w Białej Podlaskiej . . . . .	57
"	61—62	Dworzec w Skierniewicach . . . . .	57
"	63—64	Dworzec w Skierniewicach . . . . .	57
"	65	Dworzec w Żyrardowie . . . . .	58
"	66	Dworzec w Szymanowie . . . . .	58
"	67	Poczekalnia w Żakowicach . . . . .	58
"	68	Dworzec w Radziwiłłowie . . . . .	58
"	69—70	Dworzec w Falenicy . . . . .	58
"	71—72	Dawniejsza komora celna w Warszawie. . . . .	58
"	73—74	Dworzec w Otwocku . . . . .	59
"	75	Dworzec tymczasowy w Warszawie . . . . .	59
"	76	Wieża ciśnień w Rudzie Łąbskiej . . . . .	59
"	77	Wieża ciśnień w Sklerniewicach . . . . .	59
"	78—79	Wieża ciśnień w Żyrardowie . . . . .	60
"	80	Pompownia w Kutnie . . . . .	60
"	81—82	Elektrownia w Kutnie . . . . .	61
"	83—84	Elektrownia w Skierniewicach . . . . .	61
"	85—86	Piotrków Tow. Warsztaty parowozowni . . . . .	62
"	87	Piotrków—Tow. Umywalnie w warsztatach . . . . .	62
"	88—89	Piotrków—Tow. Parowozownia i wieża ciśnień . . . . .	63
"	90	Piotrków—Tow. Nowa parowozownia . . . . .	63
"	91	Wnętrze parowozowni w Łazach . . . . .	63
"	92—93	Piotrków—Osob., parowozownia . . . . .	64
"	94—95	Skierniewice, parowozownia . . . . .	64
"	96—97	Częstochowa, budka centralizacyjna . . . . .	65
"	98—99	Ząbkowice, budka centralizacyjna . . . . .	65
"	100	Wola, domy mieszkalne . . . . .	66
"	101—102	Kutno, domy mieszkalne . . . . .	67
"	103	Łazy, domy mieszkalne . . . . .	67
"	104	Częstochowa—Tow. (Błeszno), domy mieszkalne . . . . .	67
"	105—106	Piotrków, domy mieszkalne . . . . .	67
"	107	Częstochowa, mieszkanie i biuro naczelnika oddziału drogowego . . . . .	67
"	108	Łowicz, mieszkanie i biuro naczelnika oddziału drogowego . . . . .	67
"	109	Kutno, domy mieszkalne . . . . .	68
"	110	Jabłonna, dom Zawiadowcy odcinka . . . . .	68
"	111	Szczęśliwice, domek torowego . . . . .	88
"	112	Projekt nowego gmachu Dyrekcji . . . . .	68
"	113—115	Nowy gmach Dyrekcji. Stan robót i poświęcenie kam. węgielnego . . . . .	69
"	116	Nowy gmach Dyrekcji. Poświęcenie kam. węgielnego . . . . .	70
"	117	Budowa i odbudowa budynków kolejowych . . . . .	71
"	118	Typy szyn na linjach Dyrekcji . . . . .	72
"	119	Ciągła wymiana szyn . . . . .	73
"	120	Wymiana krzyżownic . . . . .	73
"	121	Wymiana zwrotnic . . . . .	74
"	122	Wymiana podkładów . . . . .	74

		Str.	
Rysunek	123	Wymiana podsypki na torach głównych . . . . .	75
"	124	Uzupełnienie warstwy podsypki . . . . .	76
"	125	Wykres terminowy . . . . .	82
"	126	Działalność kolejowych stacyj miejskich . . . . .	85
"	127	Obroty kolejowych agencji celnych . . . . .	85
"	128	Maszyna do drukowania biletów kolejowych . . . . .	86
"	129	Ilostan taboru osobowego . . . . .	87
"	130	Ilość taboru osobowego na 1.000.000 poc-km . . . . .	87
"	131	Ilość poc-km ruchu osobowego na 1 km dług. ekspl. . . . .	88
"	132	Przeciętna ilość osi w pociągach pośpiesznych i osobowych . . . . .	88
"	133	Ilość kursów wagonów bezpośrednich w komunikacji zagranicznej . . . . .	89
"	134	Ilość par pociągów podmiejskich . . . . .	89
"	135	Przeciętny dzienny ilostan wagonów towarowych . . . . .	89
"	136	Praca taboru towarowego . . . . .	90
"	137	Przeciętny dzienny wyładunek . . . . .	90
"	138	Napięcie ruchu . . . . .	90
"	139	Pomocnicze przebiegi parowozów . . . . .	91
"	140	Przeciętny przebieg dzienny parowozu czynnego w ruchu towarowym . . . . .	91
"	141	Obrót towarowego wagonu czynnego . . . . .	91
"	142	Przeciętny skład pociągu towarowego . . . . .	92
"	143	Przeciętne obciążenie osi i wagonu towarowego . . . . .	92
"	144	Przeciętna waga pociągu towarowego . . . . .	92
"	145	Ilość tn-km rocznie na czynny parowóz . . . . .	92
"	146	Przeciętna szybkość handlowa pociągów towarowych . . . . .	93
"	147	Ilość wykonanych na godzinę w pociągach towarowych tn-km brutto . . . . .	93
"	148	Przeciętny dzienny czas biegu wagonu towarowego . . . . .	93
"	149	Ruch tranzytowy, wywóz, wwóz i naładunek lokalny . . . . .	93
"	150	Praca parowozów na manewrach . . . . .	94
"	151	Roczne przebiegi pociągów, w poc-km . . . . .	94
"	152	Roczne przebiegi pociągów, w tn km. . . . .	94
"	153	Roczne przebiegi wagonów . . . . .	95
"	154	Ilość wagonów towarowych, podstawionych na bocznicę . . . . .	95
"	155	Przeciętna dzienna ilość pociągów na 1 km linii . . . . .	95
"	156	Przeciętny skład pociągów w osiach . . . . .	95
"	157	Przeciętny ciężar osi wagonowej brutto . . . . .	96
"	158	Przeciętny ciężar pociągu brutto . . . . .	96
"	159	Parowóz osobowy Os. 24 . . . . .	96
"	160	Parowóz towarowy Tr. 21 . . . . .	97
"	161	Parowóz towarowy Ty. 23 . . . . .	97
"	162	Udział ruchu towarowego w ruchu pociągowym w poc-km . . . . .	97
"	163	Udział ruchu towarowego w ruchu pociągowym w tn - km . . . . .	98
"	164	Przeciętne obciążenie pociągowe 1 par-km . . . . .	98
"	165	Przebieg dzienny parowozu inwentarzowego . . . . .	98
"	166	Przebieg dzienny inwentarzowego wagonu osobowego . . . . .	99
"	167	Przebieg dzienny inwentarzowego wagonu towarowego . . . . .	100
"	168/69	Warsztaty główne Warszawa-Główna. Laboratorium . . . . .	102
"	170/71	Warsztaty główne Warszawa-Praga. Laboratorium . . . . .	103
"	172	Rozchód węgla na parowozach . . . . .	105
"	173	Ogólna ilość wypadków . . . . .	107
"	174	Ilość wypadków na 1 km. . . . .	107
"	175	Częstotliwość wypadków . . . . .	107
"	176	Ogólna ilość wypadków według kategoryj . . . . .	108
"	177	Częstotliwość wypadków na poszczególnych odcinkach . . . . .	109
"	178	Reklamacje o zwrot nadpłat za przewozy . . . . .	110
"	179	Sprawy związane z przejazdami bez biletów i inne sprawy sądowe . . . . .	111
"	180/81	Budynek stacyjny w Małkini przed i po przebudowie na kable podziemne . . . . .	112
"	182	Ogólny rozchód węgla . . . . .	114
"	183	Węglowanie parowozów na st. Warszawa-Praga . . . . .	116
"	184	Węglowanie parowozów na st. Piotrków . . . . .	116

		Str	
Rysunek	185	Węglowy dźwig elektryczny na st. Piotrków . . . . .	117
"	186	Węglowanie parowozów na st. Łazy . . . . .	117
"	187	Słuchacze III kursu obrony przeciwgazowej . . . . .	127
"	188/9	Wagon szkolny obrony przeciwgazowej . . . . .	128
"	190	Działalność Komisji Dyscyplinarnej . . . . .	129
"	191	Wnętrze składnicy sanitarnej . . . . .	131
"	192	Laboratorium chemiczno-bakterjologiczne . . . . .	131
"	193	Przychodnia centralna . . . . .	132
"	194	Gabinet Roentgenowski przychodni . . . . .	132
"	195	Apteka przychodni . . . . .	132
"	196	Sanitarny wagon ratunkowy . . . . .	132
"	197/8	Kamera do dezynfekcji wagonów osobowych i jej wnętrze . . . . .	133
"	199	Sieć kolei Kujawskich . . . . .	139
"	200	Linja Sierpc-Lubicz . . . . .	139
"	201	Sieć kolei Ostrołęckich . . . . .	139
"	202	Linja Rogów-Rawa-Biała . . . . .	139
"	203	Linja Mława-Przasnysz-Ciechanów . . . . .	140
"	204	Linja Biała-Podl. Janów Konstantynów . . . . .	140
"	205	Linja Wieluńska . . . . .	141
"	206	Parowóz wąskotorowy . . . . .	141
"	207	Naprawnia wagonów w Krośniewicach . . . . .	141
"	208	Most na Krznie . . . . .	142
"	209	Most na Boniewce . . . . .	143
"	210	Dworzec w Rawie Mazowieckiej . . . . .	143
"	211	Dworzec w Nowogrodzie . . . . .	143
"	212	Dworzec w Białej Podlaskiej . . . . .	143
"	213	Dworzec w Wieluniu . . . . .	144
"	214	Projekt dworca w Łomży . . . . .	144
"	215	Projekt dworca w Prasnyszu i w Dobrem . . . . .	144
"	216	Projekt domu zarządu kolei Ostrołęckich w Grabowie . . . . .	144
"	217	Roczne przebiegi w poc-km. osio-km i tn-km . . . . .	145
"	218	Praca poszczególnych linii wąskotorowych . . . . .	145
"	219	Wnętrze muzeum kolejowego . . . . .	147
"	220/21	Wnętrze muzeum kolejowego . . . . .	148
"	222	Pociąg sanitarny pracowników Dyrekcji . . . . .	150
"	223/4	Kolonje letnie w Aleksandrowie Kujawskim . . . . .	151
"	225	Odczyt w kole L. O. P. P. w Siedlcach . . . . .	153
"	226	Odczyt w kole L. O. P. P. w Mławie . . . . .	153
"	227	Odczyt w kole L. O. P. P. w Warszawie-Wsch. . . . .	154
"	228/9	Z tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej . . . . .	154
"	230/31	Chorągiew ofiarowana 2 p. Saperów Kolejowych . . . . .	160
"	232/3	Uroczystość wręczenia chorągwi . . . . .	160
"	234	Karta tytułowa księgi pamiątkowej ofiarowanej pułkowi . . . . .	161
Obecne	Prezydium i Członkowie Dyrekcji . . . . .	164	
Rysunek	235	Mapa terenów, ciężących do Dyrekcji Warszawskiej . . . . .	165
"	236	Przeciętna roczna długość eksploatacyjna normalnotorowych linii Dyrekcji . . . . .	166



## SPROSTOWANIE.

Przed przystąpieniem do czytania należy oprócz podanych na str. 207/08 poprawić niżej wymienione omyłki druku:

str.	łam	wiersz Rys.	wydrukowano	powinno być
160		230/1	Chorągwie ofiarowane.	Chorągiew ofiarowana...
168	lewy	18	Michałówka p. b.	Michałów p. b.
168	"	28	Wisła	Wkra
189		przedostatni	Korzon Władysław	inż. Korzon Władysław
190		1	Morawski Zygmunt	inż. Morawski Zygmunt
190		3	Chmieleński Stanisław	inż. Chmieleński Stanisław
190		4	Paderewski Zbigniew	inż. Paderewski Zbigniew

Rys. 173, na str. 107, należy zamienić na rys. 130,  
na str. 87, bez zmiany podpisów.



K/75/23

150-

150-  
150-  
150-