



MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

ROCZNIK STATYSTYCZNY
POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH
ZA ROK EKSPLOATACYJNY

1927

ANNUAIRE STATISTIQUE
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT POLONAIS
POUR L'ANNÉE D'EXERCICE

1927



WARSZAWA — 1928.
DRUK PIOTRA LASKAUERA, MARJENSZTADT 8.

**Omyłki druku w Roczniku Statystycznym P. K. P.
za rok eksploatacyjny 1927.**

**Errata dans l'Annuaire Statistique des chemins de fer
de l'Etat Polonais pour l'année d'exercice 1927.**

Rubryka Colonnes	Strona Pages	Wiersz. Vers.	Wydrukowano: Imprimé:	Powinno być: Dôit être:
—	XX	2	75 km.	75 km. d'installations de regulation Sur les rivières et torrents
—	XXVII	16	Lomża	Lódź
—	XXIX	26	normalizacji	normalizacji
—	LXIX	24	Sout	Sont
4	2	—	17.184	17.187
26	38	W.	840.512	740.512
332	52	—	+ 100	× 100
333	52	—	+ 100	× 100
334	52	—	+ 100	× 100
335	52	—	+ 100	× 100
345	56	St.	8,7	0,7
—	85	—	de service	du service
601	100	G.	313.846,97	313.846,79
614	103	—	4.475.250,48	4.479.250,48
716	120	—	469.632,32	69.632,32
777	131	R.	15.321,61	15.329,61
786	132	—	locomotives — km.	trains — km.
795	134	Kt.	9.023.875,72	5.023.875,72
819	138	R.	17.978.572,06	17.968.572,06
866	144	St.	0,01	0,11
885	145	L.	79	179



MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

ROCZNIK STATYSTYCZNY
POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH
ZA ROK EKSPLOATACYJNY
1927

ANNUAIRE STATISTIQUE
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT POLONAIS
POUR L'ANNÉE D'EXERCICE
1927

WARSZAWA — 1928.
DRUK PIOTRA LASKAUERA, MARJENSZTADT 8.

D-20/89

Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego
Warszawa 1989



102103 ✓



SPIS RZECZY.

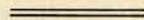


TABLE DES MATIÈRES.

SPIS RZECZY.

		Stronica
WSTĘP		XII
WYNIKI EKSPLOATACJI.		
A. CZĘŚĆ OPISOWA		XIX
B. TABELE STATYSTYCZNE		LXXXV
I. Porównawcze dane statystyczne ogólne z eksploatacji linii toru normalnego P. K. P. za lata 1924 — 1927.		LXXXV
II. Rozwój linii kolejowych P. K. P. w latach 1918 — 1927.		XCV
III. Stan posiadania i środki eksploatacji.		2 — 22
Rubryki od		
1 — 5	Długość szlaków	2
6 — 9	Stacje i przystanki	2
10 — 12	Przejazdy	3
13 — 14	Bocznicie przemysłowe	3
15	Stacje wodne	3
16 — 17	Obrotnice i przesuwnice	3
18 — 20	Elektrownie	3
21	Gazownie	4
22	Stacje kompresorowe	4
23 — 27	Aparaty telefoniczne, telegraficzne i przewody ..	4
28 — 35	Parowozownie	4 — 5
36 — 44	Warsztaty	5
45 — 84	Tabor	6 — 10
45 — 55	A) naprawa taboru	6 — 7
56 — 67	B) tabor nowowybudowany	7 — 8
68 — 84	C) „ skreślony z inwentarza	9 — 10
85 — 177	Stan ilościowy taboru	11 — 22
	Parowozy:	
85 — 95	według inwentarza z d.31.XII 1927	11
96 — 112	przeciętny dzienny	12 — 13
	Wagony osobowe, bagażowe i pocztowe:	
113 — 126	według inwentarza z d. 31.XII 1927 r. . .	14 — 15
127 — 141	przeciętny dzienny	16 — 17
	Wagony towarowe:	
142 — 162	według inwentarza z d. 31.XII 1927 r. . .	18 — 20
163 — 177	przeciętny dzienny	21 — 22

TABLE DES MATIÈRES.

		Pages
AVANT-PROPOS		XIII
RESULTATS D'EXPLOITATION		
A. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX		XIX
B. TABLEAUX STATISTIQUES		LXXXV
I. Données statistiques comparatives sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat polonais à voie normale pour les années 1924—1927. .		LXXXV
II. Developpement des lignes des chemins de fer de l'Etat polonais de 1918 — 1927.		XCV
III. Etablissement des chemins de fer, effectif du matériel roulant.		2 — 22
Colonnes		
1 — 5	Longueur des lignes	2
6 — 9	Stations et haltes	2
10 — 12	Passages	3
13 — 14	Embranchements industriels	3
15	Stations d'alimentation d'eau	3
16 — 17	Ponts tournants et charriots transporteurs ..	3
18 — 20	Usines électriques	3
21	Usines à gaz	4
22	Stations de compression	4
23 — 27	Appareils téléphoniques, télégraphiques et fils conducteurs	4
28 — 35	Dépôts des locomotives	4 — 5
36 — 44	Ateliers mécaniques	5
45 — 84	Matériel roulant	6 — 10
45 — 55	A) réparé	6 — 7
56 — 67	B) nouvellement construit	7 — 8
68 — 84	C) hors de service	9 — 10
85 — 177	Effectif du matériel roulant.	11 — 22
	Locomotives:	
85 — 95	au 31 decembre 1927	11
96 — 112	en moyenne par jour	12 — 13
	Voitures, fourgons et wagons postaux	
113 — 126	au 31 decembre 1927.	14 — 15
127 — 141	en moyenne par jour	16 — 17
	Wagons à marchandises	
142 — 162	au 31 decembre 1927	18 — 20
163 — 177	en moyenne par jour	21 — 22

VI

		Stronica
IV. Personel kolejowy.		23 — 26
Rubryki od 178 — 200	Personel kolejowy w dniu 31/XII 1927 r. i jego wynagrodzenie	23 — 26
V. Praca taboru.		27 — 44
Rubryki od 201 — 222	a) przebiegi parowozów	27 — 30
223 — 233	b) „ wagonów osobowych	31 — 32
234 — 244	c) „ „ towarowych ładownych	33 — 34
245 — 252	d) „ „ „ próżnych	35 — 36
253 — 265	e) przebiegi wszystkich wagonów	37 — 38
266 — 277	f) „ pociągów	39 — 40
278 — 287	g) „ ciężaru pociągów	41 — 42
288 — 293	h) przeciętne składy pociągów	43
294 — 302	i) przeciętny ciężar „	44
VI. Ruch przewozowy.		45 — 63
Rubryki od 303 — 308	Naładunek i przyjęcie wagonów towarowych	45
309 — 313	Przeciętne ilości wagonów załadowanych i przyjętych	46
314 — 325	Ilość kwitów bagażowych i listów przewozowych	47 — 48
326 — 341	„ sprzedanych biletów w ciągu 1927 roku	49 — 55
342 — 359	„ przewiezionych bagaży, zwierząt i towarów	56 — 58
360	Odprawy celne załatwione przez agencje celne	58
361 — 366	Pasażero-kilometry	59 — 61
367 — 378	Tonno-kilometry	62 — 63
VII. Zużycie materiałów.		64 — 66
Rubryki od 379 — 380	Przez stacje wodne	64
381 — 393	„ parowozy	64 — 65
394 — 400	„ wagony	66
VIII. Wpływy.		67 — 75
Rubryki od 401 — 425	Z przewozu osób, bagażu, ładunków nadzwyczajnych, pośpiesznych, gospodarczych, zwyczajnych i poczty	67 — 70
426 — 430	Razem wpływy	71
431 — 446	Inne wpływy	72 — 74
447 — 452	Ogółem wpływy	75

VII

		Pages
IV. Personnel d'exploitation.		23 — 26
Colonnes 178 — 200	Effectif du personnel au 31 decembre 1927, traitements et salaires	23 — 26
V. Travail du matériel roulant.		27 — 44
Colonne	— 222 a) Parcours des locomotives	27 — 30
223 — 233	b) „ „ voitures à voyageurs	31 — 32
234 — 244	c) „ „ wagons à marchandises chargés	33 — 34
245 — 252	d) „ „ „ vides	35 — 36
253 — 265	e) Parcours total des voitures et wagons	37 — 38
266 — 277	f) „ des trains	39 — 40
278 — 287	g) „ du poids des trains	41 — 42
288 — 293	h) Composition moyenne des trains	43
294 — 302	i) Poids moyen des trains	44
VI. Trafic.		45 — 63
Colonnes 303 — 308	Chargement et réception des wagons à marchandises	45
309 — 313	Moyennes des wagons chargés et rêmis	46
314 — 325	Nombre de bulletins de bagage et de lettres de voiture	47 — 48
326 — 341	Nombre de voyageurs transportés pendant l'année 1926	49 — 55
342 — 359	Tonnage transportés (bagages, marchandises) et animaux	56 — 58
360	Opérations en douane accomplies par les agences des chemins de fer	58
361 — 366	Voyageurs-kilomètres	59 — 61
367 — 378	Tonnes-kilomètres	62 — 63
VII. Consommation des matériaux.		64 — 66
Colonnes 379 — 380	Par les stations d'alimentation d'eau	64
381 — 393	„ „ locomotives	64 — 65
394 — 400	„ „ voitures et wagons	66
VIII. Recettes d'exploitation.		67 — 75
Colonnes 401 — 425	Recettes du trafic voyageurs, bagages, marchandises et postal	67 — 70
426 — 430	Total des recettes d'exploitation	71
431 — 446	Autres recettes	72 — 74
447 — 452	Total des recettes	75

		Stronica
IX. Wydatki.		76—140
Rubryki od 453 — 464	Dyrekcji kolejowych osobowe	76— 77
465 — 470	„ „ rzeczowe	78
471 — 475	„ „ razem osobowe i rzeczowe	79
476 — 487	Służby drogowej osobowe	80— 81
488 — 497	„ „ rzeczowe	82— 83
498 — 502	„ „ razem osobowe i rzeczowe	84
503 — 516	Służby stacyjnej osobowe	85— 86
517 — 523	„ „ rzeczowe	87
524 — 530	„ „ razem osobowe i rzeczowe	88
531 — 541	Służby handlowej osobowe	89— 90
542 — 550	„ „ rzeczowe	90— 91
551 — 555	„ „ razem osobowe i rzeczowe	92
556 — 567	Służby konduktorskiej osobowe	93— 94
568 — 573	„ „ rzeczowe	95
574 — 578	„ „ razem osobowe i rzeczowe	96
579 — 590	Służby trakcyjnej osobowe	97— 98
591 — 601	„ „ rzeczowe	99—100
602 — 607	„ „ razem osobowe i rzeczowe	101
608 — 619	Służby parowozowej osobowe	102—103
620 — 629	„ „ rzeczowe	104—105
630 — 634	„ „ razem osobowe i rzeczowe	106
635 — 646	Służby wagonowej osobowe	107—108
647 — 662	„ „ rzeczowe	109—111
663 — 667	„ „ razem osobowe i rzeczowe	112
668 — 677	Służby warsztatowej osobowe	113—114
678 — 685	„ „ rzeczowe	115—116
686 — 690	„ „ razem osobowe i rzeczowe	116
691 — 702	Służby elektrotechnicznej osobowe	117—118
703 — 721	„ „ rzeczowe	119—121
722 — 725	„ „ razem osobowe i rzeczowe	121
726 — 734	Służby zasobów osobowe	122—123
735 — 740	„ „ rzeczowe	124
741 — 745	„ „ razem osobowe i rzeczowe	125
746 — 752	Służby sanitarnej osobowe	126
753 — 761	„ „ rzeczowe	127—128
762 — 764	„ „ razem osobowe i rzeczowe	128
765 — 770	Wydatki wspólne osobowe	129
771 — 787	„ „ rzeczowe	130—132
788 — 793	„ „ razem osobowe i rzeczowe	133
794 — 801	Razem wydatki osobowe wszystkich służb	134—135
802 — 809	„ „ rzeczowe „ „	136—137
810 — 815	Ogółem wydatki osobowe i rzeczowe	137
816 — 818	Wydatki humanitarne	138
819 — 824	Razem wydatki eksploatacyjne	138—139
825 — 827	Wydatki zwyczajne	139
828 — 832	„ „ nadzwyczajne	140
X. Wypadki.		143—145
Rubryki od 833 — 842	Zderzenia, najechania i starcia pociągów	143
843 — 852	Wykolejenia pociągów i taboru	143
853 — 856	Zderzenia, najechania i starcia taboru	145
857 — 864	Inne wypadki	142
865 — 886	Ogółem wypadków	144—145

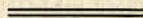
		Pages
IX. Dépenses d'exploitation.		76—140
Colonnes 453 — 464	Dépenses du personnel des Directions	76— 77
465 — 470	„ „ de matériel	78
471 — 475	Total	79
476 — 487	Dépenses du personnel du service de la voie	80— 81
488 — 497	„ „ de matériel	82— 83
498 — 502	Total	84
503 — 516	Dépenses du personnel du service des gares	85— 86
517 — 523	„ „ de matériel	87
524 — 530	Total	88
531 — 541	Dépenses du personnel du service commercial	89— 90
542 — 550	„ „ de matériel	90— 91
551 — 555	Total	92
556 — 567	Dépenses du personnel du service des trains	93— 94
568 — 574	„ „ de matériel	95
575 — 578	Total	96
579 — 590	Dépenses du personnel du service de traction	97— 98
591 — 601	„ „ de matériel	99—100
602 — 607	Total	101
608 — 619	Dépenses du personnel du service des locomotives	102—103
620 — 629	„ „ de matériel	104—105
630 — 634	Total	106
635 — 646	Dépenses du personnel du service des wagons	107—108
647 — 662	„ „ de matériel	109—111
663 — 667	Total	112
668 — 677	Dépenses du personnel du service des ateliers	113—114
678 — 685	„ „ de matériel	115—116
686 — 690	Total	116
691 — 702	Dépenses du personnel du service électrotechnique	117—118
703 — 721	„ „ de matériel	119—121
722 — 725	Total	121
726 — 734	Dépenses du personnel du service d'approvisionnement	122—123
735 — 740	Dépenses du matériel	124
741 — 745	Total	125
746 — 752	Dépenses du personnel du service sanitaire	126
753 — 761	„ „ de matériel	127—128
762 — 764	Total	128
765 — 770	Dépenses communes du personnel	129
771 — 787	„ „ de matériel	130—132
788 — 793	Total	133
794 — 801	Totaux des dépenses du personnel de tous les services	134—135
802 — 809	Totaux des dépenses de matériel de tous les services	136—137
810 — 815	Totaux des dépenses du personnel et de matériel de tous des services	137
816 — 818	Dépenses au profit des établissements sociaux pour le personnel	138
819 — 824	Total des dépenses d'exploitation	138—139
825 — 827	Dépenses ordinaires	139
828 — 832	„ „ extraordinaires	140
X. Accidents.		143—145
Colonnes 833 — 842	Collisions et tamponnements des trains	141
843 — 852	Déraillements des trains et du matériel roulant	142
853 — 856	Collisions et tamponnements du matériel roulant	143
857 — 864	Accidents divers	143
865 — 886	Récapitulation des accidents	144—145

XI. Tabela przewozów według rodzajów towarów.

XII. Tabela przebiegów (repartycja)

XIII. Tabela procentowa wydatków.

Rubryki od 1 — 364 XIV. Dane statystyczne z eksploatacji kolei wąskotorowych za r. 1927 . . 1— 58



XI. Tableau du trafic des marchandises par nature.

XII. Tableau des parcours (répartition).

XIII. Tableau des dépenses des chemins de fer polonais en 1926 en pourcents

Colonnes 1 — 364 XIV. Données statistiques sur l'exploitation des chemins de fer à voie étroite pour l'année 1927 1— 58



W S T Ę P.

Układ zasadniczy Rocznika Statystycznego za rok 1927 został w roku tym przystosowany do nowych zasad budżetowania, uchwalonych przez Sejm, a wprowadzających okres budżetowy od 1/IV danego roku do 31/III następnego roku. W związku z tem i zważywszy, że dotychczas Roczniki Statystyczne eksploatacyjne P. K. P. w układzie swym obejmowały dane za rok kalendarzowy, Rocznik obecny, w celu utrzymania ciągłości z poprzednimi, opracowany został również za rok kalendarzowy 1927, jednakże z wyodrębnieniem I kwartału roku kalendarzowego, ponieważ kwartał ten rachunkowo jest częścią składową okresu budżetowego 1926/27.

Układ taki umożliwi w latach następnych, drogą zesumowania danych z dwóch lat najbliższych, wyjście na dane, dotyczące odnośnego roku budżetowego. Dla ułatwienia tej pracy wszystkie dane za rok kalendarzowy 1927 podane są, jak to powiedziano wyżej, w dwóch pozycjach: górna, drukowana kursywą, zawiera wyniki za kwartał I roku kalendarzowego (1/I do 31/III), dolna zaś — dane, drukowane groteskiem, za łączne cztery kwartały tegoż roku kalendarzowego.

Praktyka pokaże, czy obecnie zastosowany układ okaże się celowym, a, co zatem idzie, czy przyjęty on będzie na stałe, czy też ulegnie zmianom, w szczególności zaś, czy nie zostanie on przystosowany bezwzględnie do okresu budżetowego, obowiązującego na P. K. P.

Pozatem dane statystyczne, ujęte w postaci tabel, poprzedzone zostały w wydaniu obecnym tekstem, objaśniającym najbardziej charakterystyczne momenty z zakresu eksploatacji, które wywarły wpływ na ukształtowanie się ilościowe wyników odpowiednich jej działów. Tekst ten uzupełniają wykresy, obrazujące zmiany i wahania, zachodzące w stosunku do lat ubiegłych.

W układzie poszczególnych rubryk Rocznika zaszły drobne zmiany skutkiem powiększenia ilości danych sprawozdawczych. Nadto, jako dodatkowa tabela, weszło do Rocznika niniejszego szczegółowe zestawienie użytecznej pracy poszczególnych Dyrekcyj kolejowych P. K. P. w tonno-kilometrach, jako owoc specjalnie w tym celu dokonanej repartycji przewozów na podstawie indywidualnych dokumentów handlowych.

W załączonej w końcu Rocznika mapie kolei Rzeczypospolitej Polskiej kolorem czarnym oznaczone są linje kolejowe, objęte przez P. K. P. przy przejęciu ich przez Państwo, kolorem zaś czerwonym — linje pobudowane przez Zarząd P. K. P. w ciągu lat 1919-1927.

AVANT — PROPOS.

La composition principale de l'Annuaire Statistique pour l'année 1927 a été adaptée aux nouveaux principes budgétaires, décrétés par la Diète, qui fixa la période budgétaire à partir du quart de l'année courante jusqu'au 31/IV de l'année suivante. Conformément à ce qui vient d'être dit et en considération, que les Annaires Statistiques de l'exploitation des P. K. P. comprenaient jusqu'à présent les données, se rapportant à l'année du calendrier, l'Annuaire que voici, fut aussi élaboré pour l'année du calendrier 1927 pour maintenir la continuité avec les années précédentes en éliminant toutefois le premier trimestre de l'année du calendrier, attendu que ce trimestre constitue en ce qui concerne les comptes, une partie naturelle de la période budgétaire 1926/27.

Cette composition permet de définir les données, relatives à l'année budgétaire en question, en totalisant les données des deux années voisines. Pour faciliter cette tâche toutes les données pour l'année du calendrier 1927 sont présentées, comme il est dit plus haut, en deux positions: celle du haut, imprimée en cursive, contient les résultats du I trimestre de l'année du calendrier (1/I à 31/III), celle d'en bas, imprimée en grotesque — les résultats de tous les quatre trimestres de l'année du calendrier dans leur entier.

La pratique démontrera, si la composition, actuellement introduite, donnera des résultats favorables et si — par conséquent — elle sera adoptée en permanence, ou bien si l'on devra y apporter des modifications et l'adapter strictement à la période budgétaire, obligatoire pour les P. K. P.

Outre cela les données statistiques, conçues en forme de tableaux, sont accompagnées dans l'édition présente des textes, qui expliquent les moments les plus caractéristiques du domaine de l'exploitation, qui ont influencé quantitativement les résultats de ses diverses parties. Ces textes sont complétés par des graphiques, qui dépeignent les modifications et oscillations en comparaison aux années précédentes.

De petits changements sont survenus dans l'emplacement des colonnes particulières de l'Annuaire à la suite de l'augmentation des données statistiques, dont on rend compte. Au surplus, un relevé détaillé du travail utile des Directions particulières des P. K. P. en tonnes-kilomètres a été ajouté à l'Annuaire, que voici, sous forme d'un tableau supplémentaire: c'est le fruit d'une répartition des transports, entreprise spécialement dans ce but sur la base des documents commerciaux individuels.

Dans la carte des chemins de fer de la République Polonaise, annexée à la fin de l'Annuaire, les lignes, reçues par les P. K. P. au moment de leur incorporation à l'Etat, sont désignées en noir, et celles construites par l'Administration des P. K. P. au cours des années 1919-1927 — en rouge.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

A. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.



102403

I. Utrzymanie kolei.—I. Entretien des chemins de fer.

a) Ogólne koszty utrzymania dróg.

Ogólne koszty utrzymania dróg w okresie budżetowym 1927/28 r. wyniosły 15.011.401 zł. 81 gr., w tem 275.286 zł. 10 gr. wydatki kancelaryjne, 1.163.476 zł. 86 gr. opał, światło i utrzymanie porządku, 1.791.076 zł. 01 gr. utrzymanie i wymiana inwentarza drogowego, 255.163 zł. 93 gr. utrzymanie i wymiana znaków drogowych (kilometrowych, hektometrowych wskaźników pochyłości, ukresów, słupków ostrzegawczych i t. p.), 5.001.267 zł. 21 gr. utrzymanie dróg i placów, zasłon odśnieżnych, żywopłotów, pasów ochronnych, ogrodzeń i t. p., wreszcie 6.525.131 zł. 18 gr. wydatki na usuwanie śniegu i lodu.

b) Podtorza, mosty, tunele.

Wydatki na utrzymanie podtorza, mostów, przepustów i tuneli w okresie budżetowym 1927/28 wyniosły — 7.642.497 zł. 46 gr.

Wydatki te obejmują między innymi naprawę bieżącą i utrzymanie około:

64 milionów m² nasypów i wykopów,
17 km. b. rowów stokowych i odwadniających,

a) Frais généraux d'entretien.

Les frais généraux de l'entretien des chemins de fer dans la période budgétaire 1927/28 se montaient à 15.011.401 zł. 81 gr. dont 275.286 zł. 10 gr. pour dépenses de bureau, —1.163.476 zł. 86 gr. pour le chauffage, l'éclairage et entretien de l'ordre, 1.791.076 zł. 01 gr. pour l'entretien et le remplacement de l'inventaire de la voie, 255.163 zł. 93 gr. pour l'entretien et l'échange des indicateurs de sections (poteaux kilométriques, bornes hectométriques, indicateurs d'inclinaison, bornes d'entrevoie, poteaux avertisseurs etc.), 5.001.267 zł. 21 gr. pour l'entretien des routes et des places, treillages contre l'amoncellement des neiges, des haies vives, des zones de garantie etc., enfin 6.525 131 zł. 18 gr. pour éloigner la neige et la glace.

b) Infrastructue ponts, tunnels.

Les frais de l'entretien de l'infrastructure, des ponts, des aqueducs et des tunnels se montaient dans la période budgétaire 1927/28 à 7.642.497 zł. 46 gr.

Ces frais comprennent entre autres la réparation courante et l'entretien d'environ: 64.000.000 m² de remblais et de talus, 17 klm. cour. de fossés et de rigoles d'écoulement et de drainage,

20.000 sztuk przejazdów w poziomie szyn,
75 km. urządzeń regulacyjnych na rzekach i potokach,
9.500 m. b. tunelów,
156.000 m. b. przepustów,
50.000 m. b. mostów sklepionych i żelbetowych,
65.000 m. b. mostów żelaznych,
16.700 „ „ wiaduktów nad torami kolejowymi.

c) Nawierzchnia.

W okresie budżetowym 1927/28 przeprowadzono wymianę ciągłą nawierzchni żelaznej na długości około 590 km. linii pierwszorzędnych (o 190 km. więcej niż w okresie 1926/27). Do wymiany ciągłej stosowany jest nowoprowadzony typ „S” Polskich Kolei Państwowych o wadze 42.59 kg/m. b. z płaskimi łubkami o 4 śrubach i ze stykiem na 2 podkładach zbliżonych aż do zupełnego zetknięcia się.

Oprócz tego na liniach drugorzędnych i w torach stacyjnych wymieniono około 227 km. toru (czyli o 50 km. więcej niż w okresie 1926/27) na szyny stare, użyteczne, uzyskane z wymiany ciągłej, o wadze ponad 33 kg/m.

Wymianę podkładów przeprowadzono w ilościach następujących:

- a) W torach głównych ułożono 2.806.000 podkładów sosnowych nasyconych, 482.000 podkładów dębowych (w tem 51.000 nasyconych), oraz około 24.000 podkładów innych gatunków.
- b) W torach stacyjnych ułożono około 745.000 podkładów sosnowych nasyconych, około 75.000 podkładów dębowych (w tem 17.000 nasyconych), oraz około 68.000 podkładów innych gatunków.

20.000 passages à niveau,
75 km.
9.500 m. cour. de tunnels,
156.000 m. cour. d'aqueducs,
50.000 m. cour. des ponts voutés et à beton armé,
65.000 m. cour. de ponts en fer,
16.700 viaducs au dessus de la voie.

a) Superstructure.

Dans la période budgétaire 1927/28 l'on a accompli un rechange continu de la superstructure en fer sur la longueur d'environ 590 klm. de lignes de premier ordre, c'est à dire 190 klm. de plus, que dans l'exercice 1926/27. On a appliqué au rechange continu le type „S”, nouvellement introduit sur les chemins de fer polonais ayant un poids de 42.59 kg/m. c., les éclisses plates, 4 vis et les joints posés sur deux traverses rapprochées jusqu'au contact immédiat.

Outre ceci on a rechangé sur les lignes secondaires et les voies des gares 227 klm. environ (c'est à dire de 50 klm. de plus, que dans l'exercice 1926/27) contre des rails usés mais utilisables du poids supérieur à 33 klg/m. c.

Le rechange des traverses a été exécuté en quantités suivantes:

- a) Dans les voies principales il a été posé 2.806.000 traverses en sapin impregné, 482.000 traverses en chêne (1.000 impregnés dans ce nombre) et près de 24.000 traverses d'autres essences.
- b) Dans les voies de gare il a été posé 745.000 traverses en sapin impregné, près de 75.000 traverses en chêne (17.000 impregnées dans ce nombre), et 68.000 traverses d'autres essences.

Ogółem wymieniono około 4.200.000 podkładów. (W r. 1926/27 wymieniono 3.061.000 szt.). Do nasycania podkładów używa się „Krezonaftu”, olejów smołowych, oraz chlorku cynku.

Przy podbijaniu podkładów zaczęto używać motorowe podbijaczki z dodatnim wynikiem zarówno pod względem jakości roboty, jakoteż ekonomji w czasie i robociznie.

W roku 1927 przystąpiono do wykonania na liniach pierwszorzędnych programu zamiany podsypki piaskowej, (wzgl. z drobnego żwiru) na tłuczeń.

Ogółem wydatkowano na bieżące utrzymanie i wymianę nawierzchni sumę — 104.237.358 zł. 25 gr.

d) Budynki.

Budynki w czasie wojny ucierpiały podwójnie, raz wskutek bezpośredniego zniszczenia, o czem będzie mowa poniżej, oraz z powodu braku należytej konserwacji. Skutkiem tego oprócz sum, potrzebnych na odbudowę zniszczonych budowli, wydatkowane być muszą przez szereg lat stosunkowo poważne kwoty na doprowadzenie budynków do normalnego stanu i na bieżącą konserwację.

W okresie budżetowym 1927/28 wydano:

- | | |
|--|-------------------|
| a) na czyszczenie kominów i asenizację | 734.839,70 zł. |
| b) na bieżące utrzymanie | 13.581.282,04 „ |
| c) na naprawę główną | 3.989.104,05 „ |
| Razem | 18.305.225,79 zł. |

Au total on a rechangé 4.200.000 traverses (tandis que le rechange n'était que de 3.061.000 pièces dans l'exercice 1926/27). Pour imprégner les traverses on employait le „Crésonaphte”, les huiles goudronnées et le chlorure de zinc.

On a commencé à employer des bannes mécaniques pour affermir le ballast des traverses; elles ont donné un résultat positif tant en rapport à la qualité du travail, qu'en économie du temps et de la main d'oeuvre.

Dans le courant de 1927 on a commencé à exécuter sur les lignes de premier ordre le programme du rechange du ballast de sable (éventuellement en gravier) contre le ballast en pierre concassée.

Les frais de l'entretien courant et de rechange de la superstructure se montent à un total de 104.237.358 zł. 25 gr.

d) Bâtimens.

Les bâtimens ont pâti doublement pendant la guerre, d'abord par la démolition immédiate, dont il sera parlé plus tard, ensuite à cause du manque de l'entretien suffisant. En conséquence des sommes considérables devront être affectées à la réstauracion des bâtimens, leur mise à l'état normal et leur conservation courante, sans parler des sommes, dépensées pour la reconstruction des bâtimens, ruinés.

Dans la période budgétaire 1927/28 il a été dépensé:

- | | |
|--|-------------------|
| a) pour le nettoyage des cheminées et l'assainissement | 734.839,70 zł. |
| b) pour l'entretien courant | 13.581.282,04 „ |
| c) pour les réparations fondamentales | 3.989.104,05 „ |
| Total | 18.305.225,79 zł. |

e) **Urządzenia do zabezpieczenia ruchu pociągów.**

W okresie budżetowym wydatkowano:

- a) Na koszty ogólne (wydatki kancelaryjne, opał, utrzymanie i wymiana inwentarza) 130.976 zł. 60 gr.
 b) Na utrzymanie i wymianę urządzeń blokady stacyjnej i linjowej, urządzeń centralizacji zwrotnic i sygnałów, na sygnalizację oraz utrzymanie i wymianę zapór drogowych 3.838.083 zł. 42 gr.

W sumie tej mieści się między innymi wymiana 24 stawideł ze skrzyżowaniami zależności, 92 semaforów, 40 tarcz ostrzegawczych, 28.000 m. kanałów, 103 km. pędni, 110 zapór drogowych i t. p.

- c) W dziale telegraficznym i telefonicznym wydano: 1.072.478 zł. 02 gr.
 Wydatek ten obejmuje między innymi wymianę 106 aparatów Morse'a i 103 aparatów telefonicznych.

- d) Na zegary i przewody elektryczne 1.971.746 zł. 14 gr.

W sumie tej mieści się między innymi wydatek na wymianę 5 zegarów wtórnych, 296 km. przewodów telegraficznych, 987 km. przewodów telefonicznych żelaznych, 41,5 km. przewodów telefonicznych brzożowych, 17.674 m. kabli, około 11.000 słupów drewnianych i t. p.

- e) Na utrzymanie warsztatów sygnałowych łącznie z utrzymaniem i wymianą narzędzi sygnałowych sumę 176.117 zł. 48 gr.

e) **Mesures concernant la sécurité des trains.**

Il a été dépensé dans le courant de la période budgétaire:

- a) frais généraux (bureaux, chauffage, entretien et rechange de l'inventaire) 130.976,60 zł.

- b) entretien et rechange des installations de blocage des gares et de la ligne, des installations centralisées des aiguilles et des signaux, entretien et rechange des heurtoirs et des barrières 3.838.083,42 zł.

Ces chiffres contiennent le rechange de 24 appareils d'enclenchement, 92 sémaphores, 40 disques avertisseurs, 28.000 m. de canaux, 103 klm. de fil pour sémaphores, 110 barrières etc.

- c) Dans le domaine de la télégraphie et de la téléphonie il a été dépensé 1.072.478,02 zł.

Ce chiffre contient entre autres le rechange de 106 appareils Morse et 103 appareils téléphoniques.

- d) Horloges et conduites électriques 1.971.746,14 zł.

Ce chiffre comprend entre autres le rechange de 5 horloges, 296 klm. de fil télégraphique, 987 klm. de fil téléphonique en fer, 41,5 klm. de fil téléphonique en bronze, 17.674 m. de câbles, près de 11.000 poteaux de bois etc.

- e) L'entretien des ateliers pour signaux conjointement avec l'entretien et le rechange des appareils signaux se monte à 176.117,48 zł.

II. Inwestycje. — II. Investissements

a) **Budowa nowych kolei.**

1. *Kalety-Podzamcze.*

W dniu 6 maja 1927 r. została ostatecznie otwarta dla ruchu osobowego i towarowego nowowubudowana linja ko-

a) **Construction de lignes nouvelles.**

1. *Kalety — Podzamcze.*

A la date du 6 mai 1927 fut inaugurée définitivement et livrée au trafic voyageurs et marchandises la nouvelle

lejowa pierwszorzędного znaczenia Kalety — Podzamcze, o długości około 114 km. Budowa tej kolei została urzeczywistniona głównie celem bezpośredniego połączenia Śląskiego zagłębia węglowego z województwami Poznańskim i Pomorskim, oraz z portami w Gdyni i Gdańsku, z ominięciem terytorjum niemieckiego.

2. *Bydgoszcz-Gdynia* (około 190 km.)

Linja ta stanowi końcowe ogniwo projektowanej magistrali Śląsk-Gdynia, mającej połączyć bezpośrednio i najkrótszą drogą zagłębie węglowe z portem Gdyniskim. W roku 1927 ukończony został odcinek środkowy Czersk — Bąk — Kościerzyna o długości około 44 km. i uruchomiono na nim przewozy gospodarcze. Na początkowym i końcowym odcinku kontynuowano roboty, rozpoczęte w r. 1926. Ukończenie budowy przewiduje się w roku 1930.

3. *Łuck - Stojanów.*

Linja ta o długości około 84 km. ma doniosłe znaczenie gospodarcze ze względu na bezpośrednie połączenie województwa Wołyńskiego ze Lwowem.

W roku 1927 kontynuowano roboty na odcinku Stojanów — Sienkiewiczówka. Odcinek początkowy Łuck — Sienkiewiczówka, rozpoczęty przez okupantów, oddany był już w latach ubiegłych do użytku publicznego. Linja cała Łuck — Stojanów została oddana do użytku publicznego we wrześniu 1928 r.

4. *Widzew - Zgierz.*

Linja ta o dług. 157 km. stanowi uzupełnienie linii Zgierz — Kutno — Płock, wybudowanej w latach ubiegłych przez Zarząd P. K. P.

W roku 1927 kontynuowano na tej linii roboty ziemne.

linje Kalety-Podzamcze, linje de première importance, longue 114 klm. La construction de cette ligne fut entreprise dans le but principal de relier le bassin houiller de la Haute Silésie aux palatinats de Poznań et de Pomorze et aux ports de mer de Gdynia et Gdańsk sans passer par le territoire allemand.

2. *Bydgoszcz - Gdynia* (environ 190 klm.).

Cette ligne représente le secteur terminal de la grande magistrale Silésie-Gdynia, qui doit relier à l'avenir le Bassin Houiller avec le port de Gdynia directement par le tracé le plus court. Le secteur du milieu, c'est à dire Czersk-Bąk-Kościerzyna, de la longueur de 44 klm. environ, a été terminé en 1927 pour effectuer les transports de régie. On continue les travaux, commencés sur le secteur initial et terminal en 1926, et on prévoit la fin de cette construction pour 1930.

3. *Łuck - Stojanów.*

Cette ligne, longue de 84 klm. environ, est d'une grande importance économique, vu qu'elle est destinée à unir directement le Palatinat de Volhynie avec Lwów.

On a continué en 1927 les travaux sur le secteur Stojanów Sienkiewiczówka. Le secteur initial Łuck-Sienkiewiczówka, commencé par les occupants, a été livré à l'utilité publique encore dans les années précédentes. La ligne entière Łuck-Stojanów a été mise à la disposition publique en septembre 1928.

4. *Widzew - Zgierz.*

Cette ligne, longue de 157 klm. constitue le prolongement de la ligne Zgierz-Kutno-Płock, construite par les P. K. P. dans les années précédentes. On a continué en 1927 sur cette ligne les travaux de terrassement.

5. Chybie-Skoczów.

Dnia 17 maja 1927 r. została otwarta linja Chybie-Skoczów na Śląsku Cieszyńskim o długości budowlanej 12,02 km. Linja ta daje bezpośrednie połączenie Cieszyna z Katowicami i znacznie skraca to połączenie w porównaniu z poprzednim połączeniem przez Dziedzice. Koszty budowy tej linii pokryło województwo Śląskie z własnych funduszy i przekazało ją po wybudowaniu do eksploatacji Ministerstwu Komunikacji.

6. Ustroń-Wisła.

Linja ta, łącząca uzdrowisko Wisła z siecią P. K. P., o długości około 13 km., budowana jest również z funduszy województwa Śląskiego i będzie po ukończeniu przekazana do eksploatacji Zarządowi P. K. P.

7. Linje wąskotorowe.

Oprócz wyżej wymienionych linii normalnotorowych z kredytów P. K. P. wybudowano na Górnym Śląsku koleje wąskotorowe: Sucha Góra—Kopalnia Kessel, Bleiszarlej-Andaluzja i połączenie Szybu Wyzwolenia z Hutą Hubertus.

b) Inwestycje na kolejach istniejących.

1) Rozwój linii węglowych.

W roku 1927 wykonano dalszą serję robót rozpoczętych w latach ubiegłych w celu usprawnienia dla ruchu węglowego istniejących połączeń kolejowych ze Śląska Górnego do portów Bałtyckich; między innymi rozbudowano szereg węzłów i stacyj na Górnym Śląsku i na linii Toruń-Gdańsk oraz prowadzono w dalszym ciągu budowę stacji portowej w Gdy-

5. Chybie-Skoczów.

La ligne Chybie-Skoczów dans la Silésie de Cieszyn, est longue de 12,02 klm. et fut ouverte le 17 mai 1927. Cette ligne relie directement Cieszyn à Katowice, et raccourcit notablement la communication entre ces deux points, comparée à celle, qui conduisait anciennement, par Dziedzice. Les frais de la construction de cette ligne ont été couverts par les propres fonds du Palatinat de la Silésie, qui en a transmis l'exploitation au Ministère des Communications aussitôt la construction terminée.

6. Ustroń-Wisła.

Cette ligne, longue de 13 klm. environ et destinée à relier la station climatique Wisła au réseau des P. K. P., est également construite par les ressources du Palatinat Silésien, et sera transmise à l'exploitation de l'Administration des P. K. P. dès qu'elle aura été terminée.

7. Lignes à voie étroite.

Outre les lignes à voie normale, énumérées dans ce qui précède, on a construit en Haute Silésie à l'aide des crédits des P. K. P. les lignes à voie étroite: Sucha Góra—Mine Kessel, Bleiszarlej—Andaluzja et un embranchement allant du Puits Wyzwolenie (Délivrance) aux Haux-Fourneaux Hubertus.

b) Investissements sur les lignes existantes.

1) Développement des lignes houillères.

On a exécuté en 1927 une série consécutive des travaux commencés pendant les années précédentes, et qui avaient pour but de rendre plus élastique le trafic houillier sur les lignes existantes, conduisant de la Haute-Silésie vers les ports Baltiques; entre autres on a élargi beaucoup de noeuds et de gares en Haute-Silésie et sur la ligne Toruń-Gdańsk, ainsi qu'on a continué la construction de la station

ni i rozbudowę węzła Gdańskiego. Po-
zatem kontynuowano budowę stacji prze-
tokowej Czarnolesie na Śląsku Cieszyń-
skim, mającej za zadanie ułatwienie prze-
wozów węgla ze Śląska Górnego na
wschód i na południe.

2) Rozwój innych linii.

Na linii Kutno-Łowicz ukończono bu-
dowę 2-go toru.

Na linii Kutno-Strzałków przebudowa-
no 3 mosty prowizoryczne na mosty
stałe, oraz rozpoczęto budowę definityw-
nych dworców na stacjach Konin i Koło.

Na liniach, wybudowanych prowizo-
rycznie w czasie wojny: Bełzec-Rejowiec,
Ostrowiec-Sandomierz, Sokal-Włodzimierz
i Sapieżanka-Krystynopol wykonano dal-
szą serję robót koniecznych celem przy-
stosowania tych linii do potrzeb normal-
nej eksploatacji.

3) Rozwój węzłów i stacyj.

W węźle Warszawskim kontynuowa-
no budowę tunelu i wykopu linii średni-
cowej oraz budowę stacji postojowej Szcze-
śliwice wraz z budową łącznicy między
tą stacją, a stacją Warszawa-Główna.

W węźle Kutnowskim rozpoczęto bu-
dowę dużej parowozowni i stacji wodnej
w związku z projektowaniem przystoso-
waniem tej stacji do ruchu tranzytowego.

W węźle Łódzkim rozpoczęto budowę
nowej stacji towarowej na t. zw. Polesiu
Widzewskim.

Z innych ważniejszych robót wykona-
no: rozbudowę stacji granicznej Zebrzydowice i Woronienka na granicy z Cze-
chosłowacją, budowę nowych stacyj gra-
nicznych: Raczki, Łęka i Sośnie na granicy

du port Gdynia et l'élargissement du
noeud à Gdańsk. Enfin on a continué
également la construction de la gare de
trriage Czarnolesie en Silésie de Cieszyn,
qui est destinée à faciliter le transport
de la houille de la Haute-Silésie vers
l'est et le sud.

2. Développement des autres lignes.

On a terminé la construction d'une
deuxième voie sur la ligne Kutno-Łowicz;
on a reconstruit 3 ponts provisoires en
les remplaçant par des ponts stables sur
la ligne Kutno-Strzałków et on a com-
mencé la construction des gares définiti-
ves dans les stations Konin et Koło.

Sur les lignes Bełzec-Rejowiec, Ostro-
wiec-Sandomierz, Sokal-Włodzimierz et
Sapieżanka-Krystynopol, construites pro-
visoirement pendant la guerre, l'on a ef-
fectué une série consécutive des travaux
indispensables pour adapter ces lignes
aux exigences d'une exploitation normale.

3) Développement des noeuds et des gares.

Dans le noeud de Varsovie on a con-
tinué la construction du tunnel et les
travaux à la ligne du centre, la construc-
tion de la gare de remisage Szcześliwice
avec son raccordement avec la gare
Warszawa-Główna.

Dans le noeud de Kutno on a com-
mencé la construction d'une grande re-
mise aux locomotives et d'un château
d'eau en vue d'adapter cette station au
trafic de transit, prévu dès maintenant.

Dans le noeud de Łódź on a com-
mencé la construction d'une nouvelle
gare de marchandises dans la banlieue,
nommée Polesie Widzewskie.

Il conviendrait de nommer un nombre
d'autres travaux importants: l'élargissement
de la station frontière Zebrzydowice et
Woronienka à la frontière Tchecoslovaque,
la construction de nouvelles stations fron-

z Niemcami, rozbudowę st. Stołpce i Zdołbunów na granicy z Rosją, wreszcie rozbudowę stacji Śniatyń-Zalucze na granicy z Rumunją.

Pozatem wykonano w poszczególnych D. K. P. szereg drobniejszych robót torowych na różnych stacjach.

4. Mosty.

W roku 1927 ukończono budowę mostu przez Wisłę pod Sandomierzem na linii Ostrowiec-Sandomierz w miejsce mostu tymczasowego, zbudowanego przez okupantów. Prócz tego wykonano budowę 4 innych większych mostów na różnych liniach, oraz kontynuowano roboty około wzmocnienia konstrukcyj mostowych na ważniejszych liniach małopolskich w celu umożliwienia prowadzenia pociągów ciężkimi typami parowozów.

5. Budynki.

W roku 1927 prowadzono i częściowo zakończono budowę: 9 dworców na różnych stacjach, 12 wież ciśnień, 11 magazynów towarowych, 21 ładowni, 34 wag wagonowych oraz szereg ważniejszych budowli.

W tym samym okresie czasu ukończono budowę 25 domów mieszkalnych na różnych stacjach i duży dom mieszkalny dla pracowników Ministerstwa Komunikacji na Pradze.

W końcu roku 1927 rozpoczęto budowę nowego gmachu administracyjnego dla Dyrekcji Warszawskiej.

6. Warsztaty główne.

W roku 1927 kontynuowano budowę warsztatów wagonowych w Pruszkowie oraz zakończono rozbudowę warsztatów

tières Raczki, Łęka et Sośnie à la frontière allemande, l'aggrandissement des stations Stołpce et Zdołbunów à la frontière soviétique, enfin le développement de la station Śniatyń Zalucze à la frontière Roumaine.

Outre ceci, il a été exécuté dans les diverses Directions des Chemins de fer de l'État beaucoup de travaux de moindre importance, principalement des travaux de voie aux différentes stations.

4. Ponts.

Au cours de l'année 1927 on a terminé la construction d'un pont stable sur la Vistule sous Sandomierz sur la ligne Ostrowiec-Sandomierz à la place du pont provisoire, construit par les occupants. Avec cela on a terminé les 4 autres ponts sur les lignes diverses, et continué les travaux de renforcement de la construction sur les lignes de la Petite Pologne plus importantes, afin de rendre possible le passage des trains remorqués par des locomotives de types lourds.

5. Bâtiments.

Au cours de l'année 1927 on a continué et partiellement terminé la construction de 9 gares, 12 châteaux d'eau, 11 dépôts de marchandises, 21 quais d'embarquement, 34 ponts à bascule et une série de bâtiments importants.

Dans la même période on a terminé la construction de 25 maisons d'habitation aux différentes stations et une grande maison pour les fonctionnaires du Ministère des Communications à Praga.

Vers la fin de l'année 1927 on a commencé à construire un édifice administratif nouveau à l'usage de la Direction de Varsovie.

6. Ateliers de grande réparation.

Dans le courant de l'année 1927 on a continué la construction des ateliers pour wagons à Pruszków et terminé

parowozowych w Łapach. W innych istniejących warsztatach głównych wykonano drobne przeróbki i uzupełnienia.

7. Urządzenia dla zabezpieczenia ruchu pociągów.

W związku ze stopniowym wprowadzeniem ujednostajnionego systemu sygnalizacji na całej sieci P. K. P. przebudowano i uzupełniono na szeregu stacji istniejące urządzenia do zabezpieczenia ruchu pociągów.

Ponadto wykonano dalszy ciąg robót przy budowie blokady stacyjnej na liniach Warszawa-Łódź Fabryczna i Warszawa-Brześć, oraz przy budowie blokady linjowej na liniach Koluszki-Łomża i Łowicz-Kutno-Aleksandrów.

Wreszcie wykonano budowę 1147 km. nowych linii telegraficznych i telefonicznych.

l'élargissement des ateliers pour locomotives à Łapy. Dans les autres ateliers existants on a effectué des réparations de moindre importance.

7. Mesures de sécurité des trains.

Conjointement avec l'installation progressive du système uniforme de signalisation sur tout le réseau des P. K. P. on a du reconstruire et compléter aux nombreuses stations les installations existantes, destinées à assurer la sécurité des trains.

Ensuite on a effectué la série consécutive des travaux à la construction du blocage des stations sur les lignes Warszawa-Łódź Fabryczna et Warszawa-Brześć et à celle du blocage des lignes sur les lignes Koluszki-Łomża et Łowicz-Kutno-Aleksandrów.

On a exécuté enfin la construction de 1147 klm. de nouvelles lignes télégraphiques et téléphoniques.

III. Odbudowa. — III. Réconstruction.

Stan odbudowy zniszczonych przez wojnę urządzeń i budowli kolejowych w końcu okresu budżetowego 1927/28 obejmuje poniższa tabela:

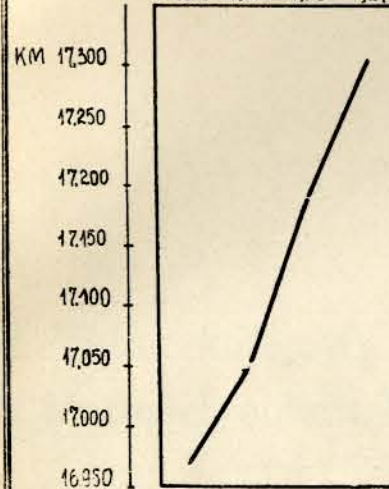
L'état de la reconstruction des installations et des bâtiments, ruinés pendant la guerre, est présenté à la fin de la période budgétaire 1927/28 dans le tableau suivant:

WYSZCZEGÓLNIENIE D É T A I L	Ogólna ilość zniszczonych obiektów	Odbudowano do końca okresu 1926/27	Odbudowano całkowicie, względnie rozpoczęto odbudowę w okresie 1927/28
	Nombre total des objets ruinés	On a reconstruit jusqu'à la fin de l'exercice 1926/27	On reconstruit entièrement ou on a commencé la reconstruction pendant l'année 1927/28
	szt. — pièces	szt. — pièces	szt. — pièces
Mosty i przepusty Ponts et aqueducs	2.398 (33.548 m.)	1.589. (22.651 m.)	57 (2.306 m.)
Dworce Gares	574	452	22
Magazyny towarowe Dépôts de marchandises	506	347	22
Stacje wodne i wieże ciśnień . . . Châteaux d'eau	489	374	13
Parowozownie i warsztaty Remises et ateliers	173	61	3
Domy mieszkalne i administracyjne Maisons d'habitation ou d'administration	2.189	1.575	11

WYKRES №1.

Diagramme №1

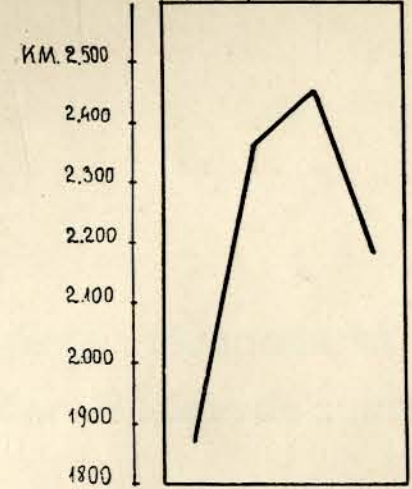
R
A 1924 1925 1926 1927



WYKRES №2

Diagramme №2

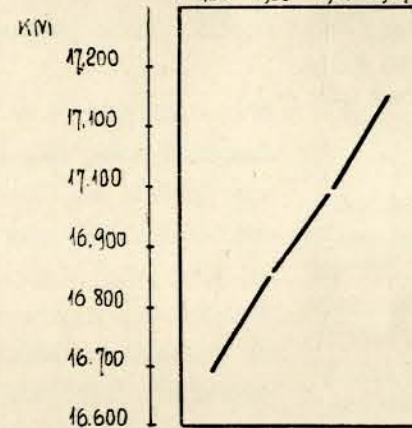
R
A 1924 1925 1926 1927



WYKRES №3.

Diagramme №3

R
A 1924 1925 1926 1927



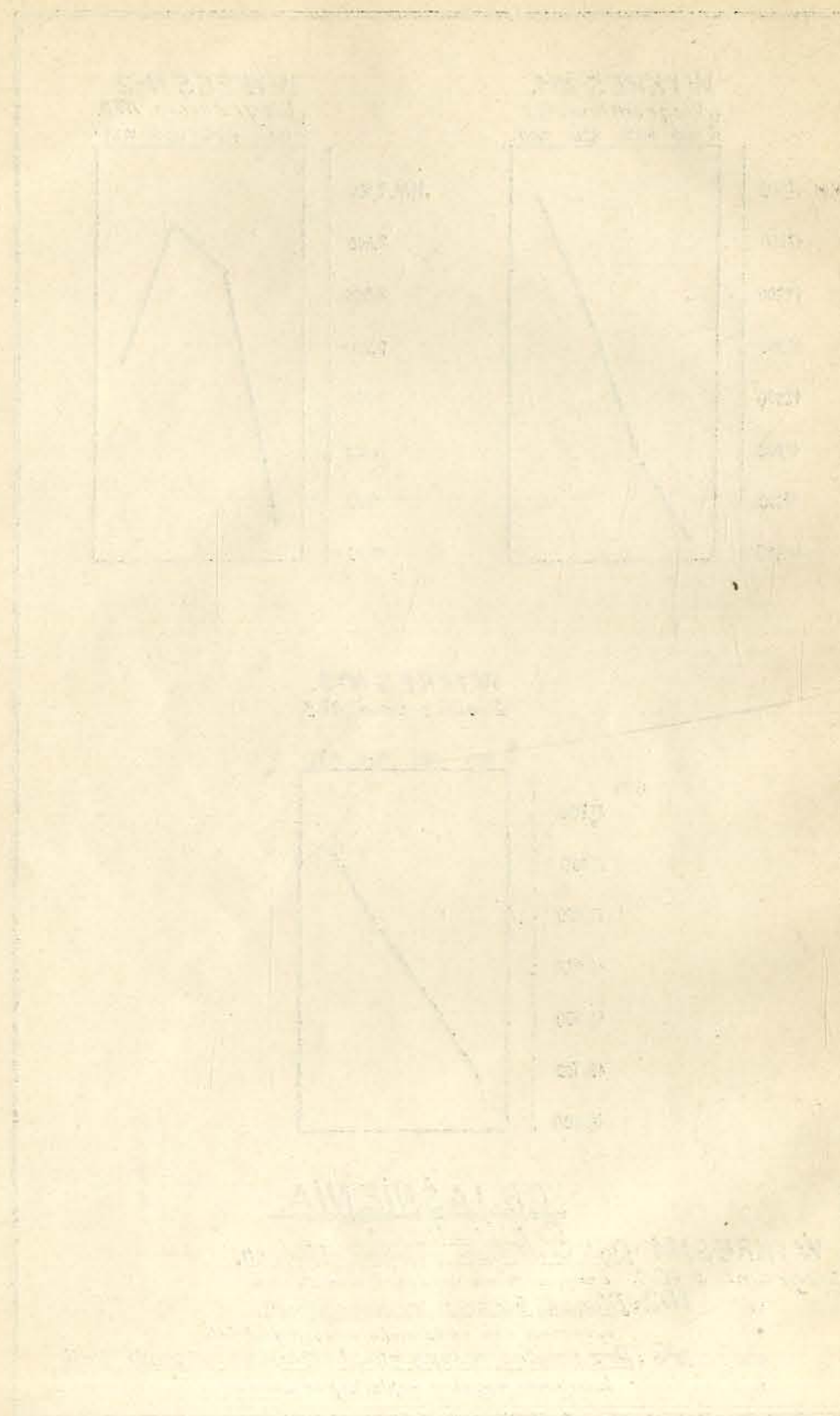
OBJAŚNIENIA.

Explications.

WYKRES №1: Ogólna długość szlaków głównych.
Diagramme №1. Longueur totale des lignes principales.

„ **№2:** Długość bocznic przemysłowych.
„ Longueur des embranchements industriels.

„ **№3:** Przeciętna roczna eksploatowana długość linii.
„ Longueur moyenne exploitée par année



IV. Tabor kolejowy. Trakcja. Gospodarka cieplna.

IV. Materiel roulant. Traction. Régime de combustible.

Posiadając nadmierną ilość jednostek taboru słabych typów, M.K. zamawiało w roku sprawozdawczym wyłącznie parowozy o dużej sile pociągowej, wagony osobowe 4-osiowe korytarzowe, a wagony towarowe tych typów, których potrzeba ujawniała się najbardziej silnie podczas eksploatacji.

Z otrzymaniem w r. 1927/28 — 125 parowozów towarowych typu Decapod. 1-5-0 udało się przejść na obsługę pociągów węglowych wagi 1800—2000 tonn na liniach magistralnych jedną serją parowozów; ma to pierwszorzędne znaczenie ze względów racjonalnej eksploatacji. Po wydłużeniu torów stacyjnych na niektórych liniach w kierunku do wybrzeża morskiego, zakupione parowozy typu Decapod będą użyte dla obsługi ruchu eksportowego. Parowozy Decapod typu 1-5-0 budowane są według typu uznanego na P. K. P. za normalny.

Równocześnie, z dużym zastosowaniem normalizacji części składowych, robione

Attendu que les chemins de fer polonais possèdent dans leur parc du matériel roulant un nombre trop élevé des unités faibles, le Ministère des Communications n'a commandé pendant l'année d'exercice que les locomotives à grand effort de traction et les voitures à couloir à 4 essieux, aussi que les wagons à marchandises de types, dont le manque était le plus sensible dans l'exploitation.

Du moment que 125 locomotives du type Decapod 1-5-0 pour trains à marchandises ont été livrées, on a réussi d'accomplir sur les lignes magistrales la traction des trains pour le transport des charbons du poids de 1800 à 2000 tonnes par une seule série de locomotives, ce qui, au point de vue d'une exploitation économique, est d'une importance de premier ordre. Dès l'achèvement des travaux visant à relier plusieurs lignes de notre réseau avec le littoral, les locomotives acquises du type Decapod seront utilisées pour l'exportation.

Les locomotives Decapod du type 1-5-0 ont été construites selon le type adopté par les chemins de fer polonais comme leur type normal.

były doświadczenia nad szeregiem wynalazków, nie ukończone jeszcze w roku sprawozdawczym; od niektórych z nich oczekuje się dodatnich wyników; zastosowanie ich przy budowie parowozów i wagonów wprowadzi pewne ulepszenia w konstrukcji, utrzymaniu i wyzyskaniu taboru. Do zagadnień, traktowanych najbardziej szeroko przy doświadczeniach, należała sprawa wyboru ulepszonych typów maźnicy wagonowej o smarowaniu mechanicznym, odpowiadającej warunkom pracy P. K. P. Doświadczenia dotyczyły się nie tylko prób laboratoryjnych, lecz i obserwacji nad pracą maźnic różnych nowych typów, osadzonych w kilkudziesięciu wagonach osobowych i towarowych.

W trosce o rozwój i udogodnienie ruchu podmiejskiego M. K. zainicjowało w roku sprawozdawczym wprowadzenie trakcji wagonów motorowych w ruchu podmiejskim. Sprowadzono z zagranicy parę wagonów motorowych różnych systemów (benzynowy, Diesloski) i oddano je do ruchu pod ścisłym dozorem fachowców specjalistów, którzy badają je pod względem konstrukcji, sprawności technicznej oraz rentowności. Po wyjaśnieniu, jaki typ wagonów motorowych najbardziej nadaje się dla warunków eksploatacji P. K. P., wybrany typ wagonów będzie oddany do budowy krajowym wytwórniom taboru.

W wykorzystaniu parowozów rok sprawozdawczy zaznaczył się dodatnio, jak wskazują na to następujące liczby: przeciętny dzienny przebieg parowozu czynnego osiągnął w r. 1927 liczbę 131 km., w roku poprzednim 128.

Simultanément avec la normalisation des pièces de construction, appliquée intensément, on a expérimenté une série des inventions et les résultats de plusieurs de ces expériences effectuées promettent d'être favorables. Leur application dans l'avenir à la construction des locomotives, des wagons et des voitures appartera sans aucune doute une amélioration de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du matériel roulant.

Aux problèmes, étudiés au moyen des expériences faites sur une vaste échelle, appartient la question du choix du type de boîte de graissage perfectionnée, à graissage mécanique, dont la construction répondrait aux conditions du travail des chemins de fer polonais.

Les expériences étaient fondées non seulement sur les épreuves des laboratoires mais, aussi sur l'observation du travail des boîtes de graissage des divers types modernes desquelles plusieurs dizaines de wagons et de voitures ont été munis.

Dans le souci du développement et de l'accommodation avantageuse du trafic de banlieue le Ministère des Communications a initié, pendant l'année d'exercice, la traction automotrice pour ce trafic. On a fait venir de l'étranger plusieurs voitures automotrices de divers systèmes (à essence — système Diesel) et on les a mis en exploitation sous la stricte surveillance des spécialistes professionnels qui les examinent sous rapport de leur construction, leur activité technique et leur rendement.

En comparaison avec l'année précédente on a obtenu, lors de l'année d'exercice, dans le domaine de l'exploitation des locomotives des résultats plus avantageux. Le parcours moyen par jour d'une locomotive active a atteint en 1927 — 131 km. tandis qu'en 1926 il comportait seulement 128 km.

Stosunek przeciętny ilości brutto-ton-km., przypadający na 1 parowoz-km., doszedł w roku sprawozdawczym do 382,69 t., gdy w roku poprzednim wynosił tylko 353,79 t.

W służbie trakcyjnej rok sprawozdawczy zaznaczył się również postępowaniem w akcji, mającej na celu jaknajdalej idące zmniejszenie zużycia materiałów, używanych przy eksploatacji parowozów, wagonów i urządzeń mechanicznych. W stosunku do roku 1926 osiągnięto oszczędności na opale parowozów, licząc rozchód na 1000 br. t-km — 4,84%, na opale stacji wodnych na miernik 100 par-km. — 6%, na smarach dla parowozów, licząc na 100 par-km. — 3,3%, na czyściwie dla parowozów na 100 par-km. — 11,1%, na nafcie do parowozów — 9,6%, na parafinie do oświetlenia — 63,3% i t. d.

W gospodarce cieplnej dokonywała się akcja, mająca na celu zmniejszenie rozchodu paliwa we wszystkich miejscach zużycia. Działały na terenie wszystkich 9 Dyrekcyj Komisje cieplne. Wynikiem tej akcji było zmniejszenie rozchodu paliwa, zwłaszcza używanego dla opalania parowozów, co stanowi największą pozycję budżetową w tej dziedzinie. Rozchód paliwa na parowozy na 1000 br.-t.-km., wynoszący w r. 1926 — 64,65 kg., spadł w roku sprawozdawczym do 61,52, w ten sposób uzyskano oszczędność 4,84%, na stacjach wodnych oszczędność wyniosła 6%.

Osiągnięto tę poprawę następującymi środkami:

- 1) wzmocniono kontrolę węgla na kopalniach, zwracając szczególną uwagę

Le rapport moyen du nombre de tonno-km. bruts, par une locomotive-km. s'est élevé dans l'année 1927 à 382,69 tonnes, pendant qu'il ne comportait que 353,79 tonnes dans l'année écoulée.

Dans le service de traction l'année d'exercice se signale par le progrès dans l'activité visant la plus grande réduction de la consommation des matériaux pour l'exploitation des locomotives, des wagons et des installations mécaniques.

En comparaison avec l'année 1926 on a obtenu les économies suivantes, exprimées en pourcents:

- a) combustible pour locomotives, en calculant les dépenses par 1000 ton.-km. bruts, — 4,84%;
- b) combustible pour les stations d'alimentation d'eau, en calculant les dépenses par 100 locom.-km. — 6%;
- c) les graisses pour les locomotives en calculant les dépenses par 100 locomotives-km. — 3,3%;
- d) matières de nettoyage pour locom., en calculant les dépenses par 100 locom. km. — 11,1%;
- e) pétrole pour les locomotives, — 9,6%;
- f) parafine pour l'éclairage — 63,3%.

Dans le domaine du régime du combustible, l'activité a été dirigée vers la réduction des dépenses du combustible dans tous les lieux de sa consommation. Sur le terrain des toutes les 9 Directions des commissions spéciales fonctionnaient dans ce but, et comme résultat de cette action la dépense pour le combustible fut réduite, surtout pour le chauffage des locomotives qui fait la plus importante position du budget de cette catégorie des dépenses. La consommation du combustible pour les locomotives, qui, par 1000 tonno-km. bruts, s'élevait en 1926 à 64,65 kg., se réduit dans l'année d'exercice à 61,52 kg. ce qui donne une économie de 4,84%.

na to, aby węgiel odpowiadał zupełnie warunkom ofertowym;

- 2) wykonano 647 analiz węgla w laboratorjach technicznych;
- 3) premjowano w dalszym ciągu personel za oszczędne użycie paliwa, oraz wydano remuneration starszemu personelowi technicznemu za gorliwie prace w kierunku zmniejszenia rozchodu paliwa;
- 4) przydzielano paliwo poszczególnym miejscom zużycia, według określonego z góry planu, opartego na stabilizacji używania węgla poszczególnych gatunków w danych miejscach spożycia;
- 5) zastosowano szereg ulepszeń technicznych tak w konstrukcji parowozów, jak i w instalacjach stałych;
- 6) dokonano szczegółowych badań bilansu cieplnego w kilku instalacjach stałych przy pomocy wagonu doświadczalnego gospodarki cieplnej.

On a abouti à cette amélioration par les moyens suivants:

- 1) on a renforcé le controle de la houille sur les mines, en appelant tout particulièrement l'attention sur ce que la qualité de la houille soit conforme aux conditions de l'offre;
- 2) on a fait 647 analyses de la houille dans les laboratoires techniques;
- 3) on a continué d'accorder les primes au personnel pour l'économie du combustible et outre cela on a accordé au personnel technique supérieur des rémunérations pour les soins zélés au sujet de la diminution de la dépense du combustible;
- 4) on a affecté aux divers lieux de consommation le combustible selon un plan conçu d'avance et basé sur la consommation du charbon d'espèces particulières, afférente au lieu de consommation donné;
- 5) on a appliqué une série de perfectionnements techniques aussi bien dans la construction des locomotives, qu'aux installations fixes;
- 6) on a accompli un examen détaillé du bilan calorique dans plusieurs installations fixes à l'aide d'un wagon d'épreuves servant au régime du combustible.

V. Warsztaty. — V. Question des ateliers.

Rok sprawozdawczy przeszedł w warsztatach pod znakiem wprowadzenia racjonalizacji pracy, opartej na zasadach Naukowej Organizacji Pracy.

Dzięki wysiłkom Ministerstwa Komunikacji, które wszelkimi możliwymi środkami (za pomocą kursów, zjazdów i t. p.) starało się nowoczesne zasady pracy zaszczerpić w odnośnych pracownikach, idea ta szybko się rozpowszechniła i wszystkie prawie większe warsztaty są już w trakcie

L'année d'exercice s'est passée dans les ateliers sous le mot d'ordre: introduction de la rationalisation du travail basée sur l'organisation scientifique du travail.

Grâce aux efforts du Ministère des Communications, qui tachait par tous les moyens possibles (à l'aide de cours, de conférences etc.) d'inculquer ce principe aux travailleurs, cette idée s'est rapidement étendue, et presque tous les ateliers d'une

reorganizowania się; postępy tej pracy jednak zależne są w wielkiej mierze od środków intelektualnych i finansowych, z których ostatnie jednakże są, jak obecnie, b. skromne.

Wobec ogólnego dotkliwego braku inżynierów zdolnych do racjonalnej reorganizacji warsztatów, został stworzony organ doradczy „Komisja Warsztatowa”, składający się z warsztatowców Ministerstwa Komunikacji i kilku Dyrekcji, zbierających się sporadycznie dla omawiania aktualnych spraw, związanych z racjonalizacją pracy w warsztatach i przedstawiania swych wniosków w tych sprawach.

Aczkolwiek warsztaty są obecnie dopiero w fazie reorganizacji, dotychczasowe wysiłki w kierunku racjonalizacji pracy w niektórych warsztatach dały już pozytywne rezultaty. Wprowadzenie ulepszonej rachunkowości, programowości poszczególnych napraw i robót, specjalizacji robót, terminowości, ulepszanie transportu i in. przy odjęciu pracy umysłowej i administracyjnej od robotników, a przelanie jej na administrację warsztatową (t. j. trzymanie wszystkich nici rządzenia w zarządzie warsztatów), czyni warsztaty więcej elastycznymi i łatwiej naginającymi się do wszelkich nieprzewidzianych zmian w programie napraw lub ich zakresu, co dla kolejnictwa ma pierwszorzędne znaczenie; jednocześnie przy lepszym wykonaniu napraw i wydajność warsztatów stale wzrasta. Ogólna wydajność za rok 1927, w stosunku do roku 1926 wzrosła o 10,67%, przy czym koszty napraw jak i ilość pracogodzin w niektórych warsztatach zmniejszyły się o 15%, postój zaś parowozów z pół roku zmniejszył się do półtora miesiąca; przy czym ilość robotników w warsztatach głównych zmniejszyła się o 95 ludzi.

Dzięki stałemu wzrostowi wydajności warsztatów, pomoc fabryk prywatnych była stale zmniejszana, jednakże niedosta-

notable importance sont déjà en train de réorganisation; cette action dépend toutefois de moyens intellectuels et financiers, desquels les derniers sont — pour le moment du moins — bien modestes.

Vu le manque très sensible d'ingénieurs, capables de la réorganisation rationnelle des ateliers, on a créé une „Commission des Ateliers“, composée des fonctionnaires, spécialisés dans ce domaine, et appartenant au Ministère et aux Directions diverses; elle se réunit le cas échéant pour discuter les questions actuelles se rapportant à la rationalisation du travail des ateliers, et présente ses conclusions relatives.

Bien que les ateliers soient à l'heure qu'il est dans la période de réorganisation, les efforts faits pour la rationalisation du travail, ont déjà produit dans plusieurs ateliers des résultats positifs: la comptabilité perfectionnée, les plans raisonnés des réparations particulières et des travaux, la spécialisation des travaux et leur terme, le perfectionnement du transport etc., délivrent l'ouvrier du labeur intellectuel et administratif et le laissent passer à l'administration des ateliers, qui tient en main tous les fils du régime; les ateliers sont devenus plus élastiques, et se plient davantage aux nécessités imprévues dans le programme des réparations, ce qui est d'une importance capitale pour le régime ferroviaire. En même temps la productivité des ateliers continue à augmenter: la productivité générale pour l'année 1927 s'est accrue en rapport avec celle de 1926 de 10,67%; avec cela les frais de réparation comme aussi le chiffre d'heures-travail se sont diminués dans certains ateliers de 15%, et l'inactivité des locomotives, qui étaient de 6 mois, est descendue jusque' à 1½ mois; enfin le nombre d'ouvriers dans les ateliers centraux s'est diminué de 95 hommes.

teczność warsztatów powodowała uciekanie się jeszcze do ich wydatniejszej pomocy, tembardziej wobec wzmożonego wzrostu przewozów.

Warsztaty P. K. P. w omawianym roku, oprócz niewielkich tylko rozszerzeń i dobudówek, powiększyły się w połowie roku o nabytą fabrykę „Wagon“ w Ostrowie, przeznaczoną dla napraw wagonów osobowych i towarowych, i w 1927 roku dokonały napraw:

46 napraw głównych, wagonów osobowych oraz
1733 „ „ i 44 rewizyj wagonów towarowych.

VI. Budowa taboru i inwestycje. — VI. Construction du materiel roulant et l'investissement.

W pierwszych latach po odzyskaniu niezależności państwowej, mianowicie w 1919, 20 i 21 odczuwano na P. K. P. katastrofalny brak taboru. Aby zaradzić temu Ministerstwo Komunikacji dokonało jeszcze w 1919 roku pewnych zakupów zagranicą, jednocześnie zaś zaczęło pertraktacje z przemysłowcami o uruchomienie istniejących fabryk wagonów oraz utworzenie nowych fabryk taboru; w wyniku tych pertraktacyj w r. 1920 i 1921 zawarto umowy długoterminowe na dostawę taboru, mianowicie 2590 parowozów, 7800 wagonów osobowych i 70400 — towarowych.

Przy zawieraniu umów na budowę taboru firmy zobowiązały się do urządzenia swoich zakładów tak, aby mogły wykonywać podaną w umowach ilość taboru; ponieważ jednak pierwotny program budowy taboru został zmniejszony, zatem wobec tego rozwój fabryk nie

Grâce à la continuelle croissance de la productivité des ateliers l'intervention des fabriques privées devient de moins en moins nécessaire; cependant le manque notoire des ateliers a imposé le besoin de recourir encore à leur collaboration, vu surtout l'augmentation du nombre des transports.

Les ateliers P. K. P. — sans parler des élargissements et des constructions insignifiantes — se sont accrues vers la moitié de l'année d'exercice par l'acquisition de la fabrique „Wagon“ à Ostrów, destinée à la réparation des voitures et des wagons de marchandises, qui a accompli au courant de l'année 1927

46 réparations principales de voitures
1733 „ „ de wagons,
44 révisions de wagons de marchandises.

Dans les premières années de notre indépendance, c'est à dire dans les années 1919, 1920 et 1921 les P. K. P. ressentaient le manque du matériel roulant, proche d'une catastrophe. Pour obvier à cet état de choses le Ministère des Communications fit encore en 1919 quelques achats à l'étranger, et en même temps entama avec les industriels du lieu des négociations visant la mise en marche les fabriques de wagons, déjà existantes, aussi bien que la création de nouvelles fabriques du matériel roulant. A la suite de ces négociations on a conclu en 1920 et 1921 des contrats á longs termes tendant à assurer la fourniture de 2590 locomotives, 7800 voitures á voyageurs et 70400 wagons á marchandises.

Les fabriques du pays n'ont commencé à fournir le matériel roulant pour les P.K.P. qu'en 1922. Lors de leur construction on s'est attaché à produire de

osiągnął zamierzonych rozmiarów i obecnie zdolność wytwórcza fabryk jest mniejsza, niż to przewidziano w umowach.

Wytwórnice krajowe zaczęły dostarczać tabor dla P. K. P. w większej ilości dopiero od 1922 roku. Przy budowie nowego taboru zwrócono szczególną uwagę na otrzymanie silnych parowozów; w tym celu budowano parowozy towarowe o 4-ch osiach wiązanych specjalnie dla Dyrekcyj Małopolskich, w których nacisk kół na szyny nie może przekraczać 15 tonn, (serja Tr 12), również o 4-ch osiach wiązanych ale o nacisku do 17 tonn dla innych linii (serja Tr 21), a ostatnie najmocniejsze o 5-ciu osiach wiązanych i nacisku osi do 17 tonn, (serja Ty 23), a również parowozy osobowe Ok22 o 3-ch osiach wiązanych i Os24 o 4-ch osiach wiązanych; obecnie w budowie są wyłącznie silne parowozy osobowe Ok22 i towarowe Ty23, a prócz tego również pewna ilość tendrzaków dla ruchu podmiejskiego. Wszystkie te parowozy odznaczają się wielką mocą, a zatem i dużą wagą pędną a również ogólną: tak więc u parowozu osobowego Os 24 waga pędna osi wiązanych wynosi 61,6 tonn i ogólna wraz z tendrem 144 tonny, a u parowozów towarowych Ty23 — 85 tonn i ogólna 149 tonn.

Wagony osobowe buduje się obecnie wyłącznie 4-osiove korytarzowe, ponieważ odziedziczony park osobowy zawiera dużo wagonów małych 2 i 3 osiowych z wejściami bocznymi, nadających się tylko dla ruchu podmiejskiego. W celu uzyskania więcej mocnych wagonów osobowych, co ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu, obecnie zaczęto budować wagony całkowicie żelazne.

Co dotyczy wagonów towarowych, to jako zasadnicze typy dla P. K. P. uważać należy kryty o nośności 15 tonn, węglarka 20 tonn i platformy 15 — 20 tonn; pozatem buduje się też wagony specjalne, jak wa-

fortes locomotives; dans ce but on construit des machines à 4 essieux accouplés spécialement pour les Directions de la Petite Pologne, dans lesquelles la pression des roues sur le rail ne peut pas dépasser 15 t. (série Tr 12), comme aussi des locomotives à 4 essieux accouplés mais à la pression de 17 t. pour les autres lignes (série Tr 21), et de plus fortes à 5 essieux accouplés et à la pression de 17 t. (série Ty 23), enfin des locomotives pour le trafic voyageurs Ok 22 à 3 essieux accouplés et Os 24 à 4 essieux accouplés. Actuellement il ne se trouve en construction que de fortes machines pour trains à voyageurs Ok 22 et pour trains à marchandises Ty 23 et avec cela une certaine quantité de locomotives-tender pour le trafic local. Toutes ces machines se distinguent par un grand poids et — ce qui s'en ensuit — une grande force motrice; ainsi le poids moteur des essieux accouplés de la locomotive à voyageurs Os 24 comporte 61,6 t. et le poids total, tender inclus — 144 t. et celui des locomotives à marchandises Ty 23 — 85 t. et le poids total — 149 t.

On construit actuellement les voitures à voyageurs exclusivement à 4 essieux et à corridor, puisque le parc des voitures hérité contient un grand nombre de petits véhicules à 2 et 3 essieux, qui ne servent qu'au trafic local. Afin de se procurer un plus grand nombre de fortes voitures, ce qui est important pour la sécurité du mouvement, on a commencé maintenant à construire des voitures toutes en fer.

Quant aux wagons à marchandises, les types suivants sont adoptés aux P. K. P.: wagon couvert à la limite de charge de 15 t. houillère — 20 t. et plateforme 15 — 20 t. Outre cela on construit également des wagons spéciaux, comme wagons pour meubles, citernes pour gaz et autres.

gony meblowe, cysterny do przewozu gazu i inne.

Przy wydawaniu zamówień Ministerstwo Komunikacji jest zmuszone liczyć się z sytuacją finansową kraju i dlatego nie może zamawiać taboru w takiej ilości, jakiejby wymagało usprawnienie przewozów.

W roku 1927/8 na zakup taboru normalnotorowego wydatkowano 107.916.671 zł; mianowicie: na parowozy 49 232.164 zł. wagony osobowe 11.067.155 zł. wagony towarowe 47.617.352 zł.

W roku 1927/8 P. K. P. otrzymały od wytwórci krajowych następującą ilość nowego taboru:

	Szt.
Parowozów osobowych typu 2-4-0 —	6
„ towarowych „ 1-4-0 —	2
„ „ „ 1-5-0 —	125
Wagonów osobowych 4-osiowych	
twardych	20
Wagonów pocztowych	20
Wagonów towarowych:	
„ węglarek	3225
„ platform 20 tonnowych .	200
„ „ 15 „ .	750
„ lodowni	120
„ do przewozu drobiu . .	15

En faisant des commandes, le Ministère des Communications est obligé de tenir compte de la situation financière du pays, il ne peut donc commander le matériel roulant dans une quantité, exigée par l'élasticité du trafic.

On a dépensé en 1927/8 pour l'achat du matériel roulant à voie normale 107.916.671 zł. dont pour les locomotives 49.232.164 zł., pour les voitures 11.067.155 zł. et pour les wagons à marchandises 47.617.352 zł.

On a reçu en 1927/28 des fabriques du pays les quantités suivantes du nouveau matériel:

locomotives à voyageurs du type 2-4-0	6
locomotives à marchandises du type 1-4-0	2
locomotives à marchandises du type 1-5-0	125
voitures à 4 essieux dures	20
ambulances postales	20
wagons à marchandises:	
houillères	3225
plate-formes à 20 t	200
„ „ à 15 t	750
réfrigérants	120
wagons pour le transport de la volaille	15

VII. Zasoby. — VII. Service d'approvisionnement.

Zapasy materiałów zwiększyły się nieco w roku sprawozdawczym wskutek pewnego wzrostu cen, głównie zaś z powodu większego zapotrzebowania, jako następstwa większego ruchu na kolejach. Jednak procentowy stosunek zapasów do wydatków eksploatacyjnych zmniejszył się w roku sprawozdawczym, stanowi bowiem 17,3% od tych wydatków, w porównaniu z latami 1926 i 1925 kiedy on wynosił 20,2% i 24,2%.

L'approvisionnement en matières s'est augmenté un peu dans l'année d'exercice vu une certaine majoration des prix, et surtout en vue de la demande augmentée, provoquée par le mouvement ferroviaire toujours grandissant. Toutefois le pourcentage des matières en rapport aux dépenses de l'exploitation s'est diminué dans l'année d'exercice, car il se monte à 17,3% de ces dépenses, tandis qu'il accusait dans les années 1926 et 1925 20,2% et 24,2%.

Zmniejszenie to osiągnięto głównie przez zużytkowanie nadmiarów materiałów, nagromadzonych w latach ubiegłych, przy czym zużywano także w miarę możliwości, nadmiary materiałów o rozmiarach i gatunkach zbliżonych, chociażby to było połączone z pewnym podrożeniem robót.

Drugim skutecznym czynnikiem było stopniowe normalizowanie materiałów użytku kolejowego i ustalanie dla nich warunków technicznych, co zmniejszyło ilość odmian i gatunków materiałów zapasowych. Wreszcie stosowanie zakupów na podstawie umów rocznych, w miarę możliwości z dostawami sukcesywnymi w miarę potrzeby, zamiast jednorazowych, miało również dodatni wpływ na odciążenie zapasami.

On a obtenu cette diminution par l'utilisation de l'excédant des matériaux, emmagasinés dans le courant des années précédentes, en employant dans la mesure du possible les matériaux de dimension et d'espèce rapprochées, malgré que cela motivait une certaine majoration de la main d'oeuvre.

La normalisation progressive des matières à l'usage des chemins de fer et la fixation de leurs conditions techniques peuvent être considérées comme un second facteur réel, en réduisant le nombre et la qualité des matières approvisionnés. Enfin la conclusion des contracts à terme annuel avec fournitures successives, au fur et à mesure des besoins, au lieu de la fourniture simultanée, débarrassa aussi jusqu'à un certain point le régime des approvisionnements.

VIII. Personel.—VIII. Personnel.

a) Ogólna ilość pracowników.

Zapoczątkowane i prowadzone na P. K. P. od 1924 r. statystyczne sprawozdania o ilości personelu w stosunku do potrzeb rzeczywistych, wykazuje podane poniżej zestawienie wyników eksploatacyjnych:

a) Effectif du personnel.

Les comptes—rendus statistiques au sujet de l'effectif du personnel en rapport aux besoins réels, initiés par P. K. P. en 1924 et continués depuis, donnent une vue générale sur les résultats de l'exploitation dans le relevé ci-dessous.

Rok: Année	W Y K O N A N O T O T A L			pociągo-km. trains-km.	Stan pracowników stałych z końcem roku: Effectif des agents fixes à la fin de l'année:
	osio-kilometr. essieux-kilomètres	parowozo-km. locomotives-km.	netto-tonno-km. tonnes-km-netto		
1924	4.144.439.469	122.250.364	12.546.566	84.068.305	172.813 ¹⁾
1925	4.681.802.736	127.897.279	14.461.922	91.892.788	171.056 ²⁾
1926	5.783.112.891	132.988.675	19.171.474	101.171.839	167.054 ³⁾
1927	6.812.655.900	147.227.217	23.779.437	111.161.843	163.653 ⁴⁾

1) W tem wąskotorowych — Dans ce nombre agents de voie étroite 3.041
 2) " " " " " " " " " " 2.902
 3) " " " " " " " " " " 2.775
 4) " " " " " " " " " " 2.722

Przechodząc pokrótce do omówienia stanu ilościowego personelu, zaznaczyć należy, że ilość pracowników stałych, zatrudnionych w pierwszych latach organizowania się P. K. P., ulegała ustawicznym zmianom aż do 1923 r. t. j. do chwili skonsolidowania się sieci kolejowej w obecnych granicach i nie mogła być podstawą do wyprowadzenia dat porównawczych. Wojna bolszewicka, zakończona w 1920 r., a następnie stopniowe przyłączanie poszczególnych okręgów dyrekcyjnych (Więńskiego w 1921-22, Gdańskiego w 1921 r., Katowickiego w 1923) do wspólnej administracji były przyczyną zmienności stanu ilościowego pracowników stałych, których ilość dopiero z końcem roku 1923 zaznacza się jako jednolity korpus, wynoszący 185.569 pracowników stałych.

Stan ten skutkiem powojennego zastoju w przemyśle i handlu i spadku ruchu okazuje się duży i wywołuje konieczność przeprowadzenia redukcji, której dokonano w ciągu lat 1924—1927 w drodze zaniechania uzupełnienia naturalnego ubytku pracowników stałych oraz bezwzględniego zakazu dokonywania nowych przyjęć, unikając w szczególności masowego zwalniania. Utrzymywany zakaz nowych przyjęć spowodował, że stan ilościowy pracowników stałych spadł do l./I. 1926 do liczby 171.056, a od l./I. 1927 do 167.054. Jednocześnie następuje wzrost ruchu, który utrzymuje się w dalszym ciągu w r. 1927. Pokonanie wzmożonej skutkiem tego pracy miało miejsce dzięki wyszkoleniu pracowników i wzrastającej ich rutynie, w związku z czym następowało skupienie czynności w ręku coraz to mniejszej ilości pracowników.

Pour apprécier l'état quantitatif du personnel, il faut remarquer, que le nombre d'agents fixes, occupés pendant les premières années de l'organisation des P. K. P. était sujet aux changements continuels jusqu'à l'année 1923 où le réseau s'est consolidé dans les frontières actuelles et peut servir de base à l'établissement des données comparatives. La guerre bolchéviste, terminée en 1920, et l'incorporation progressive de divers arrondissements administratifs des chemins de fer (la Direction de Wilno en 1921/22, celle de Gdańsk en 1921, celle de Katowice en 1923) à l'administration commune ont eu pour cause les changements continuels de l'effectif du personnel fixe, qui à partir seulement de l'année 1923 peut être signalé comme un corps uniforme se montant à 185.569 agents fixes.

Cet effectif, provenant d'une inertie dans l'industrie et le commerce, ainsi que de l'amoindrissement du trafic, paraît trop développé et provoque la nécessité d'une réduction, qui a été accomplie dans le courant des années 1924-1927; on s'est abstenu de remplir les vides, causés par les manques naturels d'agents fixes, on interdit expressément l'installation d'un nouveau personnel, tout en évitant particulièrement les renvois en masse. Le maintien conséquent de cette interdiction eut pour résultat la réduction de l'état quantitatif d'agents fixes, qui diminua en 1926 jusqu'à 171.056, et à partir de 1927 — jusqu'à 167.054. En même temps une augmentation du trafic se produit, qui continue à se maintenir à la hauteur obtenue. On a pu surmonter les difficultés, causées par le surcroît du travail, grâce aux connaissances perfectionnées des travailleurs et à leur routine grandissante, en conséquence de quoi des travaux pouvaient être répartis entre un moindre nombre de travailleurs.

Przeciętna roczna ilość pracowników stałych wynosiła przeto:

wr. 1924 — 175.457	} (zatem na 1 km. długości budowlanej linii kolejowej wypadła przeciętnie pracowników:)	} 10,53	
wr. 1925 — 168.733			9,94
wr. 1926 — 165.906			9,72
wr. 1927 — 162.883			9,47

b) Podział pracowników.

Pracownicy Polskich Kolei Państwowych dzielą się na etatowych oraz nietatowych.

Pracownicy etatowi zajmują ściśle oznaczone stanowiska w drodze mianowania i rekrutują się zasadniczo z pośród pracowników nietatowych, wyjątkowo zaś z pośród kandydatów, przyjmowanych z zewnątrz.

Pracownikami nietatowymi są:

- kandydaci z wyższym i średnim wykształceniem,
- pracownicy kontraktowi,
- pracownicy nietatowi, stali dziennie płatni, przyjmowani do wykonywania pewnych, stałych zajęć na kolejach,
- pracownicy nietatowi, niestali, t. j. próbni przed przyjęciem na nietatowych stałych i czasowi, przyjęci do wykonania pewnych sezonowych, niestających prac.

c) Kardynalne zasady w sprawach personalnych.

Za podstawę do regulowania stosunków służbowych personelu kolejowego służy: Rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji o stosowaniu na kolejach ustawy z dnia 18 grudnia 1919 o czasie pracy w przemyśle i handlu, oparte na zasadzie 8 godzinnego dnia pracy; ustawa z dnia 11. XII. 1923 (Dz. U. R. P. Nr. 6 poz. 46), regulująca przeniesienia w stan spo-

Le nombre moyen d'agents fixes comportait donc par an:

1924 — 175.457	} (c'est à dire par 1 km. de longueur de construction des lignes le nombre des travailleurs se monte à)	} 10,53	
1925 — 168.733			9,94
1926 — 165.906			9,72
1927 — 162.883			9,47

b) Repartition des travailleurs.

Les travailleurs des chemins de fer de l'Etat Polonais se divisent en deux catégories: agents commissionnés, et agents non commissionnés. Les agents fixes occupent des charges nettement déterminées par voie de nomination et sont recrutés en principe parmi les agents non commissionnés, et seulement par exception parmi les candidats venus du dehors.

Comme travailleurs non commissionnés sont considérés:

- les candidats avec éducation supérieure ou moyenne;
- les agents contractés;
- les travailleurs non commissionnés fixes, retribués à la journée, engagés pour certains travaux courants, sur les chemins de fer;
- les travailleurs non commissionnés et non fixes, engagés à titre d'essai pour être reçus ensuite comme agents non commissionnés fixes, et les travailleurs provisoires, engagés pour certains travaux de saison.

c) Principes cardinaux au sujet du personnel.

Comme bases pour régler les rapports de service avec les travailleurs des chemins de fer sont considérés:

L'ordonnance du Ministère des Communications au sujet de l'application aux chemins de fer de la loi du 18 décembre 1919 sur les heures ouvrables dans l'industrie et le commerce, basée sur le principe de 8 heures de journée ouvrable; la loi du 11 décembre 1923 (Journal des Lois de la République Polonaise № 6

czynku oraz zaopatrzenia emerytalne; rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 21. I. 1925 r. w sprawie ujednostajnienia stanowisk oraz tytułów służbowych na P. K. P., zmierzające ku ujednostajnieniu składu osobowego.

d) Uposażenia pracowników etatowych.

Do podstawowych kwestyj ujednostajnienia kolejnictwa, które zostały już unormowane należy zaliczyć także sprawę uposażeniową, uregulowaną poraz pierwszy ustawą z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu pracowników kolejowych, (Dz. U. R. P. z r. 1920 Nr. 65, poz. 430).

Wskutek dewaluacji marki polskiej i wzmagającej się drożyzny, wzrastały w bardzo szybkim tempie płace, a zmieniające się warunki ekonomiczne spowodowały wydanie nowej ustawy uposażeniowej z dnia 9. X. 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924).

Ustawa ta obowiązuje od 1. X. 1923 r. dotychczas i objęła prawie wszystkich funkcjonariuszów państwowych, oraz etatowych pracowników kolei państwowych.

Uposażenie miesięczne, płatne zgóry, określone w tej ustawie składa się:

- a) z płacy zasadniczej,
- b) z dodatku regulacyjnego i
- c) z dodatku ekonomicznego (zamiast dodatku drożyznianego).

Płaca zasadnicza ustalona jest w XVI-tu grupach uposażenia; w obrębie każdej grupy ustanowiono pewną ilość (najwięcej 7) szczebli płac. Wysokość uposażenia oznacza się w punktach.

Dodatek regulacyjny ma za cel wyrównanie różnic w skali uposażeń w czasie

pos. 46), qui règle la mise en retraite et les subventions des retraites; l'ordonnance du Ministère des Communications au sujet de l'unification des charges et des titres officiels sur les P. K. P., qui a pour but l'uniformisation du personnel ferroviaire.

d) Emoluments des Agents Commissionnés.

La question des émoluments, réglée primitivement par la loi du 13 juillet 1920 sur les appointements des agents ferroviaires (Journal des Lois de la République Polonaise de l'année 1920, N° 65 pos. 430) doit compter parmi les principales questions de l'unification du régime ferroviaire, déjà normalisées.

Comme suite de la dévaluation du mark polonais et en vue de la cherté toujours croissante les émoluments se voyaient augmenter à vue d'oeil, et les conditions économiques instables amenèrent l'édition d'une nouvelle loi du 9 octobre 1923 sur les émoluments (Journal des Lois de la R. P. N° 116 pos. 924).

A partir du 1 octobre 1923 cette loi est jusqu'à présent en vigueur, et se rapporte à presque tous les fonctionnaires de l'Etat, ainsi qu'à tous les agents commissionnés des chemins de fer de l'Etat.

Les émoluments mensuels, payables d'avance, et déterminés dans cette loi, se composent:

- a) d'appointements fondamentaux,
- b) d'un supplément régulatif,
- c) d'un supplément économique (à la place de celui pour la cherté).

Les appointements fondamentaux se divisent entre XVI groupes; chaque groupe comporte un certain nombre (7 au maximum) de degrés. Le chiffre des appointements est exprimé en points.

Le supplément régulatif a pour but de compenser les différences dans le taux des appointements dans une période

przejściowym, wobec czego nie jest dodatkiem stałym. Może on ulegać stopniowej redukcji w zależności od stabilizacji waluty. W chwili wejścia w życie ustawy dodatek regulacyjny wynosił 70 punktów, obecnie wynosi 60 punktów miesięcznie.

Dodatek ekonomiczny, ustanowiony również na czas trwania wyjątkowych warunków, wynosi 45 punktów na każdego członka rodziny z tem ograniczeniem, że może być przyznany najwyżej na 5 członków rodziny. Równocześnie ze zmniejszeniem się dodatku regulacyjnego, ulega redukcji dodatek ekonomiczny o jeden punkt, może być jednak obniżony tylko do 38 punktów na jednego członka rodziny.

Kwotę uposażenia w złotych polskich otrzymuje się przez pomnożenie t. zw. „mnożnej” przez liczbę punktów odpowiedniej grupy i szczebla, dodatku regulacyjnego i dodatku ekonomicznego. „Mnożną” nazywa się wartość pieniężną 1 punktu, którą określa Rada Ministrów, biorąc pod uwagę wzrost kosztów utrzymania w poszczególnych okresach miesięcznych. „Mnożna” wynosi obecnie 0.43 złotego.

W okresie sanacji Skarbu wydano ustawę o środkach zapewnienia równowagi budżetowej z dnia 22 grudnia 1925 r. (Dz. U. R. P. z r. 1925 Nr. 129, poz. 918), która unieruchomiła mnożną i postanowiła, że odtąd uposażenie i należności uboczne będą obliczone według zasad obowiązujących w dniu 1. grudnia 1925 r. Zarazem wymieniona ustawa obniżyła w czasie od 1. I. 1926 — 30. VI. 1926 uposażenie z ustawy z dnia 9. X. 1923 o $4\frac{1}{2}$ — 6% miesięcznie. Z dniem 1. VII. 1926 zniesiono procentową zniżkę uposażenia, a od 1. I. 1927 r. przy-

transitoire, par quoi il n'a pas le caractère d'un supplément fixe. Il est sujet à une réduction progressive à mesure de la stabilisation de la monnaie. Au moment de l'entrée en vigueur de la loi en question le supplément régulateur était de 70 points, actuellement il est de 60 points mensuellement.

Le supplément économique, établi aussi pour la durée des conditions exceptionnelles, est de 45 points par chaque membre de la famille du travailleur, avec la restriction toutefois, qu'il ne peut être attribué qu'aux 5 membres de famille tout au plus. Simultanément avec la réduction du supplément régulateur le supplément économique est aussi réduit d'un point, mais il ne peut être diminué que de 38 points par chaque membre de famille.

On obtient le chiffre des appointements en zloty en multipliant le „multiplicande” par le nombre de points correspondant au groupe et au degré, du supplément régulateur et du supplément économique, étant donné, que „multiplicande” signifie la valeur monétaire de 1 point, que détermine le Conseil des Ministres en tenant compte de l'augmentation des frais d'entretien dans diverses périodes mensuelles. Ce „multiplicande” se monte actuellement à 0.43 zloty.

Dans la période de l'assainissement du Trésor on a voté une loi du 22 décembre 1925 sur le maintien de l'équilibre budgétaire, (Journal des Lois de la R. P. de l'année 1925 N° 129 pos. 918), qui immobilisa le „multiplicande” et décida, que désormais les appointements et les suppléments seront calculés selon les principes, obligatoires à la date 1 décembre 1925. En même temps la loi citée abaissa pour la période de 1. I. 1926 à 30. VI. 1926 les appointements, payés en vertu de la loi du 9. X. 1923 de 4,5% — 6% le mois. A la date du 1. VII. 1926 la réduc-

znano z uwagi na wzrost drożyzny 10% podwyżkę uposażenia. Ponieważ ceny artykułów codziennego zaopatrzenia w dalszym ciągu wzrastały, a czynsze za mieszkania dosięgły prawie przedwojennej wysokości, Rząd, uznając te okoliczności, przyznaje od września 1927 r., pracownikom kolejowym narówni z funkcjonariuszami państwowymi, zasiłki, wynoszące około 15% uposażenia miesięcznie.

Wysokość uposażenia zasadniczego pracowników samotnych w punktach w poszczególnych grupach uposażenia uwidoczni następująca tabela:

Grupa uposażenia <i>Groupe</i>	Szczegółowe uposażenia — <i>Degré</i>						
	a	b	c	d	e	f	g
I	2.600						
II	2.200	2.300	2.400				
III	1.800	1.900	2.000	2.100			
IV	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800		
V	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	
VI	800	875	950	1.025	1.100	1.175	
VII	600	660	720	780	840	900	
VIII	480	520	560	600	640	680	
IX	390	420	450	480	510	540	
X	330	350	370	390	410	430	450
XI	270	290	310	330	350	370	390
XII	240	255	270	285	300	315	330
XIII	210	225	240	255	270	285	300
XIV	180	195	210	225	240	255	270
XV	150	165	180	195	210	225	240
XVI	130	140	150	160	170	180	190

tion pourcentée des appointements fut supprimée et leur majoration de 10% fut accordée en raison de la cherté croissante. Attendu, que les prix des denrées de première nécessité continuaient à monter et les loyers atteignaient des proportions d'avant guerre, le Gouvernement, qui reconnaît la portée de ces circonstances, accorde à partir de Septembre 1927 aux travailleurs des chemins de fer à l'égal des fonctionnaires de l'Etat, un subside de 15% par mois.

Les appointements fondamentaux des travailleurs solitaires en points par groupes et par degrés apparaissent dans le tableau suivant:

Posunięcia w szczeblach odbywają się automatycznie co 3 lata.

Ogólny szemat zaszerzowania stanowisk etatowych pracowników P. K. P. z podaniem przeciętnego uposażenia miesięcznego pracowników, zawarty jest w umieszczonym poniżej zestawieniu:

L'avancement dans les limites des degrés se fait automatiquement tous les trois ans. Le schème général de la gradation des charges commissionnées des agents des P. K. P. avec les données quant aux appointements moyens mensuels sont fournis par le relevé suivant:

Grupa uposażenia <i>Groupe</i>	Pracownicy z wyższym wykształceniem <i>Agents ayant une éducation supérieure</i>	Pracownicy ze średnim wykształceniem <i>Agents ayant une éducation moyenne</i>	Pracownicy z niższym wykształceniem <i>Agents ayant une éducation inférieure</i>	Maszyniści <i>Mécaniciens</i>	Rewidenci wagonów, monterzy sygnalizacji, elektromonterzy, mostownicowicie, kierownicy partji rzemieśln., maszynowicy <i>Reviseurs de wagons, monteurs signateurs, électromonteurs, surveillants des ponts, chefs d'équipes, preposés aux machines</i>
	Z ł o t e — Z ł o t y s				
IV	Prezes Dyrekcji*) <i>Président de Direction*)</i> 930,40				
V	753,18				
VI	554,63	554,63			
VII	445,84	445,84	445,84		
VIII	355,32	355,32	355,32	355,32	
IX		303,29	303,29	303,29	303,29
X			265,45	265,45	265,45
XI			237,07	237,07	237,07
XII			218,15		
XIII			196,10		
XIV			181,91		

Jako przeciętne uposażenie miesięczne pracownika przyjęto uposażenie według szczebla „c“ danej grupy z dodatkiem regulacyjnym i ekonomicznym na 2 członków rodziny, powiększone o 10%, wraz z dodatkiem mieszkaniowym dla miejscowości, liczącej ponad 80 000 mieszkańców.

Jako przeciętne uposażenie etatowego pracownika na P. K. P. należy przyjąć w ciągu roku 1927 kwotę 265.45 zł. miesięcznie.

Pour établir la moyenne des appointements mensuels on accepte les appointements du degré „c“ du groupe correspondant en y ajoutant les suppléments régulateurs et économiques pour deux membres de famille et en les majorant de 10% de supplément pour prix de logis dans les localités, qui sont plus 80.000 habitants.

Le montant de 267,45 zł. par mois doit être considéré comme la moyenne

*) Prezes Dyrekcji jest urzędnikiem państwowym. *) *Le Président de Direction est un fonctionnaire d'Etat*
**) Cyfry obwiedzione grubą linią oznaczają: „wyjątkowo.“ **) *Positions encadrées de noir signifient: „à titre exceptionnel“.*

Zauważyć należy, że na obszarze w. m. Gdańska obowiązuje również ustawa uposażeniowa z dnia 9. X. 1923, z tem, że uposażenie płatne jest w guldenach gdańskich. Mnożna dla w. m. Gdańska wynosiła w ciągu r. 1927 – 0,78 guldena gdańskiego. Ponieważ Zarząd kolejowy zobowiązał się, w myśl umowy polsko-gdańskiej z dnia 22 października 1921 r., przestrzegać zasady dostosowywania płac pracowników kolejowych gdańskich, przyjętych do służby polskiej, do uposażeń urzędników Senatu Gdańskiego, a uposażenie pracowników kolejowych, pełniących służbę na obszarze w. m. Gdańska obliczone według wyżej wymienionych zasad, nie dosięga wysokości uposażenia ustalonego przez Senat Gdański dla swoich urzędników, przyznano etatowym pracownikom kolejowym na obszarze w. m. Gdańska stosowne dodatki wyrównawcze.

e) Wynagrodzenie pracowników nieetatowych.

Odnosnie do pracowników nieetatowych, zatrudnionych stale na Polskich Kolejach Państwowych, ustawa uposażeniowa nie zawiera szczegółowych postanowień, przekazując sprawę uregulowania wynagrodzeń tych pracowników Ministrowi Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Na tej podstawie Minister Kolei Żelaznych wydał dwa rozporządzenia z dnia 14 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. z r. 1923, Nr. 137, poz. 1142 i 1143), regulujące wynagrodzenie pracowników nieetatowych, pracujących stale na kolejach.

des appointements d'un agent commissionné des P.K.P. dans l'exercice de 1927.

Il convient de faire observer, que la loi de 9.X.1923 sur les émoluments est également en vigueur sur le territoire de la Ville Libre de Gdańsk, avec cette différence de détail, que les appointements y sont payés en monnaie locale. Le „multiplicande“ pour la V. L. de Gdańsk était en 1927 de 0,78 florins danzigois. Vu que l'Administration ferroviaire s'est obligée au sens de l'accord polono-danzigois du 22 octobre 1921 d'observer le principe d'adapter les appointements des agents danzigois, admis au service polonais, à la hauteur des émoluments des fonctionnaires du Sénat de Gdańsk, tandis que les appointements des agents ferroviaires en service sur le territoire de la V. L. de Gdańsk, calculés d'après les principes énoncés, n'atteignent pas les proportions de ceux, que les Sénat de Gdańsk assigne à ses fonctionnaires, l'Administration polonaise accorda aux agents commissionnés en service sur le territoire de la V. L. de Gdańsk un supplément de compensation.

e) Emoluments des agents non commissionnés.

La loi sur les émoluments ne contient pas d'indications précises au sujet des travailleurs non-commissionnés, employés d'une manière constante par les chemins de fer de l'État Polonais, en laissant le soin de régulariser leur rétribution au Ministre des Chemins de fer en accord avec le Ministre des Finances.

Se basant là-dessus le Ministre des Chemins de fer a émis deux ordonnances du 14 décembre 1923 (Journal de Lois de la R. P. de l'année 1923 № 137 pos. 1142 et 1143), qui règlent les rétributions des travailleurs non-commissionnés, employés de manière constante sur les chemins de fer.

Pracownicy ci pobierają wynagrodzenie dzienne według ilości przepracowanych dni w miesiącu, składające się z płacy zasadniczej i dodatku ekonomicznego. Wysokość płacy zależna jest od rodzaju zajęcia służbowego i od ilości lat służby kolejowej (szczeble) w danej kategorii. Zajęcia służbowe pracowników nieetatowych w kolejnictwie zaliczone są do ośmiu kategorii płac. Każda kategoria składa się z pewnej ilości szczebli; przejście do wyższego szczebla następuje co trzy lata. Płaca ustalona jest w punktach, których wartość w złotych określa się podobnie jak u pracowników etatowych.

Zajęcia pracowników nieetatowych na P. K. P. dzielą się na następujące główne 4 grupy:

- 1) pracownicy biurowi,
- 2) rzemieślnicy,
- 3) robotnicy kwalifikowani i
- 4) robotnicy niekwalifikowani.

Schemat ogólny i wysokość zarobków pracowników nieetatowych podaje następująca tabela:

Les travailleurs sont rétribués par jour, d'après le nombre des journées du travail réel, fournies dans le courant du mois; la rétribution se compose des appointements fondamentaux et du supplément économique. La hauteur de la rétribution dépend du genre de service, et du nombre d'années passées au service ferroviaire (degrés) en la catégorie relative. Le service des travailleurs non-commissionnés se divise en huit catégories de paye, chaque catégorie est divisée en certain nombre de degrés; l'avancement au degré supérieur se fait automatiquement tous les trois ans. La rétribution est fixée en points, dont la valeur est déterminée en zloty de même que pour les agents commissionnés.

Le travail des agents non commissionnés est divisé en quatre groupes principaux, comme suit:

- 1) agents occupés au bureaux,
- 2) artisans,
- 3) ouvriers qualifiés,
- 4) ouvriers non qualifiés.

Le schéma général et la hauteur des rétributions des travailleurs non-commissionnés sont indiqués dans le tableau qui suit:

Kategoria płacy	Przeciętna płaca dzienna	Pracownicy biurowi	Rzemieślnicy	Robotnicy kwalifikowani	Robotnicy niekwalifikowani
Catégorie de la paye	Paye moyenne par jour	Agents de bureaux	Artisans	Ouvriers qualifiés	Ouvriers non qualifiés
Z ł o t e — Z ł o t y s					
I	11,31				
II	9,80				
III	8,66				
IV	7,90				
V	7,33				
VI	6,76				
VII	6,20				
VIII	5,45				

U W A G A: Podano wysokość przeciętnego wynagrodzenia dziennego pracownika nieetatowego stałego, według szczebla „c” danej kategorii, z dodatkiem ekonomicznym na 2 członków rodziny, powiększone o 10%. W ósmej kategorii pozostaje pracownik zasadniczo tylko 1 rok, dlatego wynagrodzenie liczono według szczebla „a”.

Poza pracownikami nieetatowymi, pracującymi stale, Zarząd P. K. P. zatrudnia jeszcze t. zw. pracowników czasowych. Pracownicy czasowi opłacani są według cen rynkowych t. j. według cen stosowanych przez pracodawców prywatnych. Najniższy zarobek robotnika czasowego niekwalifikowanego, liczącego ponad lat 20, wynosi 3.30 zł. dziennie.

f) Należności uboczne.

Prócz uposażenia stałego, ustanowione są dla pracowników kolei państwowych jeszcze następujące należności uboczne:

- 1) dodatek stołeczny dla pracowników kolejowych, pełniących służbę w Warszawie, który wynosi 20% uposażenia zasadniczego;
- 2) dodatek kresowy dla pracowników, pełniących służbę na niektórych terenach granicznych Państwa, wynoszący 40% uposażenia zasadniczego;
- 3) dodatek na mieszkanie, przyznawany od r. 1925 tylko etatowym pracownikom;
- 4) zwrot opłat szkolnych za uczęszczające do szkół prywatnych (z prawami szkół państwowych) dzieci pracowników etatowych i tych nieetatowych, którzy pełnią służbę kolejową od 1. lipca 1920; (ogólny wydatek na ten cel wynosił w ciągu r. 1927 4.106.308 zł.);
- 5) diety za podróże i delegacje służbowe, oraz ryczałty na wydatki, połączone z przeniesieniem pracowników, jako-

REMARQUE. On a tenu compte de la rétribution moyenne par jour d'un agent non commissionné employé en permanence d'après le degré „c” de la catégorie relative, en y ajoutant le supplément économique pour 2 membres de famille majoré de 10%.

En principe un travailleur reste dans la 8-me catégorie pas plus d'une année; c'est pourquoi la paye a été calculée selon le degré „a”.

Outre les agents non commissionnés, occupés en permanence, l'Administration des P. K. P. emploie encore des travailleurs provisoires. Ceux-ci sont rétribués aux prix du marché, c'est à dire aux prix courants, que payent les entrepreneurs particuliers. La paye minimum d'un travailleur provisoire non qualifié et agé de plus de vingt ans est de 3,30 zł. par jour.

f) Retributions supplémentaires.

Outre les appointements fixes les rétributions suivantes sont attribuées aux agents des Chemins de fer de l'État.

- 1) un supplément pour la capitale, payé aux travailleurs ferroviaires, obligés par leur service à demeurer à Varsovie; il représente 20% des appointements fondamentaux;
- 2) un supplément de frontière, assigné au travailleurs, qui font leur service dans certains territoires limitrophes de l'Etat; il représente 40% des appointements fondamentaux;
- 3) un supplément de loyer, attribué depuis l'année 1925 aux agents commissionnés seuls;
- 4) remboursement des taxes scolaires pour les enfants, qui fréquentent les écoles privées (ayant tous les privilèges des écoles de l'Etat); cette rétribution est accordée à tous les enfants des agents commissionnés ainsi qu'aux enfants des agents non commissionnés, mais qui sont en service depuis le 1 juillet 1920 (La dépense totale à ce titre se montait en 1927 à 4.106.308 zł.).

też ryczałty na wyjazdy służbowe dla pracowników, których czynności służbowe połączone są ze stałymi wyjazdami (ogólny wydatek na ten cel wynosił w ciągu 1927 r.—4.638.389 zł.);

- 6) dodatek godzinowy i kilometrowy, zamiast diet dla drużyn konduktorskich i parowozowych; (ogólny wydatek na ten cel wynosił w ciągu 1927 r. — 38.367.566 zł.);
- 7) dodatki za służbę nocną dla tych kategorii pracowników, których służba w godzinach nocnych jest szczególnie wyczerpująca, (ogólny wydatek na ten cel wynosił w ciągu 1927 r. — 3.152.078 zł.);
- 8) różne premje np.: za zwiększoną wydajność pracy w warsztatach kolejowych, za wyniki w sprawności pracy przetokowej, za oszczędności w użyciu paliwa na parowozach i t. p. (ogólny wydatek na ten cel wynosił w ciągu r. 1927 w przybliżeniu 23.500.000 zł.).

g) Umundurowanie.

Pracownicy kolejowi, mający styczność z publicznością, otrzymują bądź to pełne, bądź też częściowe umundurowanie za opłatą 25% kosztów własnych kolei (ogólny wydatek na ten cel wynosił w ciągu 1927 r. — 6.365.867 zł.).

h) Ulgi przejazdowe.

Po dwuletniej nieprzerwanej służbie kolejowej przysługuje pracownikom kolejowym i ich rodzinom (żona i dzieci) prawo do przejazdu w pociągach po cenie zmniejszonej do $\frac{1}{5}$ ceny normalnego biletu jazdy.

i) Deputat opałowy.

Również mają pracownicy kolejowi możliwość po przesłużeniu $\frac{1}{2}$ roku na kolejach, zakupu deputatu węglowego

5) taxes pour déplacements et délégations de service, frais généraux du transport des travailleurs, taxes globales pour déplacements de service des agents, dont le service exige des déplacements continuels. (La dépense totale à ce titre se montait en 1927 à 4.638.389 zł.).

6) un supplément „par heure” et „par kilomètre”, remplaçant les taxes pour les équipes de conducteurs et de locomotives. (La dépense total à ce titre se montait en 1927 à 38.367.566 zł.).

7) un supplément de nuit pour les catégories d'agents, dont le travail de nuit est particulièrement épuisant. (La dépense totale à ce titre se montait en 1927 à 3.152.078 zł.).

8) primes diverses, p. ex. pour l'augmentation de la productivité dans les ateliers ferroviaires, pour les bons résultats du travail du triage, pour l'économie du combustible aux locomotives etc. (La dépense totale à ce titre se montait en 1927 approximativement à 23.500.000zł.).

g) Habillement.

Les agents ferroviaires, qui sont en contact avec le public, sont dotés d'habits d'uniforme, soit entiers ou partiels contre remboursement de 25% du prix de revient du chemins de fer. (La dépense totale à ce (titre se montait en 1927 à 6.365.867 zł.).

h) Faveur de circulation.

Après deux années de service ferroviaire non interrompu les agents et leurs familles (épouse et enfants) acquièrent le droit de circuler dans les trains à prix réduit jusqu'à à $\frac{1}{5}$ du prix normal.

i) Combustible.

Après $\frac{1}{2}$ année de service aux chemins de fer les agents acquièrent le droit de s'approvisionner en combustible dans

w określonych wymiarach po cenie zakupu z doliczeniem kosztów przewozu.

j) Szkolenie.

Dla jednolitego ujęcia szkolenia zawodowego zostały opracowane w ciągu r. 1927 przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników kolejowych.

Ujęte z punktu widzenia dzisiejszych potrzeb kolejnictwa i nowoczesnych zasad szkolenia, wprowadzają służbę przygotowawczą kandydatów, składającą się:

- a) ze szkolenia planowego, które odbywa się w poszczególnych miejscach pracy;
- b) z zajęcia próbnego, równoznacznego z pełnieniem samodzielnej i pełnowartościowej służby.

Dla kandydatów z wykształceniem wyższym i średnim przewidziane jest w zasadzie 1 roczne szkolenie, dla kandydatów na stanowiska niższe, czas szkolenia trwa zależnie od zajęcia, do którego mają być przeznaczeni.

Służbę przygotowawczą zamyka egzamin ścisły.

Warunki dopuszczania kandydatów do szkolenia planowego, przeznaczania do zajęcia próbnego, czas trwania służby przygotowawczej, jej rodzaj, warunki egzaminacyjne są dla każdego stanowiska szczegółowo określone w przepisach egzaminacyjnych.

Prócz przedstawionego wyżej sposobu szkolenia są organizowane także osobne kursy zawodowe, dla poszczególnych gałęzi służby wykonawczej.

Również szkoli zarząd kolejowy uczniów warsztatowych, celem przysposobienia po-

les proportions déterminées aux prix de revient en y ajoutant seulement le prix du camionnage.

j) Enseignement.

Dans le courant de 1927 des prescriptions au sujet du service préparatoire et des examens des agents ferroviaires ont été élaborées afin d'unifier l'enseignement professionnel.

Les prescriptions, conçues au point de vue des besoins actuels du régime ferroviaire et des principes modernes de l'enseignement, introduisent un service préparatoire des candidats; cela consiste:

- a) en un enseignement selon un programme défini, aux lieux particuliers du travail;
- b) en une occupation d'essai, équivalente à un service indépendant et de pleine valeur.

Pour les candidats, ayant une instruction supérieure en moyenne une année d'enseignement professionnel a été prévue, tandis que pour les candidats à des charges inférieures la durée de l'enseignement dépend de l'emploi, auquel ils sont destinés.

Un examen sévère termine le service préparatoire.

Les conditions de l'admission des candidats à l'enseignement professionnel, de leur affectation au service d'essai, la durée du service préparatoire, son genre, les conditions des examens pour chaque emploi particulier sont détaillées dans le règlement des examens.

Outre l'enseignement, qui vient d'être décrit, des cours spéciaux d'instruction professionnelle ont été organisés pour faire face aux divers domaines du service exécutif.

L'administration ferroviaire s'applique également à l'instruction des élèves dans les ateliers afin de préparer un contingent suffisant d'artisans, nécessaire pour le service des chemins de fer.

trzebnych dla służby kolejowej rzemieślników. Uczniów przyjmuje się: do nauki kotlarstwa, kowalstwa, ślusarstwa, tokarstwa, blacharstwa, stolarstwa i modelarstwa oraz elektrotechniki. Szkoleni w warsztatach kolejowych uczniowie uczęszczają na naukę dokształcającą (teoretyczną) bądźto w kolejowych, bądź w państwowych lub samorządowych szkołach dokształcających. Zarówno praktykanci kolejowi jak i uczniowie warsztatów otrzymują w czasie praktyki odpowiednie wynagrodzenia.

k) Psychotechnika.

Pierwsza polska pracownia psychotechniczna powstała w r. 1925 przy współudziale inżynierów, przedstawicieli kilku głównych departamentów Ministerstwa Komunikacji. Od samego początku swego istnienia pracownia ta, nosząca nazwę Biura badań psychotechnicznych, utrzymywała łączność z prof. J. M. Lahy, dyrektorem laboratorium psychotechnicznego T-wa Tramwajów Miejskich w Paryżu.

Sprowadzenie i zmontowanie aparatów francuskiego i niemieckiego pochodzenia, oraz przygotowanie filmu kolejowego trwało do pierwszych dni kwietnia 1927 r. W ciągu następnych kilku miesięcy 1927 r. prowadzono badania próbne nad urzędnikami i pracownikami Ministerstwa, a w lecie 1927 r. nad studentami Politechniki Warszawskiej, przyjętymi na praktykę kolejową. Jednocześnie ustawiono poprawione przyrządy, wykonane w głównych warsztatach kolejowych.

Pracownia została otwarta urzędownie 17 grudnia 1927. Cele główne pracowni stanowią: badania psychotechniczne w zakresie doboru zawodowego w rozmaitych służbach, poradnictwo dla młodzieży, wstępującej do szkolenia w kolejnictwie oraz badania środków, zapobiegających nieszczęśliwym wypadkom.

Les élèves sont recrutés pour apprendre la chaudronnerie, la ferronnerie, la serrurerie, le tournage, la ferblanterie, la menuiserie, et le modelage, ainsi que pour s'initier aux connaissances électrotechniques. Les élèves, instruits dans les ateliers, suivent un enseignement complémentaire (de théorie) dans les écoles des chemins de fer, ou bien dans les écoles complémentaires communales ou fondées par l'Etat. Les stagiaires des chemins de fer ainsi que les élèves des ateliers reçoivent pendant la durée du stage une rétribution appropriée.

k) Psychotechnique.

Le premier laboratoire psychotechnique fut créé en 1925 en collaboration, avec les ingénieurs des principaux départements du Ministère des Communications.

Du premier moment de son existence ce laboratoire, appelé Bureau d'expériences psychotechniques, demeurait en contact avec le prof. I. M. Lahy, Directeur du laboratoire psychotechnique de la Cie des Tramvays Municipaux à Paris. Le transport et le montage des appareils d'origine française et allemande et la préparation du film ferroviaire dura jusqu'aux premiers jours d'avril 1927. Pendant plusieurs mois, qui suivirent, on fit des épreuves d'essai avec les fonctionnaires et les travailleurs du Ministère, et en été 1927 — avec les étudiants de l'Ecole Polytechnique de Varsovie, admis au stage ferroviaire. En même temps on installa des appareils perfectionnés, fabriqués dans les Ateliers Centraux.

Le laboratoire fut inauguré officiellement à la date du 17 Décembre 1927. Le but principal, que le laboratoire s'est posé, consiste dans la sélection professionnelle en rapport aux différents services, dans la consultation aux jeunes gens, qui embrassent la carrière ferroviaire, et dans

Ze względu na dużą odpowiedzialność służby drużyn parowozowych pierwsze prace biura poświęcone są badaniom, mającym w przyszłości wyświetlić, jakie cechy winna posiadać obsługa parowozu.

W najbliższym czasie zamierzone jest otwarcie biur badań psychotechnicznych przy poszczególnych Dyrekcjach kolei.

1) Sprawa mieszkaniowa.

Głód mieszkaniowy, który od zakończenia wojny światowej w większej lub mniejszej mierze istnieje we wszystkich prawie państwach europejskich, przybrał w Polsce bardzo wielkie rozmiary. Przyczyny tego stanu rzeczy są zrozumiałe, ponieważ znaczne obszary ziem polskich były od r. 1914 do r. 1920 terenem działań wojennych. Z natury rzeczy najwięcej może ucierpiały budynki kolejowe, niszczone przed innymi przez działające armie.

Przedstawienie istotnego stanu rzeczy utrudnia brak dokładnej statystyki, ile kolejowych budynków służbowych i domów mieszkalnych znajdowało się przed wybuchem wojny światowej na ziemiach obecnej Polski. Wedle przybliżonych obliczeń mogło ich być razem około 9000. Wskutek działań wojennych było zniszczonych, pomijając mniejsze uszkodzenia, około 2200 domów mieszkalnych i administracyjnych, oraz budynków stacyjnych, w których znajdowały się mieszkania służbowe, czyli prawie 40% wszystkich istniejących przed wojną budynków.

Zarząd P. K. P. poświęca sprawie mieszkaniowej specjalną uwagę już od pierwszej chwili objęcia sieci kolejowej i mimo trudności finansowych, które

l'examen des mesures, qui tendent à éliminer les accidents.

Vu l'insigne responsabilité du service des équipes des locomotives les premiers travaux du Bureau sont consacrés aux épreuves, qui ont pour but de préciser, de quelles qualités devrait bénéficier l'équipe de la locomotive.

L'installation des Bureaux d'expériences psychotechniques dans toutes les Directions des chemins de fer doit être réalisée très-prochainement.

1) Question d'habitations.

La famine d'habitations, qui depuis la fin de la guerre mondiale se fait péniblement sentir dans presque tous les Etats européens, prit en Pologne une tournure exceptionnelle. L'on comprendra cet état des choses, si l'on considère, que de grands territoires de la Pologne ont été de 1919 à 1920 le théâtre des hostilités. Naturellement les bâtiments des chemins de fer, démolis avant les autres par deux armées aux prises, en ont souffert le plus.

On ne peut dépeindre l'état de choses réel à défaut de la statistique précise, qui dirait combien de bâtiments de service et combien de maisons habitables se trouvaient avant la guerre mondiale sur tout le territoire de la Pologne actuelle. D'après un calcul approximatif il pouvait s'en trouver 9.000. A la suite des opérations militaires près de 2.200 maisons habitables et administratives, sans parler de petites avaries, et bâtiments de gares où se trouvaient les logements de service, furent démolis, ce qui représente 40% de tous les bâtiments, existant avant la guerre.

L'administration des P. K. P. consacre une attention toute particulière à la question des logis dès le premier moment où elle en a assumé la responsabilité, et malgré les difficultés financières, qui l'em-

w ubiegłych latach stały na przeszkodzie rozwinięciu akcji w tym kierunku na szerszą skalę, zdołał już dotychczas krytyczną sytuację znacznie złagodzić i poprawić. Świadczy o tem fakt, że z wymienionej wyżej ilości zniszczonych budynków mieszkalnych i administracyjnych odbudowano dotychczas około 1600 większych budynków, prócz tego zaś wybudowano przeszło 400 nowych budynków mieszkalnych i administracyjnych. Koszty odbudowy zniszczonych oraz budowy nowych budynków mieszkalnych i administracyjnych wynoszą do końca okresu budżetowego 1927/8 ogółem około 1.800.000.000 Mp., wydatkowanych w okresie inflacyjnym, oraz około 15.000.000 zł., wydatkowanych począwszy od r. 1924.

Co się tyczy czynszów, Ministerstwo Komunikacji unormowało jednolicie komorne mieszkaniowe w budynkach kolejowych i przez Zarząd kolejowy najmowanych na całym obszarze Rzeczypospolitej, polecając pobierać zgodnie z wydanem w tej sprawie rozporządzeniem Rady Ministrów czynsze w wysokości przewidzianej w ustawie o ochronie lokatorów z dnia 11 kwietnia 1924 (Dz. U. R. P. Nr. 39, poz. 406), przyczem jako podstawowe komorne przyjęło czynsze z roku 1914, a w budynkach później wzniesionych, czynsze wedle wartości przeciętnej mieszkań wynajmowanych w r. 1914. Czynsze oblicza się od 1 m² powierzchni użytkowej zależnie od miejscowości, położenia mieszkań, ich urządzenia i t. p.

pêchaient de déployer pendant les années précédentes une action plus intense dans ce sens, elle a réussi, à atténuer jusqu'à présent la situation critique et l'améliorer sensiblement. Cela est prouvé par le fait, que du nombre de bâtiments, dont il est parlé plus haut, environ 1.600 maison d'habitation et d'administration ont été reconstruites, et avec cela plus de 400 habitations et édifices administratifs ont été nouvellement élevés. Les frais de la reconstruction des bâtiments démolis et des bâtiments d'habitation et d'administration, construits à neuf, se montent jusqu'à la fin de la période budgétaire 1927/8 à un total d'environ 1.800.000.000 Mk. dépensés pendant la période d'inflation, et d'environ 15.000.000 zl. dépensés à partir de 1924.

En ce qui concerne les loyers, le Ministère des Communications a normalisé uniformément les loyers dans les bâtiments, appartenant aux chemins de fer ou loués par ces derniers sur tout le territoire de la République, en ordonnant de percevoir les loyers conformément à l'édit du Conseil des Ministres dans la hauteur, prévue dans loi du 11 avril 1924 sur la protection des locataires (Journal des Lois de la R. P. № 39 pos. 466); le loyer est basé sur celui de l'année 1914, tandis que pour les maisons, édifiées nouvellement, il est calculé d'après la valeur moyenne des logis, loués en 1914. Il est calculé par mètre carré de surface en dépendance de la localité, de l'emplacement du logis, de son arrangement etc.

IX. Praca taboru i jej wyniki. — IX. Les résultats du travail du matériel roulant.

Ruch na P.K.P. w roku 1927 wzrósł w porównaniu z rokiem 1926: osobowy o 8,4% zaś towarowy o 10,9%, co należy przypisać wogóle polepszeniu się warunków ekonomicznych i gospodarczych kraju. Zwiększenie się ruchu towarowego zawdzięczać należy wzmocnieniu się przewozu węgla na potrzeby kraju, eksportu drzewa, wwozu z Rosji, tranzytu z Rumunii oraz przewozu buraków podczas kampanji jesiennej.

Długość eksploatacyjna linii kolejowych wzrosła o 159 km. wskutek otwarcia nowych linii.

Stan ilościowy parowozów. Ilość parowozów uszkodzonych powiększyła się o 3% w stosunku do stanu ilościowego ogólnego. Dla pokrycia zmniejszonej wskutek tego ilości parowozów czynnych, uruchomiono część parowozów rezerwowych, zwiększając tym sposobem stan ilościowy czynnych z górą o 200 jednostek.

Stan ilościowy wagonów taboru osobowego. Ilość wagonów uszkodzonych zmniejszyła się w stosunku do stanu ilościowego

Le mouvement sur le réseau des Chemins de fer de l'Etat Polonais dans l'année d'exercice 1927, a augmenté, en comparaison avec celui de l'année précédente de 8,4% dans le trafic voyageurs et de 10,9% dans le trafic marchandises. Cette augmentation résulte en général de l'amélioration des conditions économiques de la Pologne. L'accroissement du trafic marchandises doit être attribué à l'augmentation du transport de la houille pour les besoins intérieurs du pays, de l'importation de Russie, du transit de la Roumanie, ainsi qu'à l'augmentation du transport des betteraves pendant la campagne d'automne.

La longueur exploitée des lignes ferroviaires, en conséquence de l'ouverture des lignes nouvelles, s'est accrue de 159 km.

L'effectif des locomotives. La nombre des locomotives endommagées a augmenté de 3% par rapport à leur effectif total. Pour compléter le nombre diminué des locomotives actives on a mobilisé une partie des locomotives de réserve en augmentant de cette manière le nombre des locomotives actives de plus de 200 unités.

wego ogólnego, o 2%, wskutek czego stan ilościowy wagonów czynnych wzrósł przeszło o 200 jednostek.

Stan ilościowy wagonów taboru towarowego wzrósł z 74 na 80 jednostek na 10 km. długości linii, zaś ilość wagonów uszkodzonych zmniejszyła się, w stosunku do stanu ilościowego ogólnego, o 2%. Wskutek tych dwóch korzystnych czynników stan ilościowy wagonów czynnych wzrósł blisko o 17.000 jednostek.

Przebieg pociągów ruchu osobowego wzrósł o 2 miliony, zaś ruchu towarowego o 8 milionów pociągo-kilometrów. Na 1 kilometr długości linii przebieg wszystkich pociągów wzrósł przeszło o 500 poc./km.

Przebieg wagonów. Przebieg ogólny wzrósł przeszło o 57 tysięcy osio-kilometrów na 1 kilometr długości linii. Wzrost przebiegu wagonów taboru osobowego wynosi — 142, wagonów towarowych ładownych — 571 i wagonów towarowych próżnych — 317 milionów osio kilometrów. Przebieg wagonów próżnych w stosunku do ogólnego przebiegu wagonów towarowych obniżył się o 0,8%.

Przebieg ciężaru pociągów brutto wzrósł ogółem o 9 miliardów tonno-kilometrów zgóra, czego na ruch towarowy przypada 8 miliardów.

Przebieg ciężaru ładunków (netto) wzrósł ogółem o 5 miliardów tonno-kilometrów, z czego na ruch towarowy przypada 4,4 miljarda.

Przeciętne składy pociągów wzrosły: w ruchu osobowym o 1,3, zaś w ruchu towarowym o 2,9 osi.

L'effectif des voitures. Le nombre des voitures endommagées, par rapport à leur effectif total, a subi une diminution de 2%, ce qui a eu pour effet l'augmentation du nombre de voitures de 200 unités.

L'effectif des wagons à marchandises a augmenté de 74 à 80 unités par 10 km. de la longueur des lignes exploitées, et le nombre des wagons endommagés s'est diminué de 2% par rapport à leur effectif total. En vertu de ces deux circonstances favorables, l'effectif des wagons à marchandises actifs a augmenté presque de 17.000 unités.

Le parcours des trains de voyageurs a augmenté de 2 millions et celui des trains de marchandises de 8 millions des trains-kilomètres. Le parcours moyen de tous les trains par 1 km. de la longueur des lignes exploitées a augmenté de plus de 500 trains km.

Parcours des wagons. Le parcours total des wagons et des voitures a augmenté de 57.000 essieux-kilomètres par 1 km. de la longueur des lignes exploitées. L'accroissement des parcours des voitures s'élève à 142, des wagons à marchandises chargés — à 571 et des wagons à marchandises vides — à 317 millions essieux-kilomètres. Les parcours des wagons vides, par rapport au parcours total des wagons à marchandises, se sont diminués de 0,8%.

Le parcours du poids brut des trains en totalité augmenté de plus de 9 milliards tonno-km. y compris 8 milliards pour le trafic marchandises.

Le parcours du poids net de trains (poids des charges) a augmenté en totalité de 5 milliards tonno-km., y compris 4,4 milliards du trafic marchandises.

Le nombre moyen de voitures des trains réguliers a augmenté: en trafic voyageurs de 1,3 et en trafic marchandises de 2,9 essieux.

Przeciętny ciężar pociągów wzrósł w pociągach ruchu osobowego o 12 tonn, zaś w pociągach ruchu towarowego o 38 tonn.

Przebieg parowozów. Odpowiednio do wzrostu przebiegu pociągów, przebieg parowozów ciągnących łącznie z pomocniczymi (podwójnej trakcji) zwiększył się o 10 milionów parow.-km., jak również, odpowiednio do ogólnego wzrostu ruchu, przebieg parowozów bez pociągów wzrósł o 4 miliony parowozokilometrów, czyli w sumie ogólnie wzrost przebiegu parowozów wynosi 14 milionów parowozokilometrów. Przeciętny dzienny przebieg jednego parowozu czynnego w pociągach ruchu osobowego, jak również i towarowego, powiększył się o 5 parowozokilometrów.

Naładunek stacyjny wzrósł ogółem we wszystkich dziewięciu Dyrekcjach o 1.493 wagony dziennie, zaś *przyjęcie wagonów z ładunkiem od kolei obcych* wzrosło o 239 wagonów dziennie.

Współczynnik obrotu wagonów towarowych wzrósł nieznacznie z 7,0 do 7,3 dni.

a) Ruch osobowy.

W związku z dalszym postępowaniem ożywiania się życia gospodarczego kraju, doznał ruch pociągów pasażerskich w porównaniu do okresu ubiegłego dalszego polepszenia przez dodanie nowych pociągów. Pozatem zwiększono bieg pociągów na szlaku, a postoje na stacjach zostały skrócone.

W dniu 15 maja 1927 r. wszedł w życie nowy rozkład jazdy.

Z udogodnień uzyskanych należy zaznaczyć:

Le poids moyen des trains a augmenté: en trafic voyageurs de 12 tonnes et en trafic marchandises—de 38 tonnes.

Parcours des locomotives. Relativement à l'augmentation des parcours des trains, le parcours des locomotives de remorque, conjointement avec celui des locomotives auxiliaires (traction double), a augmenté de 10 millions locomotives-kilomètres; également le parcours des locomotives sans trains, conformément à l'augmentation du mouvement a augmenté de 4 millions de locomotives-kilomètres, ce qui donne l'augmentation totale du parcours des locomotives de 14 millions locomotives-kilomètres.

Le parcours moyen par jour d'une locomotive active dans les trains de voyageurs, ainsi que dans les trains de marchandises a augmenté de 5 locomotives-kilomètres.

Le chargement moyen par jour dans les gares de toutes les neuf Directions a augmenté en totalité de 1.493 wagons, et le nombre des wagons chargés reçus des chemins de fer étrangers a subi un accroissement de 239 par jour.

Le coefficient du temps du parcours jusqu'au retour à la gare de départ des wagons à marchandises a augmenté imperceptiblement de 7,0 à 7,3 jours.

a) Trafic voyageurs.

En connexion avec le progrès constant de l'animation de la vie économique du pays, le trafic voyageurs, en comparaison avec la période précédente, a subi une amélioration consécutive par l'addition des trains nouveaux. Outre cela la vitesse de marche des trains sur voie fut augmentée et les haltes des trains raccourcies:

Le 15 mai 1927 est entre en vigueur le nouveau horaire, qui présente les avantages suivants:

I. W ruchu pociągów komunikacji między-narodowej.

1. Przedłużono pociągi pośpieszne № 501-502, kursujące między Paryżem i Warszawą do i z Niegorełoje, przez co uległa wybitnej poprawie codzienna komunikacja między Zachodem Europy i Rosją oraz Dalekim Wschodem. Przejazd między Paryżem i Władystokiem wymaga w tej komunikacji tylko jednorazowego przesiadania się na granicy polsko-sowieckiej.

2. Stworzono nową dzienną komunikację między Warszawą i Berlinem przez Toruń-Schneidemühl za pomocą zrekonstruowanych gdańskich pociągów poc. № 401/402, które w Warszawie skomunikowane zostały z parą poc. pośp. № 905/906, kursujących na linii Warszawa-Zdołbunów-Szepietówka. Nawiazanie tych połączeń stworzyło nową komunikację między południową częścią Rosji i Morzem Czarnym a Centralną i Zachodnią Europą przez Polskę.

3. Skomunikowano w Białymstoku pociągi pośpieszne Paryż - Niegorełoje № 502/703 - 704/501 z parą pociągów do i z Zemgale, przez co uzyskały Państwa Bałtyckie bezpośrednią komunikację tranzytową przez Polskę z Centralną i Południową Europą.

II. Ruch pociągów pasażerskich wewnątrzno-krajowych.

1) Od dnia 15 maja 1927 r. przetrzucono pociągi pośpieszne i osobowe, służące dla bezpośredniej komunikacji między Krakowem i Poznaniem z linii Lubliniec-Kluczbork-Łęka na nowowyprowadzoną linię Kalety-Wieluń-Podzamcze, omijającą teren Rzeszy Niemieckiej.

I. En trafic voyageurs international.

1) Le service des trains rapides № 501/502, circulant entre Paris et Varsovie fut allongé jusqu'à Niegorełoje ce qui a permis d'améliorer d'une manière éminente la communication quotidienne entre l'Ouest de l'Europe et la Russie aussi qu'avec l'Extrême Orient. Le voyage entre Paris et Vladivostok exige, dans ce trafic, seulement un seul changement des voitures à la frontière entre la Pologne et l'Union des Républiques Socialistes Sovietistes.

2) La nouvelle communication de jour fut créée entre Varsovie et Berlin via Toruń-Schneidemühl par les trains rapides № 401/402, circulant entre Danzig et Varsovie, lesquels ont été mis en correspondance avec la paire des trains № 905/906, parcourant la ligne Varsovie-Zdołbunów-Szepietowka. L'établissement de ces correspondances a créé une nouvelle communication à travers la Pologne entre la partie méridionale de la Russie et la mer Noire, d'une part, et l'Europe centrale et Occidentale d'autre part.

3) Les trains rapides de Paris à Niegorełoje, № 502/703, 704/501 ont été mis à Białystok en correspondance avec la paire des trains de Zemgale (d'aller et retour) ce qui rendit possible aux Etats Baltiques de bénéficier de la communication directe avec l'Europe Centrale et Orientale à travers la Pologne.

II. Mouvement des trains de voyageurs en trafic intérieur.

1) Depuis le 15 mai 1927 les trains de voyageurs, — omnibus et rapides de la communication directe entre Cracovie et Poznań ont été déviés de la ligne Lubliniec—Kluczbork—Łęka sur ligne Kalety-Wieluń-Podzamcze construite nouvellement, pour éviter le passage par les lignes des Chemins de fer du Reich.

2. Szereg linii i odcinków kolejowych na obszarze województw Wschodnich otrzymał dla zaspokojenia potrzeb komunikacji miejscowej po dwie pary codziennie kursujących pociągów.

3. Na szeregu odcinków wprowadzono ruch doświadczalny wagonów motorowych różnych systemów.

4. Komunikacja z krajowymi letnikami, uzdrowiskami i miejscami kąpielowymi doznała ulepszenia.

5. Zapoczątkowane zostały w ruchu krajowym stałe kursy wagonów sypialnych kl. III-ciej, a ilość kursów wagonów sypialnych klasy I/II zwiększono.

b) Ruch towarowy i przewozy.

W związku z ukończeniem strejku angielskiego przewóz węgla na eksport, głównie drogą lądową, w 1927 r. osłabił i stracił poprzedni nerwowy charakter, zato zwiększyły się przewozy węgla na potrzeby kraju, eksport drzewa, przywóz rudy i zboża z Rosji, przywóz rudy i złomu żelaznego przez Gdańsk, tranzyt z Rumunji i przewóz ładunków przemysłowych, a w jesieni zwiększył się znacznie w porównaniu z rokiem 1926 przewóz buraków cukrowych i płodów rolnych. Wskutek tego praca kolei w ciągu wszystkich miesięcy, a w szczególności w pierwszej połowie roku 1927, przewyższała znacznie pracę za odnośne miesiące roku 1926; w lutym wyraziła się cyfrą 15.878 wagonów (największa dla tego miesiąca od roku 1923), przewyższając pracę za luty roku 1926 o 43%, maximum zaś przewozów przypadło w okresie kampanji buraczanej na październik, w którym praca kolei osiągnęła

2) Pour répondre aux besoins de la communication locale, la circulation des deux paires des trains a été établie sur plusieurs lignes et tronçons ferroviaires des Palatinats Orientaux de Pologne.

3) A titre d'expérience les voitures-automotrices furent mobilisées sur plusieurs lignes.

4) La communication avec les villégiatures, stations climatiques et établissements de bains du pays a subi une amélioration éminente.

5) Le service des wagons-lits de III-ème classe fut initié dans le trafic-voyageurs intérieur, et le nombre des services de ceux de I/II classes fut augmenté.

b) Trafic marchandises.

En connexion avec la liquidation de la grève des mineurs anglais le transport de la houille destinée pour l'exportation dans l'année 1927 a diminué et a perdu son ancien caractère de nervosité. Cependant, en comparaison avec l'année précédente, le trafic marchandises a été plus intense en son entier, ce qui résulte de l'augmentation du transport de la houille pour les besoins intérieurs du pays, du transit de Roumanie, du transport des produits industriels, d'une part, et de l'accroissement de l'exportation du bois, de l'importation des minerais et du blé de Russie aussi que des minerais et de la ferraille via Danzig, d'autre part. De même le transport des betteraves et des produits agricoles en automne de l'année d'exercice a été beaucoup plus animé que dans l'année écoulée.

En conséquence, le travail des chemins de fer pendant tous les mois, particulièrement dans la première moitié de l'année 1927, a surpassé considérablement le travail accompli par le chemin de fer pendant les mois correspondants de l'année 1926. Le travail s'est exprimé au

18.901 wagonów średnio dziennie, w tem 16.625 wagonów naładowanych na własnych stacjach i dochodziła w poszczególne dni do 24.000 wagonów.

Pomimo zmniejszenia się ogólnej cyfry wywozu węgla, wywóz przez Gdańsk, Gdynię i Tczew także się powiększył i osiągnął w październiku 498.112 tonn, t. j. więcej niż we wrześniu 1926 r. podczas strejku angielskiego. Z tej liczby przez Gdańsk wywieziono 389.900 tonn, przez Gdynię 92.004 tonny i przez Tczew 16.208 tonn.

Przeciętna roczna cyfra naładunku węgla we wszystkich trzech zagłębiach wynosiła w roku 1927—5.187 wagonów dziennie i przewyższała odnośną cyfrą za rok 1926 o 195 wagonów dziennie, co się tłumaczy tem, że naładunek węgla w roku 1926 wzrósł dopiero od czerwca, wskutek strejku w Anglii, podczas gdy w roku 1927 był bardziej równomierny w ciągu całego roku.

Naładunek drzewa wynosił w r. 1927 — 1991 wagonów dziennie i przewyższał naładunek za rok 1926 o 388 wagonów dziennie, t. j. o 24%, w poszczególnych zaś miesiącach jak np. w marcu, wynosił przeszło 2.400 wagonów dziennie.

W styczniu i lutym, wobec ukończenia strejku angielskiego, zwolnienia tempa przewozów węgla i skrócenia się ich odległości, została zwolniona część wagonów, wskutek czego Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do zwrotu wynajętych zagranicą węglarek, a także, ulegając prośbie klientów kolei przywróciło normalne terminy postoju pod naładunkiem i wyla-

mois de fevrier par le chiffre de 15878 wagons,—nombre maximal pour ce mois depuis l'année 1923—en surpassant de 43% le travail accompli au même mois de l'année 1926. Le maximum des transports s'est produit pendant la campagne des raffineries du sucre, au mois d'octobre, dans lequel la moyenne des wagons chargés par jour par les propres gares s'est élevée au 16625 wagons en atteignant dans certains jours le chiffre de 24.000; le travail total des chemins de fer dans cette période a monté en moyenne à 18901 wagons par jour.

Malgré la diminution de l'exportation totale de la houille, son exportation via Danzig, Gdynia et Tczew a augmenté aussi, en atteignant au mois d'octobre le chiffre de 498 112 tonnes, ce qui fait un surplus de 8.900 tonnes en comparaison avec l'exportation au mois de septembre 1926 pendant la grève des mineurs anglais. De ce nombre on a exporté: via Danzig—389 900 tonnes, via Gdynia — 92.004 tonnes et via Tczew—16.208 tonnes.

Le chiffre moyen annuel du chargement de la houille dans tous les trois Bassins houillers a monté en 1927 à 5187 par jour et surpassa de 195 wagons par jour le nombre correspondant de l'année 1926. Cela s'explique par le fait que le chargement de la houille en 1926 n'a augmenté que depuis le mois de juin, pendant que dans l'année 1927 il a été plus proportionné pendant toute l'année.

Le chargement du bois s'est élevé en 1927 à 1991 wagons par jour et surpassa celui de l'année 1926 de 388 wagons par jour, ce qui fait 24%; dans certains mois; même, par exemple au mois de mars il a atteint le nombre au dessus de 2.400 wagons par jour.

Une partie de wagons a été libérée en janvier et février vu la grève anglaise terminée et en raison du ralentissement

dunkiem środkami nadawców i odbiorców, tak węglarek, jak i wagonów krytych, skrócone w roku 1926 podczas strejku angielskiego, pozostawiwszy je tylko dla platform ze względu na wielkie ich zapotrzebowanie do zwiększonych przewozów drzewa. Jednakże wobec zaznaczającego się już w maju ponownego wzrostu przewozów, zaczął się znów stopniowo odczuwać brak wagonów, co zmusiło Ministerstwo Komunikacji do wynajęcia zagranicą i oddania do ruchu 4.400 węglarek i platform oraz około 1000 wagonów krytych i do ponownego skrócenia od 1/VI terminu postoju węglarek, a od 20/IX w związku z przewozem wojsk na manewry jesienne, tudzież ze względu na kampanję buraczną, także wagonów krytych. Oprócz tego, dla zaradzenia brakowi platform, głównie długich do wywozu drzewa do Niemiec, sprowadzono z Niemiec tytułem pomocy, przewidzianej w Umowie międzynarodowej o wzajemnem korzystaniu z wagonów towarowych, pewną ilość długich platform.

Z całego szeregu zarządzeń, jakie Ministerstwo Komunikacji i Dyrekcje kolejowe przedsięwzięły celem sprawnego wykonania zwiększonych przewozów, w pierwszym rzędzie należy zaznaczyć następujące:

W ciągu sezonu budowlanego zostały wykonane roboty inwestycyjne na szlakach węglowych celem umożliwienia doprowadzenia eksportu węgla przez porty Gdańsk i Gdynię do normy 500.000 tonn miesięcznie. Roboty te polegały na rozbudowie szeregu stacyj w węzle Gdańskim (Rdz. Saspe, Kaiserhafen, Weichsel-

de l'allure des transports de houille et du raccourcissement de leurs parcours; le Ministère des Communications a procédé par conséquent à la restitution des wagons, pris en bail, et cédant aux instances des facteurs intéressés, remit en vigueur les délais normaux des taxes pour chargement et déchargement aux frais des intéressés, aussi bien pour les houillères, que pour les wagons couverts, délais, qui avaient été réduits en 1926 pendant la grève anglaise, en les maintenant seulement pour les plateformes, dont la demande se faisait sentir, causée par l'intensité du transport du bois. Cependant la nouvelle augmentation des transports, qui s'accusait déjà en mai, fit éprouver progressivement le manque de wagons, ce qui contraignit le Ministère des Communications de louer à l'étranger et de mettre en circulation 4400 houillères et plateformes ainsi que 1000 wagons couverts environ et d'abrèger le délai pour chargement des houillères à partir du 1 VI et des wagons couverts à partir du 20.IX vu les transports militaires pendant les manoeuvres d'automne et la campagne sucrière. Outre ceci, pour faire face au manque des plateformes longues, employées à l'exportation du bois pour l'Allemagne, on a fait venir de l'Allemagne une certaine quantité de plateformes, à titre d'aide, prévue dans l'accord international, concernant l'utilisation réciproque des wagons à marchandises.

Parmi toutes les mesures, que le Ministère des Communications et les Directions ont prises afin de surmonter les difficultés du transport augmenté, il conviendrait de placer en première ligne les dispositions suivantes:

Au cours de la saison favorable aux constructions, on a exécuté les travaux d'investissement sur les lignes houillères, destinées à élever jusqu'à la norme de 500.000 t. par mois l'exportation de la

bahnhofi Freibezirk), na rozbudowie stacji rozrządowej Zajączkowo-Tczewskie i wybudowaniu drugiego toru na łącznicy między linią Laskowice a stacją Zajączkowo-Tczewskie (Górki Malinowo).

Od 15/I uruchomiono na nowozbudowanej dla obejścia niemieckiego Górnego Ślązka jednotorowej linii Kalety-Podzamcze długości 114 km., 12 par pociągów towarowych tranzytowych z węglem i innymi ładunkami oraz jedną parę pociągów zbiorowych miejscowych, a od 6/V otwarto na niej całkowity ruch osobowy i towarowy, skutkiem czego odpadła niewygodna dla nas konieczność korzystania z linii niemieckiej.

W związku z otwarciem tej linii rozbudowano stację Tarnowskie Góry, na której formuje się pociągi, nadchodzące z G. Ślązka z ładunkami dla Poznańskiego, Pomorza i portów i odwrotnie oraz wybudowano mijankę na szlaku Kalety-Boronów na linii Kalety-Herby dla zwiększenia jego przelotności. Po wykonaniu tych robót dowóz kolejami węgla eksportowego do portów Gdańska i Gdyni uregulowany został w stopniu znacznym, przyczem przy wzroście przewozów koleje nie odczuwały tych trudności, jakie istniały w r. 1926.

Oprócz tego, co było wyżej powiedziane, na zwiększenie przewozów wpłynęły dodatnio następujące zarządzenia administracji kolejowej:

1. skrócono czas trwania przewozu węgla eksportowego z kopalń do portów do możliwego minimum (48—50 godzin).

houille par les ports de Gdańsk et Gdynia. Ces travaux consistaient dans le développement d'une série de stations dans le noeud de Gdańsk (Rdz, Saspa, Kaiserhafen, Weichselbahnhof, Freibezirk); ensuite dans l'élargissement de la gare de triage Zajączkowo-Tczewskie et dans la construction d'une deuxième voie entre la station Laskowice et la station Zajączkowo-Tczewskie (Górka-Malinowo).

A partir du 15.I on a activé la ligne Kalety-Podzamcze à voie unique, longue de 114 klm., construite en vue d'éviter la Haute-Silésie Allemande; on y fit circuler 12 paires de trains marchandises de transit avec le charbon et les autres chargements ainsi qu'une paire de trains mixtes locaux. A la date du 6.V on l'a ouverte au trafic public de voyageurs et de marchandises, par quoi la pénible nécessité de recourir aux lignes allemandes pour notre transport a été supprimée.

A la suite de la mise en circulation de cette ligne, on a dû élargir la station Tarnowskie-Góry, où sont composés les trains, venant de la Haute-Silésie et chargés à destination des Palatinats de Poznań de Pomorze et aux ports, et inversement; on a également construit un croisement sur le secteur Kalety-Boronów, appartenant à la ligne Kalety-Herby pour en augmenter la capacité de passage. L'exécution de ces travaux permit de régulariser dans un haut degré le transport du charbon, exporté par les ports de Gdańsk et de Gdynia; au surplus l'augmentation des transports ne faisait plus éprouver aux chemins de fer les difficultés, qui se faisaient sentir en 1926.

Outre ce qui vient d'être dit, les dispositions suivantes de l'administration ferroviaire ont exercé une influence salutaire sur l'augmentation du trafic:

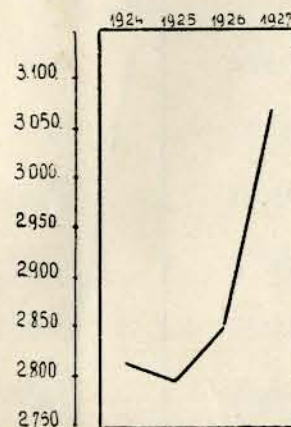
1. Le temps de parcours de la houille, exportée des mines aux ports

2. unormowano zapas węgla, oczekującego w wagonach w Gdańsku, w Gdyni i na sąsiednich większych stacjach w oczekiwaniu przybycia do portu statków do 30 — 35.000 tonn maximum,
3. oddano do ruchu 2.400 nowozbudowanych węglarek,
4. przyspieszono naprawę uszkodzonych wagonów,
5. odroczone na okres jesienny termin rewizji technicznej okresowej wagonów, przez co obrót ich nie uległ pogorszeniu,
6. ponownie zwolniono od 1/VII niektóre ładunki od 5% dopłaty za przewóz w wagonach krytych w celu odciążenia węglarek i platform, których brak dawał się odczuwać do przewozu węgla i drzewa.

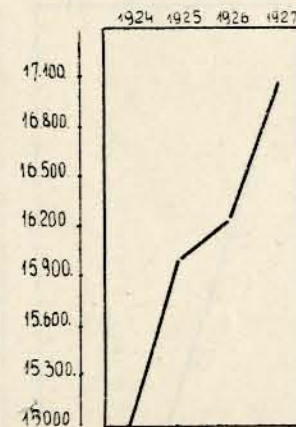
Dzięki tym wysiłkom praca kolei za cały rok 1927 osiągnęła 16.198 wagonów przeciętnie dziennie, z których 13.987 ładowano na własnych stacjach.

- a été raccourci jusqu'à un minimum possible (40—50 heures).
2. Les amas de charbon, qui attendaient dans les wagons à Gdańsk, Gdynia et les stations avoisinantes la venue des vaisseaux aux ports, ont été normalisés jusqu'à 30.000 — 35.000 tonnes au maximum.
 3. 24.000 houillères nouvellement construites ont été mises en circulation.
 4. La réparation des wagons avariés a été accélérée.
 5. Le terme de la revision technique periodique des wagons a été remis à la saison d'automne, en conséquence de quoi leur circulation n'a pas subi de dégression.
 6. A partir du 1.VII certaines catégories de charges ont été exonérées du supplément de 5%, payé pour le transport en wagons couverts, introduit afin de libérer les houillères et les plateformes, dont le besoin se faisait sentir vu le transport du charbon et du bois.
- Grâce à ces efforts le travail des chemins de fer pendant l'exercice 1927 atteignit en moyenne 16198 wagons par jour, dont 13987 chargés sur les propres stations.

WYKRES N°1
Diagramme N°1

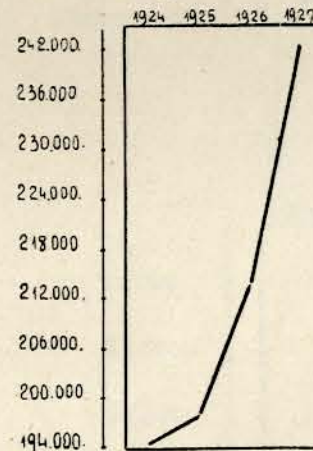


WYKRES N°2
Diagramme N°2



WYKRES N°3

Diagramme N°3



OBJAŚNIENIA

Explications

WYKRES N°1 Ilość parowozów przeciętna dzienna.

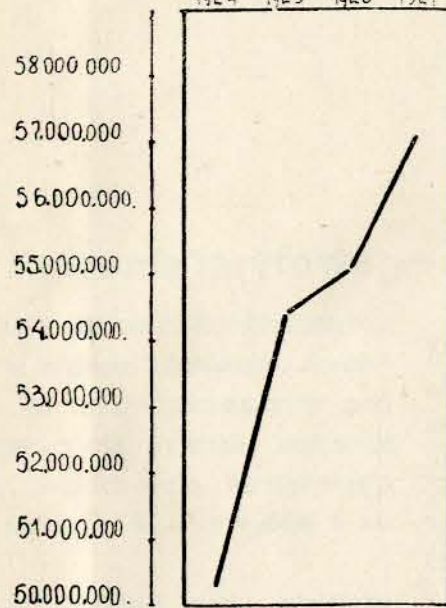
Diagramme N°1 Effectif des locomotives en moyenne par jour

- N°2: Ilość osi wagonów osobowych przeciętna dzienna.
Nombre d'essieux en moyenne par jour.
- N°3: Ilość osi wagonów towarowych przeciętna dzienna.
Nombre d'essieux en marchandises par jour.

WYKRES №1.

Diagramme №1.

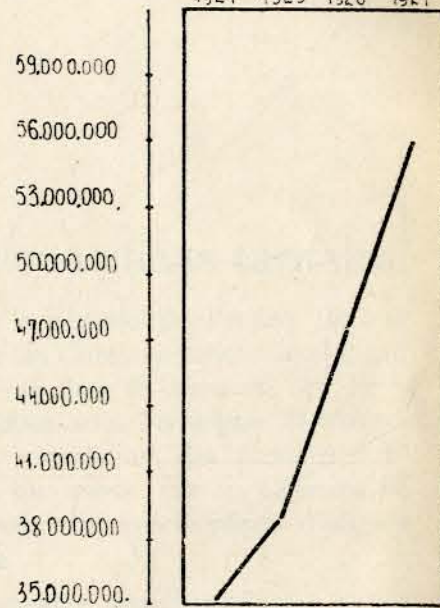
1924 1925 1926 1927



WYKRES №2.

Diagramme №2.

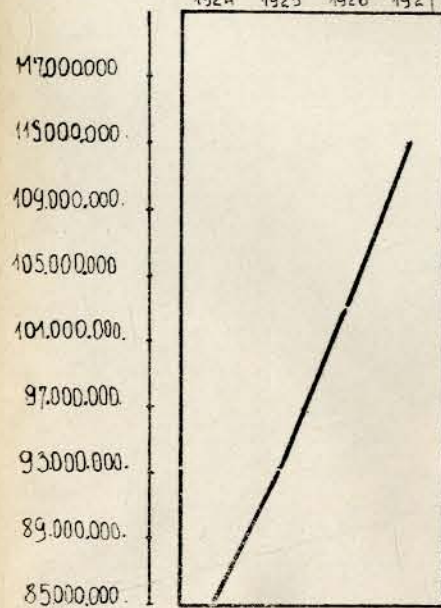
1924 1925 1926 1927



WYKRES №3.

Diagramme №3.

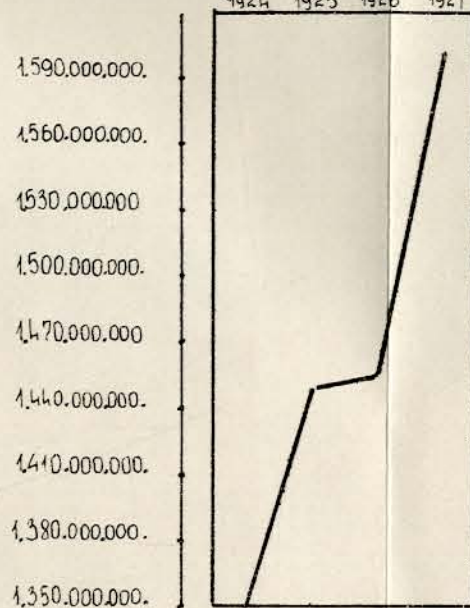
1924 1925 1926 1927



WYKRES №4.

Diagramme №4.

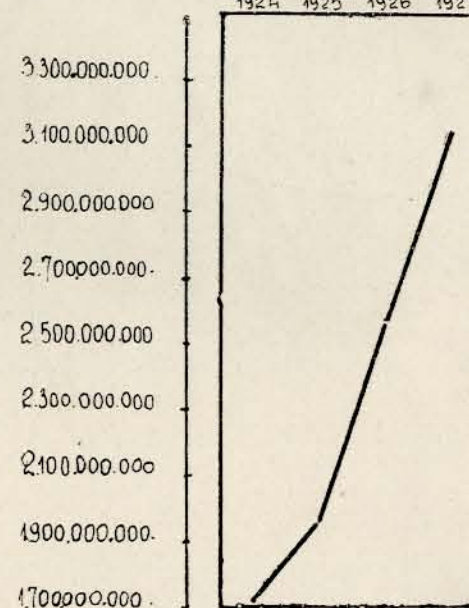
1924 1925 1926 1927



WYKRES №5.

Diagramme №5.

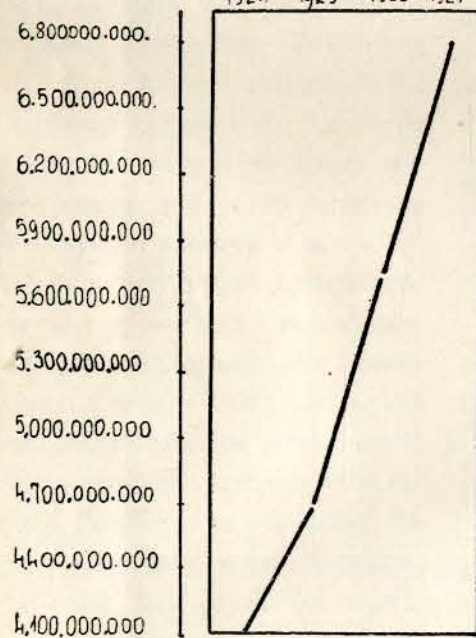
1924 1925 1926 1927



WYKRES №6.

Diagramme №6.

1924 1925 1926 1927



OBJAŚNIENIA.

Explications.

WYKRES №1: Ilość parowozokilometrów w pociągach ruchu osobowego

Diagramme №1: (Parcours des locomotives dans les trains à voyageurs) loc. km.

№2: Ilość parowozokilometrów w pociągach ruchu towarowego

(Parcours des locomotives dans les trains à marchandises) loc. km.

№3: Ogółem ilość parowozokilometrów w pociągach.

(Total loc. km.)

WYKRES №4: Ilość osio-klm wagonów osobowych

Diagramme №4: (Parcours des voitures essieux km)

№5: Ilość osio-klm wagonów towarowych ładownych

(Parcours des wagons à marchandises chargés essieux-klm)

№6: Ilość osio-klm w wszystkich wagonach

(Total essieux-klm)

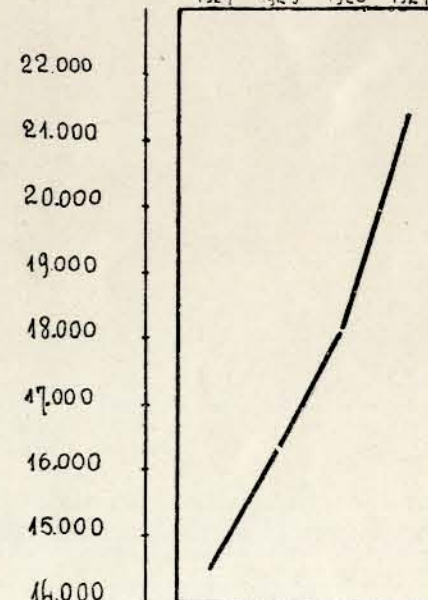
WYKRES №7: Przeciętny przebieg wagonu towarowego czynnego..... osio-klm.

Diagramme №7: (Parcours moyen d'un wagon en service essieux -klm.)

WYKRES №7.

Diagramme №7.

1924 1925 1926 1927



X. Zarządzenia taryfowe.—X. Dispositions tarifaire.

Działalność taryfowa Ministerstwa Komunikacji w zakresie *przewozów towarowych* była w 1927 r. prowadzona pod znakiem popierania wywozu zagranicę produktów polskich oraz tranzytowego przewozu przez P. K. P. towarów z zagranicy.

Pierwszej poważnej zniżki udzielono w tym kierunku od dnia 1 marca wywozowi węgla przez Gdańsk, Gdynię i Tczew pod wpływem załamania się dotychczasowej pomyślniej konjunktury wskutek likwidacji strejku węglarzy angielskich. Zasadniczą opłatę — 12 zł. za tonnę — niżono do 9,2 zł. do Gdańska i Gdyni, i do 8,7 zł. do Tczewa. Poza to te niżone opłaty zredukowano jeszcze o 1 zł. na tonnie na okres pierwszych 6 miesięcy w przewidywaniu, że właśnie w tym pierwszym okresie walka o rynki węglowe będzie najzaciętszą.

Ponieważ w walce tej wystąpiły z udziałem czynnym pierwsze statki naszej floty handlowej, aby ułatwić im przeto współzawodnictwo przyznano statkom Państwowej Żeglugi Polskiej oraz prywatnej Żeglugi Wisła-Bałtyk zasiłek w kwocie miliona złotych z opłat taryfowych na wywóz węgla przez Gdańsk i Gdynię.

Dans la période de l'année 1927 le Ministère des Communications développait son activité dans le domaine des tarifs marchandises sous l'enseigne de protection de l'exportation des produits indigènes et du transit par les Chemins de fer polonais des marchandises d'origine étrangère.

La première mesure tendant à ce but était une réduction importante des prix de transport accordée le 1 mars à l'exportation de la houille via Danzig, Gdynia et Tczew. Cette réduction a été occasionnée par une crise que la conjoncture, favorable jusqu'à ce temps pour cet article, a subie ensuite de la liquidation de la grève des mineurs anglais. Le prix de transport fondamental de 12 zlotys par tonne a été réduit à 9,2 zlotys pour Danzig et Gdynia et à 8,7 zlotys pour Tczew.

Ces derniers prix ont été réduits en outre provisoirement de 1 zloty par tonne pour la période de six premiers mois, puisqu'on pouvait prévoir que justement dans sa première phase la lutte pour la conquête des marchés de la houille sera la plus acharnée.

Dans le but de faciliter la concurrence aux premiers vaisseaux de notre flotte commerciale, qui ont pris activement part à cette lutte, une subvention

Aby skompensować tak znaczne obniżenie taryf wywozowych Ministerstwo Komunikacji było zmuszone podwyższyć o jedną klasę taryfy na przewozy węgla i koks, wewnątrz kraju.

W tym samym czasie ujawniło się pogorszenie naszego bilansu handlowego z powodu wzrostu przywozu, a zmniejszenia wywozu. Aby wywóz ten poprzez przeznaczono z przewyżki dochodów eksploatacyjnych w 1926 r. kwotę 5 milionów złotych na pokrycie najniezbędniejszych zniżek taryfowych. W porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami oraz sferami gospodarczymi ustalono spis artykułów, wymagających poparcia przy wywozie zagranicę, oraz wymiar niezbędnej zniżki. Specjalna wyjątkowa taryfa XLIV została w myśl tego wprowadzona dnia 10 kwietnia na okres do dnia 30 września.

Celem podniesienia wartości wywozu drzewa wprowadzono ulgowy sposób obliczania przewoźnego w razie zatrzymania eksportowego materiału tartego w Tczewie i Bydgoszczy dla dalszej jego obróbki na heblarkach.

Tymczasem sytuacja w zabiegach o zachowanie rynków bałtyckich dla naszego węgla coraz się obostrzała. Wskutek przyznania przez rząd angielski specjalnych zasiłków mających na celu popieranie wywozu węgla angielskiego, Ministerstwo Komunikacji uznało za wskazane nie tylko przedłużyć do końca roku wyjątkowo niższe opłaty, ustalone pierwotnie na okres pod koniec sierpnia, ale je nawet dalej obniżyć, a mianowicie: dnia 15 października do 7,7 zł. od tonny do Gdańska i Gdyni, a do 7 zł. do Tczewa, zaś dnia

d'un million zlotys, chargeant les revenus du transport de la houille via Danzig et Gdynia, a été accordée aux vaisseaux de la „Navigation Polonaise de l'Etat (Państwowa Żegluga Polska) et à ceux de la Compagnie de la navigation privée „Wisła-Baltyk“.

Pour compenser une réduction si considérable des tarifs d'exportation le Ministère des Communications a été obligé d'élever d'une classe les prix de transport de la houille et du coke à l'intérieur du pays.

Dans le même temps l'accroissement de l'importation et la diminution de l'exportation a eu une influence défavorable à notre bilan commercial.

Pour protéger l'exportation, de l'excédent des revenus d'exploitation pour l'année 1926 une somme de 5 millions zlotys a été destinée aux réductions des tarifs le plus indispensables. D'accord avec les Ministres intéressés et les organisations économiques on a établi un relevé des produits dont l'exportation exigeait l'appui, et fixé les réductions indispensables. En conséquence un tarif spécial exceptionnel XLIX a été introduit pour la période depuis le 10 avril jusqu'à 30 septembre.

En but d'augmenter la valeur du bois exporté un tarif réduit a été accordé aux transports du bois scié, destinés à l'exportation et retenus à Tczew ou Bydgoszcz pour y subir un rabotage mécanique.

Cependant la situation quant à nos efforts de conserver les marchés baltiques pour notre houille s'aggravait de plus en plus. A la suite des subventions spéciales accordées par le gouvernement anglais pour raviver l'exportation des charbon anglais le Ministère des Communications reconnu comme indispensable non seulement de prolonger jusqu'à la fin de l'année les taxes exceptionnellement ré-

15 grudnia — do 7,2 zł. w pierwszym wypadku i do 6,5 zł. — w drugim.

Wzmógłony skutek tych zarządzeń wywóz węgla, cementu i innych produktów zagranicę, a specjalnie przez Gdańsk i Gdynię, wymagał przedsięwzięcia środków do zapewnienia wracającym wagonom ładunku powrotnego. W tym celu przyznano znaczne zniżki do 20% i więcej z już niżonych opłat według taryf wyjątkowych za przewozy w ilościach kontyngentowych z Gdańska i Gdyni złomu żelaznego i stalowego do hut polskich, oraz tegoż złomu jak również rud wszelkich, pirytów i fosforytów do hut czesko-słowackich w Witkowicach, Swinowie i Trzyńcu, zawierając w tym celu specjalne układy z kolejami Czechosłowacji.

W tym samym kierunku ściągnięcia tranzytu towarów zagranicznych na P. K. P. szła działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie komunikacji międzynarodowych. W ciągu 1927 r. wprowadzono następujące bezpośrednie komunikacje towarowe w tranzycie przez Polskę:

- a) pomiędzy Niemcami a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad od 1 stycznia 1927 r. i
- b) pomiędzy Niemcami a Czechosłowacją od dnia 1 stycznia 1928 r.

Równocześnie nie ustawano w pracy nad rozszerzeniem bezpośrednich komunikacji towarowych pomiędzy Polską, a innymi państwami Europy.

Z nowych komunikacji, zawartych w okresie sprawozdawczym wymienić należy:

duites, fixées primitivement jusqu'au mois d'août, mais de les réduire davantage notamment: le 15 octobre — à 7,7 zlotys par tonne pour Danzing ou Gdynia et à 7 zlotys pour Tczew; et le 15 décembre — à 7,2 zlotys dans le premier cas et à 6,5 zlotys dans le second.

L'accroissement de l'exportation de la houille, du ciment et d'autres produits indigènes, résultant des ces dispositions, exigeait des mesures pour assurer la charge aux wagons retournant à vide. Dans ce but les réductions considérables, s'élevant à 20% et au delà du prix de transport déjà réduit par tarifs exceptionnels, ont été accordées aux transports de mitraille de fer et d'acier, expédiés de Danzig ou Gdynia par contingents d'une certaine quantité à destination des fonderies polonaises et de mitraille des minerais de toutes sortes, des pyrites et des phosphorites en destination des fonderies tchécoslovaques à Witkowitz, Swinów et Trzyniec en vertu des arrangements spéciaux, conclus avec les chemins de fer tchécoslovaques.

Dans le domaine des trafics internationaux les chemins de fer polonais poursuivaient le but d'attirer les transports en transit sur les lignes polonaises. Lors de l'année 1927 on a établi les trafics marchandises directs suivants en transit par la Pologne:

- 1) depuis le 1 janvier 1927 — entre l'Allemagne et l'Union des Républiques Socialistes de Soviets,
- 2) depuis le 1 janvier 1928 entre l'Allemagne et la Tchécoslovaquie.

Simultanément on n'a pas cessé de développer les trafics marchandises directs entre la Pologne et autres pays de l'Europe.

Parmis les trafics nouveaux, établis dans l'année d'exercice, il convient mentionner:

- a) komunikację towarową z Bułgarią, wprowadzoną w życie od dnia 1 lutego 1927 r. i
- b) komunikację towarową z Turcją, wprowadzoną w życie od dnia 1 stycznia 1928 r.

Pozatem przeprowadzono następujące zmiany w komunikacjach już istniejących.

Odrębne przepisy, istniejące w komunikacjach Polski z Czechosłowacją, Austrią, Włochami, Szwajcarią, Jugosławią i Rumunją, zastąpiono od dnia 1 kwietnia 1927 r. nowymi przepisami, wspólnymi dla komunikacji Polski z wszystkimi wymienionymi krajami, co uprościło ogromnie korzystanie z bezpośrednich taryf sferom handlowym polskim.

W komunikacji z Czechosłowacją taryfy dotychczasowe zastąpiono od dnia 1 września bezpośrednią taryfą związkową z opłatami, obliczonymi za całą odległość przewozu i wyrażonymi w złotych dla przesyłek z Czechosłowacji do Polski i w koronach — dla przesyłek do Czechosłowacji.

W komunikacji z Austrią także taryfy bezpośrednio wprowadzono od 1 listopada 1927 r. narazie tylko dla przewozów węgla. Zniżone opłaty tych taryf, wyrażone w szylingach austriackich, rozciągnięto również na przewozy węgla polskiego do granic Włoch, Szwajcarii i Jugosławji.

W taryfie na *przewóz osób i bagażu* w ruchu wewnętrznym, po podwyżce opłat o 10%, przeprowadzonej w grudniu 1926 r. zmian większych w roku sprawozdawczym nie było. Natomiast w obrocie międzynarodowym bezpośrednio taryfy osobowe osiągnęły znaczny rozwój. W 1927 r.

- a) le trafic marchandises avec la Bulgarie, ouvert le 1 février 1927, et
- b) le trafic marchandises avec la Turquie, ouvert le 1 janvier 1928.

En outre dans les trafics existants ont été effectuées les modifications suivantes:

Les prescriptions qui existaient séparément pour les trafics entre la Pologne et la Tchécoslovaquie, l'Autriche, la Suisse, la Yougoslavie et la Roumanie ont été remplacées à partir du 1 avril 1927 par les nouvelles prescriptions, communes pour le trafic entre la Pologne et tout les pays mentionnés, ce qui a simplifié considérablement aux milieux industriels et commerciaux en Pologne l'emploi des tarifs directs.

Les tarifs applicables dans le trafic avec la Tchécoslovaquie ont été remplacés à partir de 1 septembre, par un tarif direct contenant les prix de transport calculés pour le parcours total du transport et exprimés en zlotys pour les envois expédiés de la Tchécoslovaquie en destination de la Pologne — et en couronnes tchécoslovaques pour les envois transportés de la Pologne en destination de la Tchécoslovaquie.

Depuis le 1 novembre 1927 on a mis en vigueur les tarifs directs du même type dans le trafic avec l'Autriche, applicables pour le moment aux transports de la houille seulement. Les prix réduits de ces tarifs, exprimés en schillings autrichiens, sont applicables aussi aux transports de la houille polonaise jusqu'aux frontières de l'Italie, de la Suisse et de Yougoslavie.

Le tarif pour le transport des voyageurs et des bagages en trafic intérieur après l'augmentation des prix de 10% en décembre 1926, n'a subi, lors de l'année d'exercice 1927, aucun changement considérable.

Lors de l'année 1927 on a mis en vi-

wprowadzono następujące nowe komunikacje osobowe i bagażowe:

- a) pomiędzy Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad od dnia 1 listopada 1927 r. z opłatami, wyrażonymi w dolarach;
- b) pomiędzy Polską i Państwami Bałtyckimi (Łotwą, Litwą, Estonją) z jednej strony, a Francją, Belgią, Anglią i Holandją — z drugiej strony — od 1 stycznia 1928 r. Opłaty wyrażono we frankach franc. za przebieg kolejami Francji i Belgji i w dolarach — za resztę przebiegu;
- c) pomiędzy Czechosłowacją a Rumunją tranzytem przez Polskę od 15 sierpnia 1927 r.;
- d) pomiędzy Polską a Włochami tranzytem przez Czechosłowację, Austrię, Jugosławię oraz Szwajcarię — od 1 maja 1927 r., z opłatami, wyrażonymi w kierunku z Polski w złotych, a w kierunku z Włoch — w lirach; i
- e) pomiędzy Polską a Danją, Szwecją i Norwegją — od dnia 1 grudnia 1927 r., z opłatami, wyrażonymi w walutach krajowych.

We wszystkich tych taryfach obowiązuje zasada, że opłatę za przejazd pobiera się za całą odległość w walucie kraju sprzedaży biletu, na podstawie ustalonego perjodycznie kursu.

Oprócz tego od dnia 1 października 1927 r. wprowadzono taryfę na międzynarodowy przewóz przesyłek nadzwyczajnych pociągiem „Nord-Express“ pomiędzy Polską i Krajami Bałtyckimi a Francją i Belgią. Opłaty w tej taryfie wyrażono we frankach francuskich za przebieg kolejami Francji i Belgji, i w dolarach — za resztę przebiegu.

gueur les nouveaux tarifs suivants pour le transport des voyageurs et des bagages:

- a) à partir du 1 novembre 1927 — entre la Pologne et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, avec les taxes exprimées en dollars;
- b) à partir du 1 janvier 1928 — entre la Pologne et les Etats Baltiques (Lettonie, Lithuanie et Esthonie) d'une part et la France, la Belgique, Grande Bretagne et la Hollande d'autre part. Les taxes y sont exprimées en francs français pour le parcours des chemins de fer français et belges et en dollars pour le parcours d'autres chemins de fer;
- c) à partir du 15 août 1927 — entre la Tchécoslovaquie et la Roumanie en transit par la Pologne;
- d) à partir du 1 mai 1927 — entre la Pologne et l'Italie en transit par la Tchécoslovaquie, l'Autriche, la Yougoslavie et la Suisse. Les taxes de ce tarif sont exprimées en zlotys pour les transports de la Pologne, et en lires pour les transports de l'Italie;
- e) à partir du 1 décembre 1927 — entre la Pologne, Danemark, Suède et Norvège avec les taxes exprimées en monnaies de pays relatifs.

Tous les tarifs susmentionnés ont adopté le principe, que le prix de transport pour le parcours entier est perçu en monnaie du pays de la vente du billet, selon le cours périodiquement établi.

Enfin, à partir du 1 octobre 1927 on a introduit, entre la Pologne et les Pays Baltiques d'une part et la France et la Belgique d'autre part, le tarif pour le transport dans les trains du „Nord Express“ des envois „express“. Les taxes de ce tarif sont exprimées en francs français pour le parcours sur les chemins de fer de la France et de la Belgique et en dollars pour le reste du parcours.

XI. Wyniki finansowe. — XI. Résultats financiers.

Ogólna poprawa stosunków gospodarczych kraju, która zaznaczyła się w połowie 1926 r., trwała nieprzerwanie również w r. 1927 i wyraziła się między innymi w dość znacznym stosunkowo wzroście przewozów kolejowych wszystkich kategorii. Odośne wyniki z okresu sprawozdawczego przedstawiają się w cyfrach ogólnych jak następuje:

L'amélioration des conditions économiques qui s'est signalée vers la moitié de 1926, continua à durer sans interruption aussi dans le courant de 1927, et s'est exprimée entre autres dans une sensible augmentation des transports ferroviaires de toutes les catégories. Les résultats relatifs de la période budgétaire, dont nous rendons compte actuellement, sont exprimés en chiffres généraux dans le relevé, qui suit:

RODZAJ PRZEWOZÓW <i>CATEGORIES DE TRANSPORTS</i>	Koleje normalnotorowe <i>Chemins de fer à voie normale</i>	Koleje wąskotorowe <i>Chemins de fer à voie étroite</i>	RAZEM <i>TOTAL</i>	W stosunku do r. 1926 <i>Par rapport à 1926</i>
	W tysiącach — en mille			
Przewieziono podróżnych <i>Voyageurs</i>	159.386	1.543	160.934	+ 8,8%
Wykonano pasażero-km. <i>Voyageurs-kilomètres effectués</i>	6.435.186	35.687	6.470.873	+ 7,8%
Przewieziono bagażu i przesyłek nadzwyczajnych tonn <i>Bagages et colis messageries en tonnes</i>	260	1	261	+ 49,1%
Ogólny przebieg bagażu i przesyłek nadzwyczajnych tonno-km. <i>Parcours total des bagages et de colis-messageries en tonnes-km.</i>	32.290	32	32.342	+ 17,8%
Przewieziono ładunków handlowych i wojskowych tonn <i>Charges commerciales et militaires en tonnes</i>	65.410	4.606	70.016	+ 17,1%
Ogólny przebieg (taryfowy) ładunków handlowych i wojskowych t.-km. <i>Total des parcours (tarifaire) des charges commerciales et militaires en tonnes-km.</i>	17.560.080	104.724	17.664.804	+ 14,6%

Oдноśnie do przewozu osób należy zauważyć, że począwszy od r. 1924 frekwencja podróżnych wykazywała stale z roku na rok tendencję zniżkową i osiągnęła w r. 1926 najniższy swój poziom. Wzrost jej w r. 1927 mimo podwyższenia taryfy osobowej w grudniu 1926 r. o 10—15%, oraz mimo wzmagającej się konkurencji autobusowej jest znamienym dowodem ożywienia się życia gospodarczego.

Bardzo znaczny wzrost przewozu bagażu i przesyłek nadzwyczajnych (ekspresowych) dotyczy przede wszystkim tych ostatnich przesyłek, których ilość zwiększyła się blisko o 75%.

W ruchu towarowym zwiększył się, w porównaniu z r. 1926, przewóz wszystkich prawie ważniejszych grup towarów, w szczególności zaś zboża w ziarnie i mąki (o 20%), materiałów drzewnych (o 20%), żelaza i stali surowych i w półfabrykach, oraz wyrobów z żelaza i stali (o 32%), rudy, żużli z wytapiania rud i szlaki (o 34%), cementu, wapna hydraulicznego, wapienia palonego i dolomitu (o 35%), kamieni i wyrobów kamiennych (o 62%), nawozów sztucznych i naturalnych (o 42%) i t. p. Wzrósł również znacznie (blisko o 30%) tranzyt towarów przez koleje polskie. Obniżył się natomiast nieco (blisko o 2%) ogólny przewóz węgla, co stoi w związku z pewnym zmniejszeniem się eksportu węgla głównie przez granice lądowe, po zakończeniu strejku angielskiego. Należy jednak zauważyć, że mimo zmniejszenia się ogólnej cyfry wywozu węgla, wywóz przez porty (Gdańsk, Gdynia i Tczew) zwiększył się znacznie, co wspólnie z wzrostem przewozu węgla dla potrzeb krajowych wyrównało prawie w zupełności ubytek w eksporcie ogólnym.

Należy zaznaczyć, że pierwsze miesiące roku bieżącego wykazują dalszy, jakkolwiek nieco powolniejszy, wzrost przewozów wszystkich kategorii, co jest dowodem, że omawiane wyżej zwiększenie

En ce qui concerne le trafic voyageurs, il conviendrait de faire remarquer, qu'à partir de l'année 1924 la fréquentation des voyageurs accusait d'année en année une tendance de baisse et atteignit en 1926 son niveau minimum. Son augmentation en 1927 malgré l'augmentation du tarif voyageurs de 10—15% (en décembre 1926) et malgré la concurrence grandissante de la circulation des autocars, peut être considérée comme preuve irréfutable, que la vie économique du pays subit un sensible développement.

La très-notable augmentation du transport des bagages et des colis messageries touche surtout ces derniers, puisqu'ils sont majorés de près de 75%.

Dans le trafic marchandises le transport de presque tous les groupes les plus importants s'est augmenté en comparaison avec 1926, savoir: blé en graine et farine de 20%; matériaux de bois de 20%; fer et acier bruts et ouvrés grossièrement ainsi que le fer et l'acier fabriqués — de 32%; minerais, scories, produites par la fonte des minerais et mâchefer — de 34%; ciment, chaux hydraulique, pierre calcaire et dolomite — de 35%; pierre et produits de pierre de 62%; engrais artificiels et naturels — de 42%. Le transit des chemins de fer polonais s'est aussi augmenté considérablement (de près de 30%). Par contre on voit diminuer (de près de 2%) le transport de la houille, à la suite d'une certaine réduction de l'exportation de la houille surtout par les frontières continentales, la grève anglaise ayant été terminée. Il faut toutefois faire remarquer, que malgré la diminution du chiffre total de l'exportation du charbon, l'exportation par les ports (Gdańsk, Gdynia et Tczew), s'agrandit sensiblement, ce qui compensa, conjointement avec le transport du charbon pour les besoins locaux, presque en-

się przewozów w r. 1927 nie było objawem przemijającym.

Omówiony wyżej wzrost przewozów kolejowych wpłynął dodatnio na wyniki finansowe P. K. P., przyczyniając się w znacznej mierze do zwiększenia się dochodów kolei. Jakkolwiek wzrost przewozów spowodował z natury rzeczy — obok szeregu innych przyczyn, o których będzie mowa — równoczesny znaczny stosunkowo wzrost wydatków eksploatacyjnych, zwłaszcza zależnych bezpośrednio od intensywności ruchu, to jednak ostateczny ogólny wynik eksploatacji w roku sprawozdawczym można w danych warunkach nazwać pomyślnym.

Wynik ten przedstawia się w zaokrąglonych cyfrach ogólnych jak następuje:

P R Z E D M I O T D E T A I L	Koleje normalnotorowe <i>Chemins de fer à voie normale</i>	Koleje wąskotorowe <i>Chemins de fer à voie étroite</i>	RAZEM TOTAL	W porównaniu z r. 1926
	w tysiącach złotych — en mille zlotys			En comparaison avec 1926
Wpływy z eksploatacji. <i>Recettes de l'exploitation</i>	1.341.523	16.815	1.358.338	+ 21,5%
Wydatki eksploatacyjne <i>Dépenses de l'exploitation</i>	1.099.870	15.621	1.115.491	+ 27,5%
Nadwyżka z eksploatacji <i>Excédant de l'exploitation</i>	241.653	1.194	242.847	+ 34,2%
Współczynnik eksploatacyjny <i>Coefficient de l'exploitation</i>	82,0	92,9	82,1	— 2,0%

Wykazane wyżej wpływy z eksploatacji składają się z następujących głównych pozycji:

tièrement le déficit de l'exportation totale.

Il convient de faire observer, que les premiers mois de l'année courante continuent à accuser une augmentation des transports de toutes les catégories, bien qu'un peu ralentie ce qui prouve, que l'augmentation des transports en 1927 n'était pas un phénomène passager.

L'augmentation des transports ferroviaires, dont il vient d'être parlé, influence salutairement les résultats financiers des P. K. P. en contribuant grandement à l'augmentation des recettes. Bien que l'augmentation du nombre des transports ait causé naturellement — sans parler des autres causes nombreuses, qui seront exposées ultérieurement — une augmentation parallèle des dépenses de l'exploitation, surtout de celles, qui dépendent directement de l'intensité du trafic, toutefois le résultat définitif de l'exploitation de cet exercice peut être considéré dans les conditions données comme entièrement positif.

Ce résultat est exposé en chiffres ronds comme suit:

Les recettes mentionnées plus haut se composent des positions principales suivantes:

RODZAJ WPŁYWÓW <i>DETAIL DES RECETES</i>	Koleje normalnotorowe <i>Chemins de fer à voie normale</i>	Koleje wąskotorowe <i>Chemins de fer à voie étroite</i>	RAZEM <i>TOTAL</i>	W porównaniu z r. 1926 <i>En comparaison avec 1926</i>
	w tysiącach złotych — <i>en mille zlotys</i>			
Przewóz osób <i>Voyageurs</i>	313.254	2.378	315.632	+ 16,8%
Przewóz bagażu i przesyłek nadzwyczaj. <i>Bagages et colis messageries</i>	17.629	50	17.679	+ 25,9%
Przewóz ładunków handlowych i wojskowych <i>Charges commerciales et militaires</i>	890.179	11.769	901.948	+ 29,6%
Przewóz poczty <i>Postes</i>	11.184	—	11.184	— 16,1% ¹⁾
Przewóz przesyłek gospodarczych ²⁾ <i>Transports de régie</i>	4.517	6	4.523	— 85,6%
Inne dochody <i>Autres recettes</i>	104.760	2.612	107.372	+ 14,7%
		RAZEM .	1.358.338	
		TOTAL		

UWAGA: 1) W r. 1926 wpłacił Zarząd pocztowy, oprócz bieżących opłat za przewóz poczty, również należności z lat poprzednich.

2) Dotyczy tylko I kwartału, gdyż z dniem 1 kwietnia 1927 r. zniesiono zaliczanie należności przewozowych za przesyłki służbowe na cele eksploatacji.

Okoliczność, że wpływy z przewozu osób i towarów wzrosły procentowo w porównaniu z r. 1926 w znacznie wyższym stopniu, niż dotyczące przewozy, tłumaczy się tem, że w ciągu, a zwłaszcza z końcem r. 1926, dokonano podwyższenia odnośnych taryf przewozowych (na kolejach normalnotorowych taryfy towarowej w czerwcu i grudniu 1926 r., taryfy osobowej w grudniu 1926 r.; na kolejach wąskotorowych taryfy towarowej w grudniu 1926 r., taryfy osobowej z dniem 1 stycznia 1927 r.).

REMARQUE 1. L'Administration des Postes a versé en 1926 les arriérés des années précédentes avec les versements courants pour transport de la poste.

2. Se rapporte seulement au premier trimestre vu que le port en compte des redevances pour les transports de service a été supprimé à partir du 1.IV.1927.

Le fait que les recettes du trafic voyageurs et marchandises se sont augmentées en pourcentage en comparaison avec 1926 dans un degré beaucoup plus haut, que les transports relatifs, s'explique par la circonstance, qu'au courant de l'année 1926 et surtout vers sa fin les tarifs correspondants ont été majorés (sur les chemins de fer à voie normale le tarif marchandises fut augmenté en juin et décembre 1926, le tarif voyageurs en décembre 1926; sur les lignes à voie étroite - le tarif marchandises - en décembre 1926, le tarif voyageurs à la date du 1 janvier 1927).

Podział wydatków eksploatacyjnych na wydatki osobowe i ściśle rzeczowe przedstawia się jak następuje:

La répartition de dépenses du personnel et des dépenses strictement réelles se présente comme suit:

RODZAJ WYDATKÓW <i>D E T A I L</i>	Koleje normalnotorowe <i>Chemins de fer à voie normale</i>	Koleje wąskotorowe <i>Chemins de fer à voie étroite</i>	RAZEM <i>TOTAL</i>	W porównaniu z r. 1926 <i>En comparaison avec 1926</i>
	w tysiącach złotych — <i>en mille zlotys</i>			
Płace i inne wynagrodzenia pracowników zaliczonych na wydatki osobowe <i>Traitements et autres rémunérations des travailleurs, portés au compte du personnel</i>	408.469	7.272	415.741	+ 20,5%
Płace i inne wynagrodzenia pracowników zaliczonych na wydatki rzeczowe. <i>Traitements et autres rémunérations des travailleurs portés au compte des dépenses réelles</i>	241.774	4.093	245.867	+ 31,6%
Nagrody pieniężne za gorliwą pracę, wynagrodzenia akordowe, zapomogi, zasiłki szkolne <i>Rémunérations pour assiduité pour le travail à forfait, subsides, subventions scolaires</i>	6.464	62	6.526	+ 26,4%
Emerytury i zaopatrzenia wdów i sierot <i>Retraites et assurances des veuves et des orphelins</i>	44.889	98	44.897	+ 18,6%
Razem wydatki osobowe <i>Dépenses personnel total</i>	701.596	11.525	713.121	+ 24,0%
W %% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych <i>En %% du total des dépenses de l'exploitation</i>	63,8	73,8	63,9	+ 4,2%
Wydatki ściśle rzeczowe <i>Dépenses réelles</i>	398.274	4.096	402.370	+ 11,0%
W %% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych <i>En %% du total des dépenses de l'exploitation</i>	36,2	26,2	36,1	— 7,2%

Znaczny wzrost wydatków osobowych został spowodowany głównie następującymi okolicznościami:

1. Zwiększeniem się ogólnej ilości zatrudnionych pracowników. Jakkolwiek bowiem redukcja pracowników stałych, rozpoczęta w r. 1923 i przeprowadzana drogą naturalnego ubytku, była ze względów organizacyjnych kontynuowana rów-

L'augmentation considérable des dépenses personnelles trouve ses raisons dans les circonstances suivantes:

1. Augmentation du nombre de travailleurs. Bien que la réduction du nombre d'agents fixes, commencée en 1923 et continuée par voie de défection naturelle, fut également continuée en 1927, ce qui était dicté par besoins de l'orga-

niez w r. 1927 i dała w rezultacie zmniejszenie się średniej rocznej ilości pracowników stałych o 3.023 głów, to jednak znaczny wzrost przewozów i ruchu kolejowego zmusił Zarząd kolejowy do uzupełnienia niedostatecznej w tych warunkach ilości pracowników w niektórych gałęziach służby (służba stacyjna, konduktorska, parowozowa i wagonowa) odpowiednią liczbą pracowników czasowych. Na dalsze zwiększenie się ilości zatrudnionych pracowników czasowych wpłynęło wykonanie robót około renowacji nawierzchni (wymiana szyn, podkładów i balastu) w znacznie większych rozmiarach, niż w r. 1926, oraz forsowanie pracy w warsztatach kolejowych celem zwrócenia ruchowi jaknajwiększej ilości wycofanych do naprawy wagonów towarowych.

Pod wpływem powyższych okoliczności zwiększyła się ogólna ilość zatrudnionych w r. 1927 pracowników czasowych w porównaniu z r. 1926, średnio rocznie o 10.439 głów, co, po uwzględnieniu wskazanej wyżej redukcji pracowników stałych, spowodowało wzrost stanu ilościowego wszystkich pracowników o 7.416 głów.

2. Zwiększeniem poborów pracowników stałych i zaopatrzeń emerytów, wdów i sierot wskutek przyznania im, począwszy od 1 stycznia 1927 r. stałego 10% dodatku i wypłacenia ponadto jednorazowego zasiłku w jesieni 1927 r., oraz ogólnym wzrostem cen rynkowych robocizny, według których opłacani są pracownicy czasowi.

Na zwiększenie się wydatków ściśle rzeczowych wpłynął, oprócz momentów wspomnianych wyżej w p. 1, w znacznej mierze również wzrost cen przeważnej ilości materiałów, używanych w eksploatacji.

W uzupełnieniu powyższych danych co do eksploatacji kolei podaje się niżej

nisation, elle donna néanmoins en résultat une réduction moyenne annuelle de 3023 travailleurs; toutefois une grande augmentation des transports et du mouvement contraignit l'Administration ferroviaire à compléter le nombre insuffisant dans ces conditions—des travailleurs dans certains domaines du service (agents de stations, conducteurs, mécaniciens, service de wagons) en recrutant un nombre correspondant de travailleurs temporaires.

L'augmentation du nombre des travailleurs temporaires a été causée ensuite par la nécessité d'exécuter des travaux à la rénovation de la superstructure (rechange des rails, des traverses et du ballast) dans l'étendue beaucoup plus sérieuse, que ce n'était fait en 1926, ainsi que du travail plus intense aux ateliers afin de rendre au trafic la plus grande quantité possible de wagons, mis en réparation. A la suite de ces circonstances le nombre des travailleurs temporaires, employés en 1927 s'est accru en comparaison avec 1926 de 10.439 en moyenne par an, ce qui a amené—en considérant la réduction de travailleurs fixes, mentionnée antérieurement—une augmentation de la totalité des travailleurs de 7416 personnes.

2. L'augmentation des traitements des agents fixes et les subventions des retraités, des veuves et orphelins, auxquels il a été accordé à partir du 1 Janvier 1927 un supplément permanent de 10%, ensuite le payement en automne 1927 d'un subside exceptionnel et enfin la majoration générale du prix de la main d'oeuvre auquel se conforment les salaires des travailleurs temporaires.

La majoration des prix de la plupart des matériaux, indispensables pour l'exploitation, exerça aussi une sensible influence sur l'augmentation des dépenses réelles, sans parler des facteurs, mentionnés au p. 1.

ogólny obraz gospodarki finansowej P.K.P. w roku sprawozdawczym, a mianowicie:

Wpływy z eksploatacji	
(jak wyżej)	1.358.338.379,91 zł.
Zwrot zaliczek gwarancyjnych i kredytowanych niedoborów kolei prywatnych	398.298,06 „
Razem wpływy zwyczajne	1.358.736.677,97 zł.
Wydatki eksploatacyjne (jak wyżej)	1.115.491.205,79 zł.
Wypłata zaliczek gwarancyjnych i kredytowanie niedoborów kolei prywat.	1.587.997,73 „
Żegluga powietrzna (wydatki zwyczajne)	4.019.721,23 „
Razem wydatki zwyczajne	1.121.098.924,75 zł.
Wydatki nadzwyczaj.	96.183.924,45 „
Razem wszyst. wyd.	1.217.282.849,20 zł.
Pozost. ogóln. nadwyż., z której wpłacono do Skarbu Państwa na pokrycie wydatków ogólnopństwowych	141.453.828,77 zł.
Zatrzymano na zasilenie funduszy obrotowych i pokrycie wydatków nadzwyczajnych w okresie następnym	93.680.925,92 „
Wskazane wyżej wpływy i wydatki z tytułu zaliczek gwarancyjnych i kredytowanych niedoborów dotyczą kolei pry-	

Afin de préciser les données, concernant l'exploitation ferroviaire, une image générale du régime financier des P.K.P. pour l'année 1927 est présentée ci-dessous, savoir:

Recettes de l'exploitation (comme ci-dessus)	1.358.338.379,91 zł.
Remboursement des acomptes de garantie, et déficits crédités des chemins de fer privés	398.298,06 „
Recettes ordinaires Total	1.358.736.677,97 „
Dépenses de l'exploitation (comme ci-dessus)	1.115.491.205,79 „
Versement des acomptes de garantie et crédits des déficits des chemins de fer privés	1.587.997,73 „
Aviation (dépenses ordinaires)	4.019.721,23 „
Dépenses ordinaires Total	1.121.098.924,75 „
Dépenses extraordinaires	96.183.924,45 „
Totalité des dépenses	1.217.282.849,20 „
Reste un excédant de De cette somme il a été versé au Trésor pour les besoins de l'Etat	141.453.828,77 „
Retenu pour alimenter les fonds de roulement et couvrir les dépenses extraordinaires dans la période suivante	93.680.925,92 „
Les recettes et les dépenses à titre d'acomptes de garantie et de déficits crédités, dont il est question plus haut, se rapportent aux chemins de fer privés,	

watnych, eksploatowanych przez Państwo na rachunek ich właścicieli (ogółem 25 kolei ogólnej długości 1.087 km.), oraz 3 kolei prywatnych, eksploatowanych narazie na rachunek Państwa, i stoją w związku bądź to z udzieleniem niektórym z odnośnych Towarzystw akcyjnych gwarancji państwowej celem zabezpieczenia umorzenia i oprocentowania pożyczek budowlanych, pokrycia kosztów zarządu i t.p., bądź też z kredytowaniem niedoborów eksploatacyjnych.

Wydatki na żeglugę powietrzną, wykonywaną przez Towarzystwa prywatne i podporządkowaną Ministerstwu Komunikacji, obejmują w grupie wydatków zwyczajnych: utrzymanie i administrację portów lotniczych, kosztą nadzoru państwowego i subwencje dla odnośnych przedsiębiorstw, w grupie zaś wydatków nadzwyczajnych: urządzenie portów lotniczych, budowę hangarów i t. p.

Wskazane wyżej wydatki nadzwyczajne w sumie 96.183.924,45 zł. obejmują następujące główne pozycje:

Budowa nowych linii i bocznic	18.053 tys. zł.
Rozbudowa istniejących linii, większych węzłów i stacyj kolejowych	21.802 " "
Budowa nowych budynków służbowych i mieszkalnych	8.895 " "
Budowa i rozbudowa warsztatów i innych zakładów kolejowych	3.959 " "
Budowa i rozbudowa urządzeń zabezpieczających ruch pociągów oraz linii telegraficznych i telegraficznych	2.960 " "
Zakup taboru kolejowego	28.326 " "

exploités par l'Etat, au compte de leurs propriétaires (au total 25 lignes d'une longueur de 1087 klm.) ainsi qu'à trois chemins de fer privés, exploités pour le moment au compte de l'Etat; elles ont leur source dans le fait, que l'Etat accorde à des Sociétés par actions respectives sa garantie pour assurer l'amortissement et les intérêts des emprunts de construction, les frais d'administration etc. ou bien il crédite les déficits de l'exploitation.

Les dépenses de l'aviation, effectuée par les Sociétés privées, et subordonnée au Ministère des Communications, comprennent dans le groupe des dépenses ordinaires, l'administration et l'entretien des ports aéronautiques, les frais de la surveillance de l'Etat et les subventions, allouées à ces Sociétés; dans le groupe des dépenses extraordinaires — l'aménagement des ports aéronautiques, la construction des hangars etc.

Les dépenses extraordinaires, qu'on vient de citer, se montent à 96.183.924,45 zł. et se composent de positions principales suivantes:

Construction de nouvelles lignes et embranchements	18.053.000 zł.
Développement des lignes existantes, des noeuds plus considérables et des gares	21.802.000 "
Construction des bâtiments de service et d'habitation	8.895.000 "
Construction et reconstruction des ateliers et autres établissements ferroviaires	3.959.000 "
Construction et reconstruction des installations, destinées à assurer la sécurité des trains et des lignes télégraphiques et	

Inne rozchody inwestycyjne	4.325 " "	téléphoniques	2.960 " "
Inwestycje na cele cywilnej żeglugi powietrznej	870 " "	Acquisition du matériel roulant	28.326 " "
Odbudowa zniszczonych w ciągu wojny linii i urządzeń kolejowych	6.994 " "	Autres dépenses d'investissement	4.325 " "
		Investissements pour l'aviation	870 " "
		Reconstruction des lignes et des installations dévastées pendant la guerre	6.994 " "



102103

KOLEJE NORMALNOTOROWE.
CHEMINS DE FER A VOIE NORMALE.

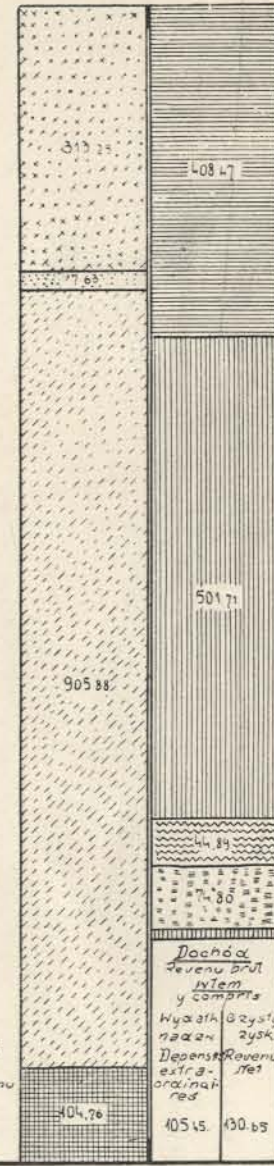
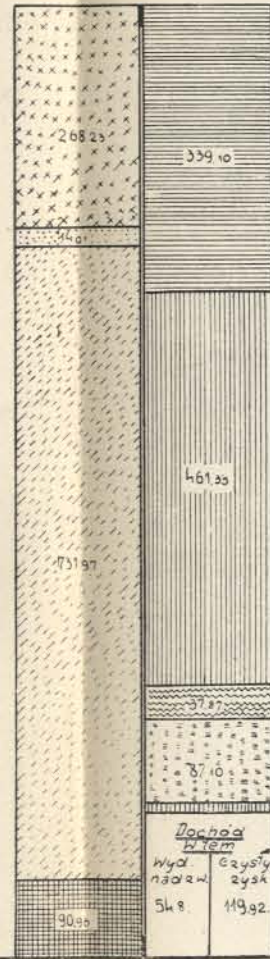
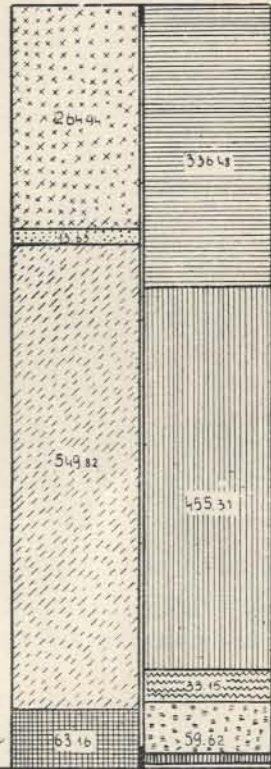
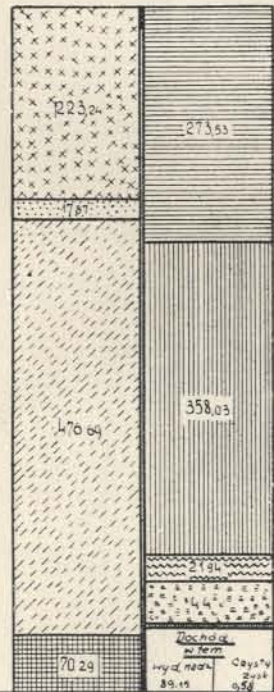
Tablica porównawcza dochodów i rozchodów.
Diagramme comparatif des recettes et des dépenses
za lata 1924-5-6 i 7.
pour années d'exercices 1924-5-6 i 7

Dochód 1927 Rozchód
Recettes Dépenses

Dochód 1926 Rozchód
Recettes Dépenses

Dochód 1925 Rozchód
Recettes Dépenses

Dochód 1924 Rozchód
Recettes Dépenses



OZNACZENIA DOCHODÓW : Désignation des recettes.

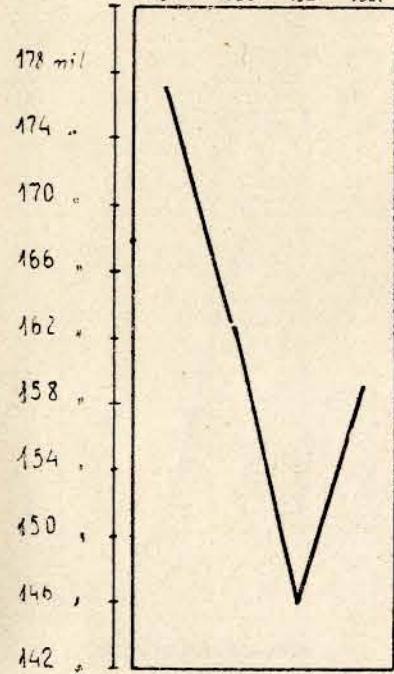
- Z przewozu osób - voyageurs.
- Z przewozu bagażu - bagages.
- Z przewozu towaru - marchandises.
- Inne dochody. - autres dépenses.

OZNACZENIA ROZCHODÓW Désignation des dépenses

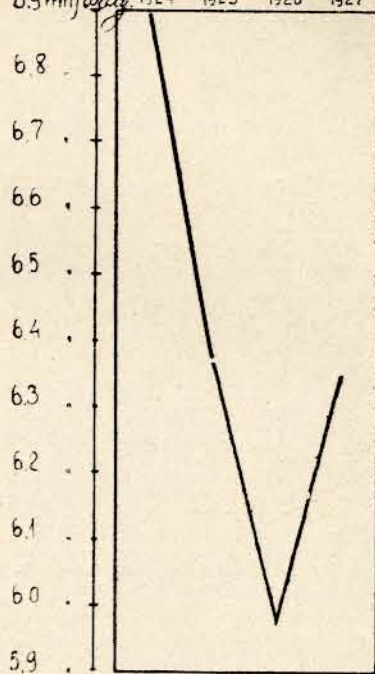
- Wydatki osobowe. - voyageurs
- Wydatki rzeczowe. - materiel
- Urząd. humanit. - établissements d'utilité publique
- Wydatki wspólne - dépenses communes
- Dochód - Revenu
- Regl. powietrz. i zal. gwar. - Navigation aérienne et acomptes à titre de garantie.

Skala: 1:50
Echelle: 1:50

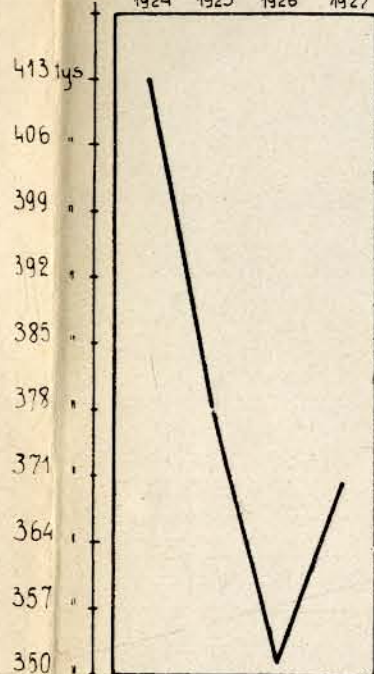
WYKRES N°1.
Diagramme N°1.
1924 1925 1926 1927



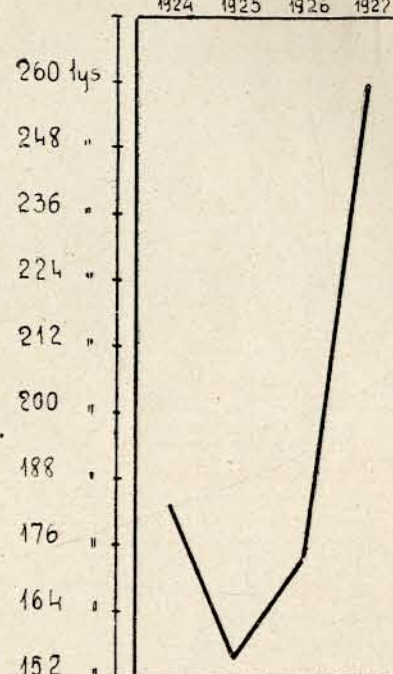
WYKRES N°2.
Diagramme N°2.
6.9 miljonów 1924 1925 1926 1927



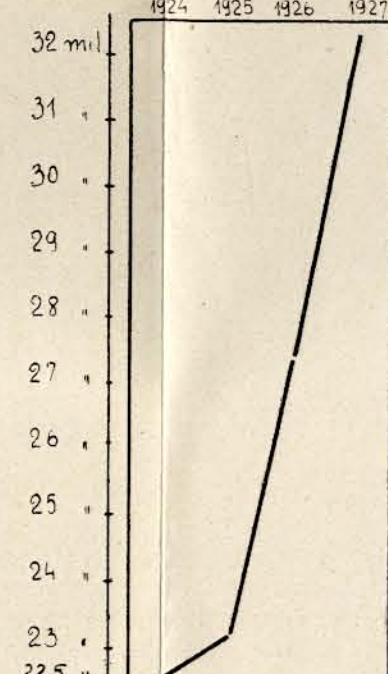
WYKRES N°3.
Diagramme N°3.
1924 1925 1926 1927



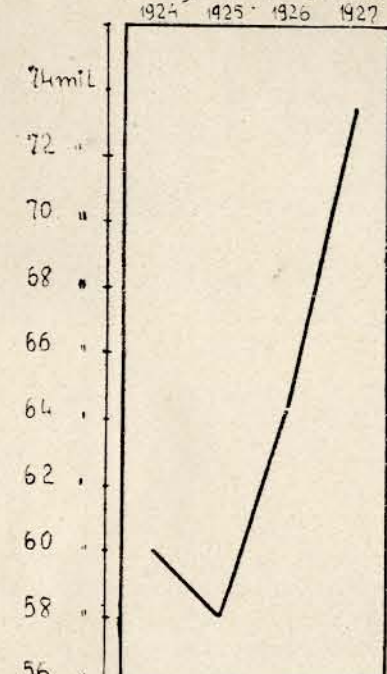
WYKRES N°4.
Diagramme N°4.
1924 1925 1926 1927



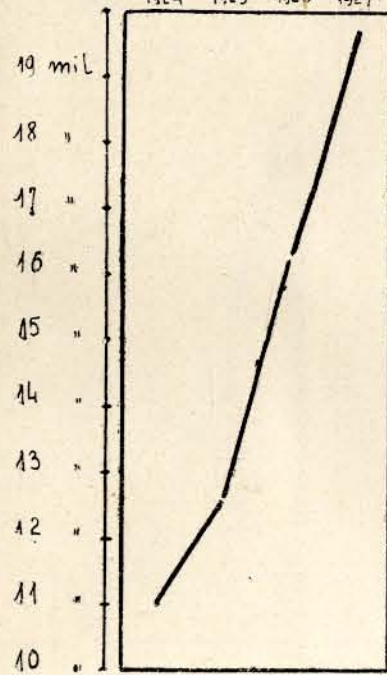
WYKRES N°5.
Diagramme N°5.
1924 1925 1926 1927



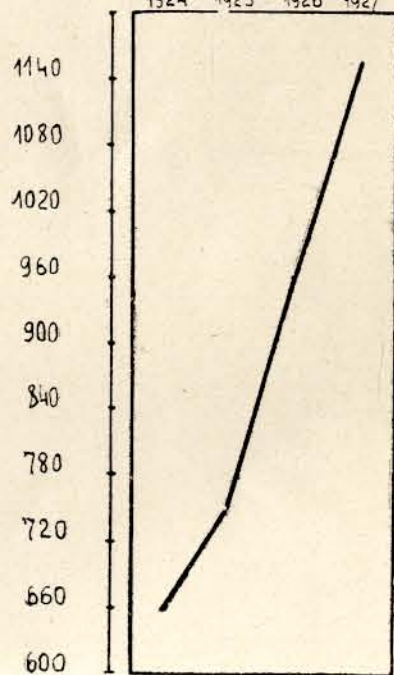
WYKRES N°6.
Diagramme N°6.
1924 1925 1926 1927



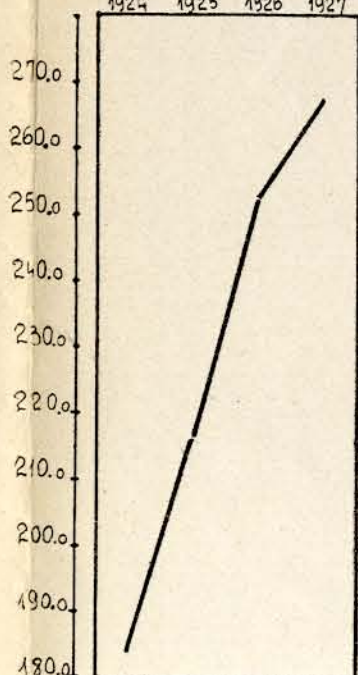
WYKRES N°7.
Diagramme N°7.
1924 1925 1926 1927



WYKRES N°8.
Diagramme N°8.
1924 1925 1926 1927



WYKRES N°9.
Diagramme N°9.
1924 1925 1926 1927



OBJAŚNIENIA Explications.

WYKRES N°1: Ogólna ilość przewiezionych pasażerów.
Diagramme N°1 (Nombre de voyageurs transportés)

„ N°3 Ogólna ilość pasażero-kilometrów na 1 kilometr.
„ (Nombre de voyageurs-kilomètres par km expl.)

„ N°5 Ilość tonno-kilometrów bagażu i ładunków nadzwyczajnych.
„ (Nombre de tonnes-km des bagages et des colis ex press)

„ N°7 Ilość tonno-kilometrów ładunków (w tysiącach).
„ (Nombre de tonnes-kilomètresmilliers.)

WYKRES N°2: Ogólna ilość pasażero-kilometrów.
Diagramme N°2 (Nombre de voyageurs-kilomètres)

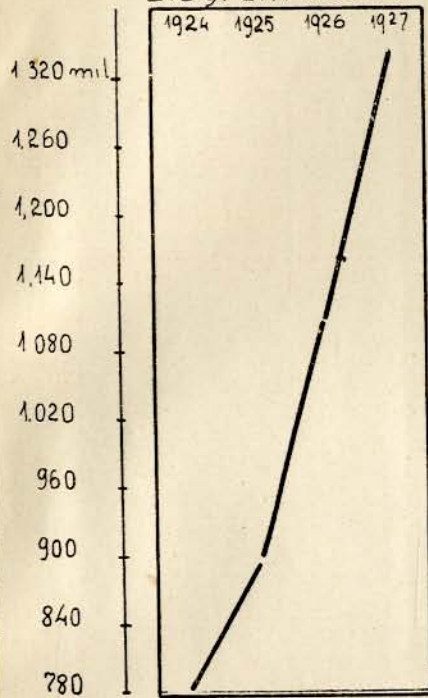
„ N°4 Ilość przewiezionych ton bagażu i ładunków nadzwyczajnych.
„ (Tonnage transporté des bagages et des colis express)

„ N°6 Ilość przewiezionych ton ładunków.
„ (Tonnage des marchandises transportées)

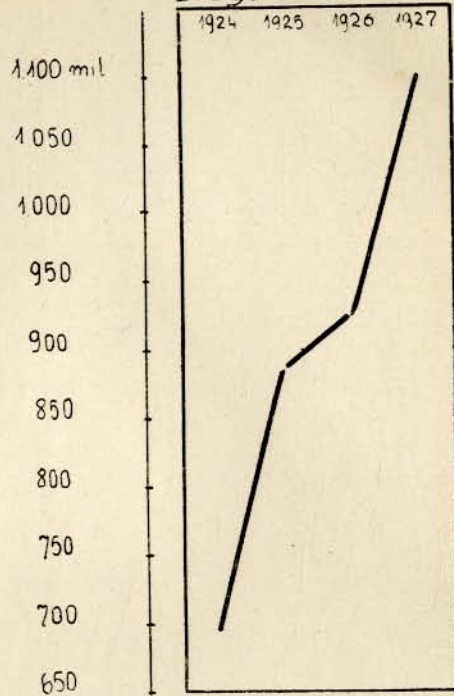
„ N°8 Ilość tonno-kilometrów na 1 kilometr (w tysiącach).
„ (Par kilomètre exploitémilliers tonnes-km.)

WYKRES N°9: Przeciętny przebieg tonny: km.
Diagramme N°9: (Parcours moyen d'une tonnekm.)

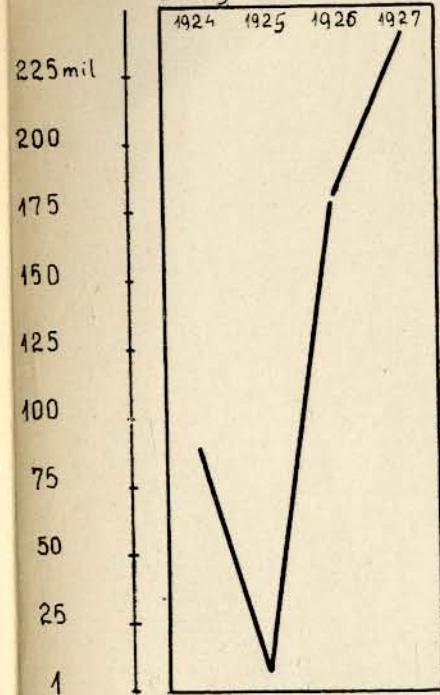
WYKRES №1
Diagramme №1



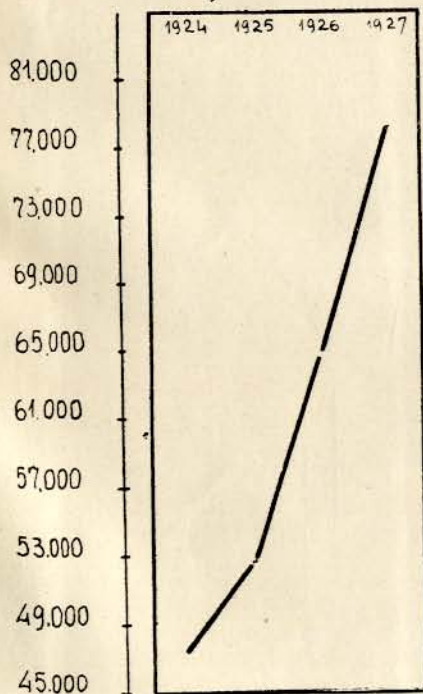
WYKRES №2
Diagramme №2



WYKRES №3
Diagramme №3



WYKRES №4
Diagramme №4



OBJAŚNIENIA.

Explications.

WYKRES №1: Wpływy eksploatacyjne... złote
diagramme №1
Recettes d'exploitation... zlotys

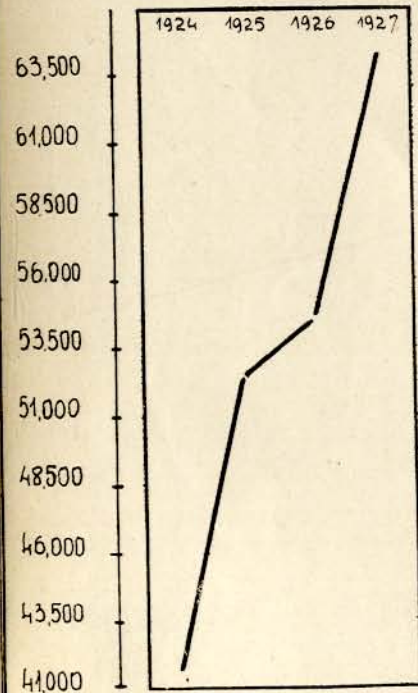
„ **№2:** Rozchody eksploatacyjne... złote
Dépenses d'exploitation... zlotys

„ **№3:** Nadwyżka wpływów eksploatacyjnych nad rozchodami
Excédant des recettes d'exploitation

„ **№4:** Wpływ eksploatacyjny na 1 klm... złote
Recettes d'exploitation par km. exploité... zlotys.

„ **№5:** Rozchody eksploatacyjne na 1 klm... złote
Dépenses d'exploitation par km. exploité... zlotys

WYKRES №5
Diagramme №5



VII. Dépenses d'exploitation.

256	257	258	259	260	261	
<i>R z e c z o w e — d e m a t é r i e l</i>						
<i>Służby warsztatowej — du service des ateliers</i>						
Ogólne wydatki	% od ogółu wydatków st. warszt.	Utrzymanie inwentarza i urządzeń mechanicznych	Naprawa i wymiana taboru	% od ogółu wydatków st. warszt.	Razem	
<i>Frais généraux</i>	<i>% des colonnes</i>	<i>Entretien des ateliers mécaniques</i>	<i>Réparation et échange du matériel roulant</i>	<i>% des colonnes</i>	<i>Total</i>	
	$\frac{256 \times 100}{265}$			$\frac{259 \times 100}{265}$	256+258+259	
<i>Z ł o t e — Z ł o t y s</i>						
38.697,26	2,3	29.197,48	1.574.246,34	93,5	1.642.141,08	W.
17.472,78	4,0	17.489,97	371.151,16	84,0	406.113,91	R.
28.168,99	3,3	24.765,84	735.222,10	87,2	788.156,93	Wl.
35.266,33	4,5	17.875,05	676.475,97	87,0	729.617,35	Kt.
—	—	—	—	—	—	L.
119.605,36	3,2	89.328,34	3.357.095,57	89,6	3.566.029,27	1927
82.439,98	2,9	82.963,38	2.510.566,54	89,0	2.675.969,90	1926
75.497,32	2,1	162.122,40	3.146.507,44	88,6	3.384.127,16	1925
79.731,14	2,0	101.980,66	3.663.753,20	93,1	3.845.465,00	1924

Dyrekcje Okręgowe — Directions

VII. Wydatki —

Dyrekcje Okręgowe — Directions	262	263	264	265	266	267	268
	Rzeczowe — <i>de matériel</i>			Osobowe i rzeczowe <i>de personnel et de matériel</i>			
	Służby warsztatowej — <i>du service des ateliers</i>						
	% od ogółu wydatków służby warsztatowej	Na 1 km.	Na 1000 pociągo-km.	Razem	% od ogółu wydatków eksploata- cyjnych	Na 1 km.	Na 1000 pociągo- km.
	<i>% des colonnes</i>	<i>par km. exploité</i>	<i>par 1000 trains-km.</i>	<i>Total</i>	<i>% des colonnes</i>	<i>par km. exploité</i>	<i>par 1000 trains-km.</i>
$\frac{261 \times 100}{265}$	261 : 2	261 : 63	252+261	$\frac{265 \times 100}{295}$	265 : 2	265 : 63	
Z ł o t e — Z ł o t y s							
W.	97,5	2.042,46	1.400,33	1.684.521,79	29,9	2.095,18	1.436,47
R.	91,9	757,67	514,88	441.931,91	14,4	824,50	560,29
Wl.	93,5	1.046,69	873,56	842.921,69	26,4	1.119,42	934,25
Kt.	93,9	6.456,79	1.900,53	777.271,53	20,9	6.878,51	2.024,66
L.	—	—	—	—	—	—	—
1927	95,2	1.616,51	1.091,14	3.746.646,92	24,0	1.698,39	1.146,41
1926	94,9	1.178,32	1.000,73	2.820.611,99	23,4	1.242,01	1.054,81
1925	95,3	1.421,34	1.282,22	3.549.676,70	26,2	1.490,83	1.344,95
1924	97,7	1.502,72	1.418,40	3.936.968,87	30,7	1.538,48	1.452,27

VII. Dépenses d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	269	270	271	272	273
	Osobowe — <i>de personnel</i>			Rzeczowe — <i>de matériel</i>	
	Służby sanitarnej — <i>du service sanitaire</i>				
	Razem	% od ogółu wydatków służby sani- tarnej	Na 1 km.	Razem	% od ogółu wydatków służby sani- tarnej
	<i>Total</i>	<i>% des colonnes</i>	<i>par km. exploité</i>	<i>Total</i>	<i>% des colonnes</i>
	$\frac{269 \times 100}{275}$	269 : 2		$\frac{272 \times 100}{275}$	
Z ł o t e — Z ł o t y s					
W.	28.577,48	63,4	35,54	16.504,92	36,6
R.	11.932,91	54,2	22,26	10.086,73	45,8
Wl.	—	—	—	4.145,95	100,0
Kt.	5.723,23	15,4	50,65	31.321,99	84,6
L.	—	—	—	—	—
1927	46.233,62	42,7	20,96	62.059,49	57,3
1926	44.409,63	39,7	29,87	67.398,59	60,3
1925	42.350,21	48,4	26,58	45.078,16	51,6
1924	35.910,86 *)	79,0	24,38	9.562,61 *)	21,0

*) bez Dyrekcji Katowickiej — à l'exception de la Direction à Katowice.

VII. Wydatki — VII. Dépenses d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	274	275	276	277
	Rzeczowe <i>de matériel</i>	Osobowe i rzeczowe — <i>de personnel et de matériel</i>		
	Służby sanitarnej — <i>du service sanitaire</i>			
	Na 1 km.	Razem	% od ogółu wydatków eksploatacyjnych	Na 1 km.
	<i>par km. exploité</i>	<i>Total</i>	% <i>des colonnes</i>	<i>par km. exploité</i>
272 : 2	269 + 272	$\frac{275 \times 100}{295}$	275 : 2	
Z ł o t e — Z ł o t y s				
W.	20,53	45.082,40	0,8	56,07
R.	18,82	22.019,64	0,7	41,08
Wl.	5,51	4.145,85	0,1	5,51
Kt.	277,18	37.045,22	1,0	327,83
L.	—	—	—	—
1927	28,13	108.293,11	0,7	49,09
1926	29,68	111.808,22	0,9	49,23
1925	18,93	87.428,37	0,6	36,72
1924	6,49	45.473,47	0,4	30,87

VII. Wydatki — VII. Dépenses d'exploitation.

278	279	280	281	282	283	284	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Osobowe — <i>de personnel</i>			Rzeczowe — <i>de matériel</i>				
W s p ó l n e — <i>C o m m u n e s</i>							
Wynagro- dzenia, zasiłki i za- pomogi	% od ogółu wy- datków wspólnych	Na 1 pra- cownika	Magazyny zasobów	Czynsze i opłaty	Wydatki nadzwyczaj- ne	Wydawni- ctwa i druki	
<i>Pensions et subventions</i>	% <i>des colonnes</i>	<i>par 1 agent</i>	<i>Frais des magasins</i>	<i>Loyers et impôts</i>	<i>Frais extra- ordinaires</i>	<i>Editions diverses</i>	
	$\frac{278 \times 100}{290}$	278 : 36					
Z ł o t e — Z ł o t y s							
32.519,17	35,3	21,91	24.633,60	2.575,18	1.635,62	117,90	W.
21.014,96	39,4	22,26	20.002,37	—	1.688,10	1.194,94	R.
5.852,00	4,8	5,41	—	—	518,56	652,70	Wl.
2.987,79	3,0	4,23	1.820,14	75.032,48	7.706,67	7.866,30	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	L.
62.373,92	16,9	14,79	46.456,11	77.607,66	11.548,95	9.831,84	1927
53.133,66	14,7	14,42	36.554,70	144.591,79	15.729,27	4.727,28	1926
36.139,56	17,5	9,07	48.377,47	29.875,54	9.714,61	7.262,23	1925
81.617,73	13,4	19,94	36.871,64	12.124,30	17.148,68	4.611,05	1924

VII. Wydatki —

Dyrekcje Okręgowe — Directions	285	286	287	288	289
	Rzeczowe — de matériel				
	Wspólne — Communes				
	Należności skarbowe i inne wydatki	Koszty przewozów gospodarczych	Razem	% od ogółu wydatków wspólnych	Na 1 km.
	Impôts	Frais des transports de service	Total	% des colonnes	par km. exploité
		$\frac{281+282+283}{284+285+286}$	$\frac{287 \times 100}{290}$	287 : 2	
Z ł o t e — Z ł o t y s					
W.	19.306,05	11.265,56	59.533,91	64,7	74,05
R.	7.305,33	2.070,75	32.261,49	60,6	60,19
Wl.	115.804,85	—	116.976,11	95,2	155,35
Kt.	819,40	3.667,26	96.912,25	97,0	857,63
L.	—	—	—	—	—
1927	143.235,63	17.003,57	305.683,76	83,1	138,57
1926	43.330,16	63.127,28	308.060,48	85,3	135,64
1925	11.873,80	62.973,40	170.077,05	82,5	71,4
1924	303.159,96	153.379,49	527.349,34	86,6	206,08

VII. Dépenses d'exploitation.

290	291	292	293	294	295	296	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Osobowe i rzeczowe de personnel et de matériel			Humanitaire — au profit des établissements sociaux pour le personnel		Ogółem wydatki eksploatacyjne	Na 1 km.	
Wspólne — Communes			Razem	Na 1 pracownika			
Razem	% od ogółu wydatków eksploat.	Na 1 km.			Total	par 1 agent	
278+287	$\frac{290 \times 100}{295}$	290 : 2		293 : 36	$\frac{152+165+184+209+240+265+275+290+293}{}$	295 : 2	
Z ł o t e — Z ł o t y s			Z ł o t e — Z ł o t y s				
92.053,08	1,6	114,49	17.232,03	11,61	5.632.198,15	7.005,22	W.
53.276,45	1,7	99,40	27.362,53	28,99	3.070.152,56	5.727,90	R.
122.828,11	3,8	163,12	31.502,38	29,11	3.206.034,65	4.257,68	Wl.
99.900,04	2,7	884,07	22.029,20	31,20	3.712.540,10	32.854,33	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	L.
368.057,68	2,4	166,84	98.126,14	23,27	15.620.925,46	7.081,10	1927
361.194,14	3,0	159,04	74.037,24	20,10	12.042.937,26	5.302,92	1926
206.216,61	1,5	86,60	48.775,03	12,24	13.583.145,13	5.704,80	1925
608.967,07	4,7	237,97	37.703,24	9,21	12.839.448,22	5.017,37	1924

VII. Wydatki — VII. Dépenses d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	297	298	299	300	301
	Przedsiębiorstwa pomocnicze	Budowa i inwestycje	% od ogółu wydatków	Ogółem wydatki	Na 1 km.
	<i>des services auxiliaires</i>	<i>Constructions et améliorations</i>	% <i>des colonnes</i>	<i>Total</i>	<i>par km. exploité</i>
			$\frac{298 \times 100}{300}$	295 + 297 + 298	300 : 2
Z ł o t e — Z ł o t y s					
W.	—	255.291,31	4,3	5.887.489,46	7.322,74
R.	—	269.559,99	8,1	3.339.712,55	6.230,81
Wl.	—	188.534,96	5,6	3.394.569,61	4.508,06
Kt.	—	249.434,58	6,3	3.961.974,68	35.061,72
L.	—	—	—	—	—
1927	—	962.820,84	5,8	16.583.746,30	7.517,56
1926	—	646.094,84	5,1	12.689.032,10	5.587,42
1925	—	788.684,99*)	5,5	14.371.830,12	6.036,05
1924	2.751.341,83	58.847,52	0,4	15.649.637,57	6.115,53

*) W tem suma na budowę kolei Chorzów-Szarlej i na nowe budynki w Dyrekcji Katowickiej (572.304 złotych).
*) Inklus la somme pour construction d. ch. de fer Chorzów-Szarlej dans la Direction à Katowice (572.304 złotych).

VIII. Wypadki — VIII. Accidents.

302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Zderzenia, najechania i starcia pociągów ze sobą lub z częścią pociągu, jakoteż z taborem manewrującym na stacji. <i>Collisions et tamponnements des trains et de matériel roulant.</i>										
Na szlaku <i>En plaine voie</i>	Na stacjach <i>Dans les stations</i>	Następstwa wypadków — <i>Victimes d'accidents</i>						Ilość uszkodzonego taboru <i>Nombre de matériel avarié</i>	Na milion pociągo-km. <i>Par million de trains-km.</i>	
		Zabitych — <i>Tués</i>			Okaleczonych — <i>Blessés</i>					
		Slużby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Podróżnych <i>Voyageurs</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>	Slużby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Podróżnych <i>Voyageurs</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>			
									310 : 63	
I l o ś ć — N o m b r e										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	W.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.
2	—	—	—	—	—	—	—	1/3*)	3,87	Wl.
1	—	—	—	—	—	—	—	1/1*)	3,41	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.
3	—	—	—	—	—	—	—	2/4*)	1,52	1927
1	2	—	—	—	—	—	—	1/17*)	6,30	1926
—	2	—	—	—	—	—	—	3	1,60	1925
—	4	—	—	—	4	3	—	30	17,60	1924

*) Cyfry w liczniku oznaczają ilości parowozów, w mianowniku — ilości wagonów.
*) Les chiffres au numéral représentent les locomotives, celles au dénominateur — les voitures et wagons.

VIII. Wypadki —

Dyrekcje Okręgowe — Directions	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321			
	Wykolejenia pociągów jakoteż taboru manewrującego <i>Déraillements des trains et de matériel roulant</i>												
	Następstwa wypadków — <i>Victimes d'accidents</i>											Ilość uszkodzonego taboru <i>Nombre de matériel avarié</i>	Na milion pociągo-km. <i>par million de trains km.</i>
	Na szlaku <i>En pleine voie</i>	Na stacjach <i>Dans les stations</i>	Zabitych — <i>Tués</i>			Okaleczonych — <i>Blessés</i>			Ilość uszkodzonego taboru <i>Nombre de matériel avarié</i>	Na milion pociągo-km. <i>par million de trains km.</i>			
			Slużby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Podróżnych <i>Voyageurs</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>	Slużby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Podróżnych <i>Voyageurs</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>					
I l o ś ć — N o m b r e											320 : 63		
W.	32	5	—	—	—	6	3	—	7/65	52,8			
R.	14	4	—	—	—	1	1	—	2/29	32,0			
Wl.	8	1	—	2	—	3	7	2	1/3	3,9			
Kt.	26	16	—	—	—	—	—	—	1/41	71,5			
L.	1	—	—	—	—	—	—	—	0/3	105,9			
1927	81	26	—	2	—	10	11	2	11/141	38,5			
1926	60	33	—	—	—	12	10	1	17/92*)	38,2			
1925	59	23	—	—	1	—	—	1	114	41,0			
1924	35	19	—	—	—	2	—	—	63	26,3			

*) Cyfry w liczniku oznaczają ilości parowozów, w mianowniku — ilości wagonów.
*) Les chiffres au numéral représentent les locomotives, celles au dénominateur — les voitures et wagons.

VIII. Accidents.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	322	323	324	325	326	327	328		
	Zderzenia, najechania i starcia taboru manewrującego na stacji <i>Collisions et tamponnements de matériel roulant pendant les manoeuvres dans les stations</i>								
	Ilość wypadków <i>Nombre d'accidents</i>	Następstwa wypadków <i>Victimes d'accidents</i>				Ilość uszkodzonego taboru <i>Nombre de matériel avarié</i>	Na milion pociągo-km. <i>par million de trains km.</i>		
		Zabitych <i>Tués</i>		Okaleczonych <i>Blessés</i>					
		Slużby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>	Slużby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>				
I l o ś ć — N o m b r e							327 : 63		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	W
1	—	—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wl.
1	—	—	—	—	—	0/3	5,12		Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.
2	—	—	—	—	—	0/3	0,76		1927
1	—	—	—	—	—	0/2*)	0,70		1926
1	—	—	—	—	—	1	0,37		1925
2	—	—	—	2	—	—	—		1924

VIII. Wypadki —

Dyrekcje Okręgowe — Directions	329	330	331	332	333	334	335	336
	Inne wypadki — <i>Accidents divers</i>							
	Na szlaku <i>En pleine voie</i>	Na stacjach <i>Dans les stations</i>	Następstwa wypadków — <i>Victimes d'accidents</i>					
			Zabitych — <i>Tués</i>			Okaleczonych — <i>Blessés</i>		
			Służby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Podróżnych <i>Voyageurs</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>	Służby kolejowej <i>Agents des ch. de fer</i>	Podróżnych <i>Voyageurs</i>	Osób postronnych <i>Autres personnes</i>
I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>								
W.	9	1	—	—	1	—	—	1
R.	2	4	—	—	—	—	—	1
Wl.	6	7	—	—	—	3	—	—
Kt.	1	1	—	—	1	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	18	13	—	—	2	3	—	2
1926	20	7	1	—	7	10	—	8
1925	27	18	1	—	3	16	3	9
1924	25	17	—	—	4	14	3	5

VIII. Accidents.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	337	338	339	340	341	342
	Inne wypadki <i>Accidents divers</i>		Ogółem wypadków — <i>Récapitulation des accidents</i>			
	Ilość uszkodzonego taboru <i>Nombre de matériel avarié</i>	Na milion pociągów-km. <i>par million de trains-km.</i>	I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>			
			Na szlaku	Na 1 km.	Na stacjach	Średnio na stację
			<i>En pleine voie</i>	<i>par km. exploité</i>	<i>Dans les stations</i>	<i>par station</i>
I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>						
	337 : 63	202+312+329	339 : 2	303+313+330	341 : 4	
W.	3/1	2,93	41	0,05	6	0,03
R.	—	—	16	0,03	9	0,11
Wl.	—	—	16	0,02	8	0,09
Kt.	—	—	28	0,25	18	0,26
L.	—	—	1	0,04	—	—
1927	3/1	1,01	102	0,05	41	0,08
1926	3/3	2,10	81	0,04	43	0,08
1925	10	3,70	86	0,03	44	0,08
1924	—	—	64	0,02	48	0,10

VIII. Wypadki —

Dyrekcje Okręgowe — Directions	343	344	345	346	347	348
	Ogółem wypadków — <i>Récapitulation des accidents</i>					
	Zabitych	Na miljon pociągo-km.	Okaleczo- nych	Na miljon pociągo-km.	Ilość uszkodzo- nego taboru	Na miljon pociągo-km.
	<i>Tués</i>	<i>par million de trains-km.</i>	<i>Blessés</i>	<i>par million de trains-km.</i>	<i>Matériel avarié</i>	<i>par million de trains-km.</i>
	349+357+361	343 : 63	353+359+363	345 : 63	310+320 +327+337	347 : 63
	<i>I l o ś ć — N o m b r e</i>					
W.	1	0,85	10	8,52	10/66	64,81
R.	—	—	3	3,80	2/29	39,30
Wl.	3	3,33	15	16,62	2/5	7,75
Kt.	1	2,60	—	—	2/45	122,4
L.	—	—	—	—	0/3	139,39
1927	5	1,52	28	8,57	16/148 *)	50,17
1926	8	2,80	41	14,35	21/114 *)	47,25
1925	5	1,85	29	12,23	128	48,49
1924	4	1,80	33	13,20	103	41,20

*) Cyfry w liczniku oznaczają ilości parowozów, w mianowniku — wagonów.
*) Les chiffres au numéral représentent les locomotives, celles au dénominateur — les voitures et wagons.

VIII. Accidents.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	349	350	351	352	353	354	355	356
	Ogółem wypadków — <i>Récapitulation des accidents</i>							
	Następstwa wypadków — <i>Victimes d'accidents</i>							
	P o d r ó ż n y c h — <i>V o y a g e u r s</i>							
Ilość <i>Nombre</i>	Zabitych — <i>Tués</i>			Okaleczonych — <i>Blessés</i>				
	Na milion sprze- danych biletów <i>par million de billets délivrés</i>	Na milion osobo-km. <i>par million de voyageurs-km.</i>	Na milion pociągo-km. <i>par million de trains-km.</i>	Ilość <i>Nombre</i>	Na milion sprze- danych biletów <i>par million de billets délivrés</i>	Na milion osobo-km. <i>par million de voyageurs-km.</i>	Na milion pociągo-km. <i>par million de trains-km.</i>	
305+315 +332	349 : 85	349 : 89	349 : 63	308+318 +335	353 : 85	353 : 89	353 : 63	
	<i>I l o ś ć — N o m b r e</i>							
—	—	—	—	3	4,19	0,20	2,56	
—	—	—	—	1	2,39	0,08	1,27	
2	4,84	0,27	2,22	7	16,95	0,94	7,76	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
2	1,29	0,06	0,61	11	7,11	0,31	3,36	
—	—	—	—	10	5,72	0,27	5,39	
—	—	—	—	3	2,93	0,15	2,08	
—	—	—	—	6	4,00	0,19	4,00	
W.								
R.								
Wl.								
Kt.								
L.								
1927								
1926								
1925								
1924								

VIII. Wypadki — VIII. Accidents.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	357	358	359	360	361	362	363	364
	Ogółem wypadków — <i>Récapitulation des accidents</i>							
	Następstwa wypadków — <i>Victimes d'accidents</i>							
	Służby kolejowej — <i>agents des ch. de fer</i>				Osób postronnych — <i>autres personnes</i>			
	Zabitych — <i>Tués</i>		Okaleczonych — <i>Blessés</i>		Zabitych — <i>Tués</i>		Okaleczonych — <i>Blessés</i>	
	Ilość	Na miljon pociągo- km.	Ilość	Na miljon pociągo- km.	Ilość	Na miljon pociągo- km.	Ilość	Na miljon pociągo- km.
<i>Nombre</i>	<i>par million de trains- km.</i>	<i>Nombre</i>	<i>par million de trains- km.</i>	<i>Nombre</i>	<i>par million de trains- km.</i>	<i>Nombre</i>	<i>par million de trains- km.</i>	
304+314 +323+331	357 : 63	307+317 +325+334	359 : 63	306+316 +324+333	361 : 63	309+319 +326+336	363 : 63	
I l o ś ć — N o m b r e								
W.	—	—	6	5,12	1	0,85	1	0,85
R.	—	—	1	1,25	—	—	1	1,27
Wl.	—	—	6	6,65	1	1,11	2	2,22
Kt.	—	—	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	13	3,98	2	0,61	4	1,22
1926	1	0,35	22	8,05	7	2,45	9	3,15
1925	1	0,36	16	6,00	4	1,48	10	3,70
1924	22	9,00	—	—	4	1,80	5	2,10



102103





KOLEJE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MORZE BAŁTYCKIE

L I T W A

Ł O T W A

W S C H.

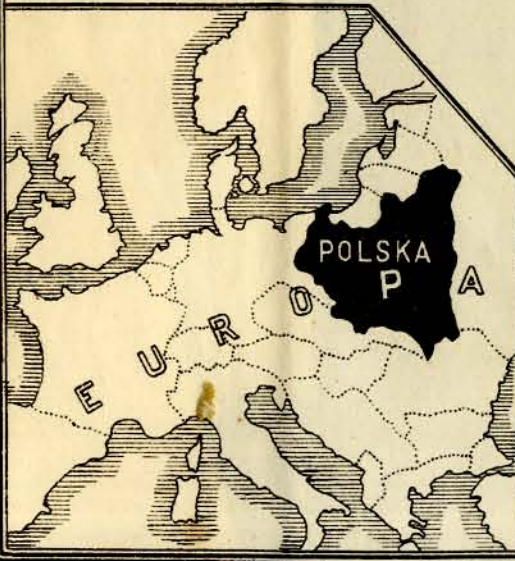
P R U S Y

Z E K S O C J A L I S T Y C Z N Y C H R E P U B L I K R A D





Polska w Europie



- OBJAŚNIENIA:**
- =—=— Koleje dwutorowe
 - Koleje jednotorowe
 - Koleje wąskotorowe
 - Koleje wybudowane przez Władze Polskie
 - - - Koleje w budowie
 - Koleje Państw sąsiednich
 - Koleje szerokotorowe
 - Stacje
 - Siedziby Dyrekcji kolejowych
 - - - Granice Państw

Wykonał: Władysław Grotek, starszy asesor P.K.P.