



MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

ROCZNIK STATYSTYCZNY
POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH
ZA ROK EKSPLOATACYJNY
1931

ANNUAIRE STATISTIQUE
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT POLONAIS
POUR L'ANNÉE D'EXERCICE
1931

NAKŁADEM CENTRALNEGO BIURA STATYSTYKI PRZEWOZÓW P. K. P.

DRUKIEM ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH „BIBLIOTEKA POLSKA” W BYDGOSZCZY



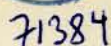
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

ROCZNIK STATYSTYCZNY
POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH
ZA ROK EKSPLOATACYJNY
1931

ANNUAIRE STATISTIQUE
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT POLONAIS
POUR L'ANNÉE D'EXERCICE
1931

NAKŁADEM CENTRALNEGO BIURA STATYSTYKI PRZEWOZÓW P. K. P.

DUKIEM ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH „BIBLIOTEKA POLSKA” W BYDGOSZCZY



Stronica

WSTEP	IV
-----------------	----

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Okręgowe Dyrekcje kolejowe i urzędy wspólne	VI
II. Zarząd Organizacji przedsiębiorstwa Państwowego polskie koleje państwowe	VII
III. Utrzymanie kolei	XIV
IV. Odbudowa	XIX
V. Inwestycje	XXI
VI. Tabor kolejowy. Trakcja. Gospodarka cieplna. Warsztaty	XXVIII
VII. Praca taboru i ruch przewozowy	XXXIV
VIII. Zarządzenia taryfowe	XXXIX
IX. Koleje wąskotorowe	XLVIII
X. Personel	LV
XI. Służba sanitarna	LXVII
XII. Zaopatrzenia emerytalne i odszkodowania	LXXII
XIII. Wyniki finansowe	LXXV

B. DANE STATYSTYCZNE Z EKSPLOATACJI KOLEI NORMALNOTOROWYCH.

I. Porównawcze dane za ostatnie 6 lat	LXXIX
II. Linje kolejowe wybudowane i w budowie:	
a) wybudowane	LXXXVIII
b) w budowie	LXXXIX
III. Stan posiadania i środki eksploatacji	2
IV. Stan personelu w dniu 31. XII. 1931 r.	22
V. Praca taboru	24
VI. Przewozy	40
VII. Zużycie materiałów	57
VIII. Wpływy kolei normalnotorowych:	
a) zwyczajne	60
b) nadzwyczajne	68
IX. Rozchody kolei normalnotorowych:	
a) zwyczajne	69
b) nadzwyczajne	103
X. Dane o personelu na kolejach normalnotorowych	106
XI. Wypadki i ważniejsze wydarzenia kolejowe	122

C. DANE STATYSTYCZNE Z EKSPLOATACJI KOLEI WĄSKOTOROWYCH.

I. Porównawcze dane za ostatnie 6 lat	2
II. Stan posiadania i środki eksploatacji	8
III. Stan personelu w dniu 31. XII. 1931 r.	13
IV. Praca taboru	14
V. Zużycie materiałów trakcyjnych	18
VI. Przewozy	19
VII. Wpływy	25
VIII. Rozchody:	
a) zwyczajne	30
b) nadzwyczajne	51
IX. Wypadki i ważniejsze wydarzenia kolejowe	52

D. Zestawienie ogólne wpływów i rozchodów przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ 57

Pages

AVANT-PROPOS. V

A. PARTIE DESCRIPTIVE.

I. Directions Régionales des Chemins de fer et Offices Communs	VI
II. Ebauche de l'organisation de l'entreprise Chemins de fer de l'Etat Polonais	VII
III. Entretien des Chemins de fer	XIV
IV. Réconstruction	XIX
V. Investissements	XXI
VI. Matériel roulant. Traction. Régime du combustible. Ateliers	XXVIII
VII. Travail du matériel roulant et trafic	XXXIV
VIII. Dispositions tarifaires	XXXIX
IX. Chemins de fer à voie étroite	XLVIII
X. Personnel	LV
XI. Service de sanitaire	LXVII
XII. Retraites et indemnités	LXXII
XIII. Résultats financiers	LXXV

B. DONNÉES STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER A VOIE NORMALE.

I. Données comparatives pour les 6 dernières années.	LXXIX
II. Lignes des chemins de fer déjà construites et en construction:	
a) Lignes construites	LXXXVIII
b) „ en construction	LXXXIX
III. Etablissements des chemins de fer et effectif du matériel roulant	2
IV. Effectif du personnel à la date du 31. XII. 1931	22
V. Travail du matériel roulant	24
VI. Trafic	40
VII. Consommation des matériaux	57
VIII. Recettes des chemins de fer à voie normale:	
a) ordinaires	60
b) extraordinaires	68
IX. Dépenses des chemins de fer à voie normale:	
a) ordinaires	69
b) extraordinaires	103
X. Données sur le personnel des chemins de fer à voie normale	106
XI. Accidents et incidents, notables sur les chemins de fer	122

C. DONNÉES STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER À VOIE ÉTROITE.

I. Données comparatives pour les 6 dernières années	2
II. Etablissement des chemins de fer, effectif, du matériel roulant	8
III. Effectif du personnel à la date du 31. XII. 1931	13
IV. Travail du matériel roulant	14
V. Consommation des matériaux de traction	18
VI. Trafic	19
VII. Recettes	25
VIII. Dépenses:	
a) ordinaires	30
b) extraordinaires	51
IX. Accidents et incidents notables sur les chemins de fer à voie étroite	52

D. Récapitulation générale des recettes et des dépenses de l'entreprise „Chemins de fer de l'état Polonais“ 57

WSTĘP.

Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok 1931, zawierający sprawozdanie ze stanu posiadania i eksploatacji kolei Państwowych, jakoteż i prywatnych będących pod zarządem państwowym, w porównaniu z rocznikiem za rok 1930, nie uległ żadnym zmianom.

Całość składa się z czterech części: A) opisowej, w której znajdują się objaśnienia i zestawienia ogólne oraz różne porównawcze tabele, B) w której opracowane zostały dane z eksploatacji kolei normalno-torowych, C) zawierające także dane z eksploatacji kolei wąskotorowych i D) zestawienie ogólne wpływów i rozchodów przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.

Dane z eksploatacji kolei normalno-torowych zamieszczone w Części B — zawierają podwójne liczby: górne drukowane drukiem pochyłym (kursywą) oznaczają dane za pierwszy kwartał 1931 roku, dolne zaś drukowane normalnym, prostym, grubszy drukiem (egipskim) zawierają dane za cały rok kalendarzowy 1931-szy, co daje możliwość otrzymania — ze sprawozdań Centralnego Biura Statystyki Przewozów — zestawień za rok budżetowy rozpoczynający się 1-go kwietnia każdego roku.

Dane cyfrowe, wykazane w dziale dochodów i rozchodów, drukowane innemi czcionkami np. „tłustą kursywą“ — oznaczają zwroty pobranych dochodów, albo też dokonanych wydatków.

AVANT—PROPOS.

L'Annuaire Statistique des Chemins de fer de l'Etat Polonais pour l'année 1931, qui présente le compte-rendu de l'état de possession et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, ainsi que des chemins de fer privés, administrés par l'Etat, n'a subi aucun changement en comparaison avec celui de l'année précédente.

L'Annuaire est composé de quatre parties: A) partie descriptive, contenant les explications, les récapitulations générales, et divers tableaux comparatifs; B) contenant les données de l'exploitation des chemins de fer à voie normale; C) contenant les données similaires de l'exploitation des chemins de fer à voie étroite; D) qui contient la récapitulation générale des recettes et des dépenses de l'entreprise „Chemins de fer de l'Etat Polonais (P. K. P.).

Les données concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, contenues dans la partie B, exposent des chiffres doubles; ceux d'en haut, imprimés en „cursive“, expriment les données pour le 1-re trimestre de 1931; ceux d'en bas, imprimés en „Egyptienne“, se rapportent à l'aune civile 1931 tout entière, ce qui rend possible d'obtenir au moyen des comptes-rendus du Bureau Central de la Statistique des Transports, une récapitulation de l'année budgétaire, qui commence à la date de 1 avril de chaque année.

Les données en chiffres, exposées, dans la partie des recettes et dépenses et imprimées en „cursive gros“, se rapportent aux remboursements des recettes perçues et aux dépenses effectuées.

I. Okręgowe Dyrekcje Kolejowe i urzędy wspólne.

I. Directions Régionales des Chemins de fer et Offices communs.

Sieć kolejowa normalnotorowa, eksploatowana przez przedsiębiorstwo Polskich Kolei Państwowych, o ogólnej długości 17.539 kilometrów, podzielona jest między dziewięć Dyrekcyj Okręgowych, a mianowicie:

1) Warszawską	z siedzibą w Warszawie	ayant son siège à Varsovie
2) Radomską	„ „ Radomiu	„ „ „ „ Radom
3) Wileńską	„ „ Wilnie	„ „ „ „ Wilno
4) Poznańską	„ „ Poznaniu	„ „ „ „ Poznań
5) Gdańską	„ „ Gdańsku (Danzig)	„ „ „ „ Gdańsk (Danzig)
6) Katowicką	„ „ Katowicach	„ „ „ „ Katowice
7) Krakowską	„ „ Krakowie	„ „ „ „ Cracovie
8) Lwowską	„ we Lwowie	„ „ „ „ Lwów
9) Stanisławowską	„ w Stanisławowie	„ „ „ „ Stanisławów

Dyrekcje Okręgowe kierują bezpośrednio całokształtem eksploatacji powierzonych im linii kolejowych oraz ich odbudowę i rozbudowę, pod ogólnym nadzorem i kierownictwem Ministerstwa Komunikacji, spełniające pod względem eksploatacji funkcje Generalnej Dyrekcji Kolejowej.

Dla załatwiania niektórych spraw wspólnych wszystkim Dyrekcyj, istnieją przy Ministerstwie Komunikacji centralne urzędy wspólne, a mianowicie:

- 1) Centralne Biuro Rozrachunkowe z kolejami obcemi z siedzibą w Bydgoszczy,
- 2) Centralne Biuro Statystyki Przewozów P. K. P. z siedzibą w Warszawie, wreszcie
- 3) w Ministerstwie Komunikacji Wydział prowadzący ważniejsze zamówienia i zakupy (tabor, szyny i t. p.) dla całej sieci.

Le réseau ferroviaire à voie normale, exploité par l'entreprise „Chemins de fer l'État Polonais“, d'une longueur totale de 17.539 km., est divisé en neuf Directions Régionales, notamment celles de:

Les Directions Régionales administrent directement l'exploitation totale des lignes respectives, leur reconstruction et leur développement sous la surveillance générale du Ministère des Communications, qui assume sous le rapport de l'exploitation les fonctions de Direction Générale des Chemins de fer.

Pour régler certaines questions communes à toutes les Directions, il existe auprès du Ministère des Communications des services communs centraux, savoir:

- 1) Le Bureau Central des Décomptes avec les chemins de fer étrangers, qui a son siège à Bydgoszcz,
- 2) Le Bureau Central de la Statistique des Transports P. K. P. avec siège à Varsovie; enfin
- 3) au Ministère même une Division spéciale, qui pourvoit aux commandes les plus importantes, et aux achats (du matériel roulant, des rails etc.) pour le réseau entier.

II. Zarys Organizacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe.

II. Ebauche de l'organisation de l'entreprise Chemins de fer de l'État Polonais.

I. Zasady ogólne — I. Principes généraux.

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta R. P. z 24 września 1926 roku, zmienionego częściowo rozporządzeniem Prezydenta R. P. z 29 listopada 1930 r., zarząd kolejami państwowymi, oraz kolejami prywatnymi eksploatowanymi przez Państwo, powierzono przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Polskie Koleje Państwowe“, z siedzibą w Warszawie, prowadzonemu wedle zasad handlowych, z szczególnem jednak uwzględnieniem potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego, oraz wpisaniem do rejestru handlowego.

Główne zasady prowadzenia przedsiębiorstwa P. K. P., w myśl cytowanych wyżej rozporządzeń, są następujące:

- 1) majątek nieruchomy kolei państwowych przechodzi w zarząd powierniczy i użytkowanie, zaś majątek ruchomy na własność przedsiębiorstwa;
- 2) majątek nieruchomy przejęty przez przedsiębiorstwo P. K. P. odpowiada tylko za zobowiązania tego przedsiębiorstwa;
- 3) przedsiębiorstwo może zaciągać na własną rękę krótkoterminowe pożyczki, nie przewyższające w sumie 10% ogólnego dochodu eksploatacyjnego brutto i spłacane z bieżących dochodów przedsiębiorstwa;

En vertu de l'ordonnance du Président de la République Polonaise du 24 septembre 1926, modifiée en partie par l'ordonnance du Président de la République Polonaise en date du 29 novembre 1930, l'administration des chemins de fer de l'État Polonais ainsi que des chemins de fer privés, exploités par l'État, a été confiée à l'entreprise d'État portant le nom „Chemins de fer de l'État Polonais“, ayant son siège à Varsovie et gérée selon les principes commerciaux, en veillant avant tout aux besoins de l'État et aux intérêts de l'économie publique; cette entreprise est inscrite au registre du commerce.

Les principes généraux, qui inspirent la gérance de l'entreprise P. K. P. au sens des ordonnances, qui viennent d'être citées, sont les suivants:

- 1) le bien immobilier des chemins de fer de l'État passe à l'administration fiduciaire, qui l'utilisera; le bien mobilier devient la propriété de l'entreprise;
- 2) le bien immobilier, passé aux mains de l'entreprise P. K. P. n'est responsable que des obligations, assumées par cette entreprise;
- 3) l'entretien peut contracter de sa propre initiative des emprunts à court terme, qui ne dépasseraient pas au total 10% de la recette globale de l'exploitation brutto et seraient payés à la charge des recettes courantes de l'entreprise;

4) przedsiębiorstwo wolne jest od wszelkich podatków, danin i opłat publicznych, na równi ze Skarbem Państwa;

5) budżety roczne i plany finansowo-gospodarcze przedsiębiorstwa zatwierdza Rada Ministrów;

6) do budżetu państwowego wchodzi przedsiębiorstwo tylko z wpłatą do Skarbu Państwa, lub dopłatą ze Skarbu Państwa, w wysokości ustalonej przez ciała ustawodawcze w ustawie skarbowej;

7) świadczenia przedsiębiorstwa na rzecz Państwa lub jego poszczególnych organów, winny być odpowiednio opłacane;

8) centralny zarząd przedsiębiorstwa sprawuje Minister Komunikacji,

9) gospodarka finansowa przedsiębiorstwa podlega kontroli wykonywanej przez Najwyższą Izbę Kontroli Państwa;

10) zastępstwo sądowe przedsiębiorstwa wykonywa Prokuratorja Generalna;

11) przepisy o stosunku służbowym, (pragmatyka) uposażeniowe i emerytalne dla pracowników przedsiębiorstwa ustala Rada Ministrów;

12) przedsiębiorstwu może być poruczony przez Ministra Komunikacji nadzór nad kolejami prywatnymi, nie zarządzanymi przez przedsiębiorstwo.

II. Główna Inspekcja Komunikacji.

Kontrola nad gospodarką przedsiębiorstwa P. K. P. i nad stosowaniem przez nie obowiązujących ustaw, rozporządzeń i instrukcyj służbowych należy do zadań Głównej Inspekcji Komunikacji, działającej na podstawie specjalnego rozp. Prezydenta z 24 września 1926 r.

4) l'entreprise est exempte de tous, impôts, prestations et charges publiques à l'égal du Trésor de l'État;

5) les budgets annuels et les plans financiers et économiques sont approuvés par le Conseil des Ministres;

6) l'entreprise participe au budget de l'État seulement avec les versements, faits au Trésor de l'État ou reçus de lui à la hauteur, dont le montant est fixé par les Corps Législatifs dans la loi fiscale;

7) les prestations de l'entreprise au bénéfice de l'État ou de ses organes particuliers doivent être dûment rétribuées;

8) l'administration centrale de l'entreprise est exercée par le Ministre des Communications;

9) le régime financier de l'entreprise est soumis au contrôle, effectué par la Cour Suprême du Contrôle de l'État;

10) l'entreprise est représentée devant les Tribunaux par l'Office Général du Contentieux de l'État Polonais;

11) les rapports de service (pragmatique), les traitements et les retraites sont réglementés par le Conseil des Ministres;

12) le Ministre des Communications peut confier à l'entreprise la surveillance des chemins de fer privés, non administrés par elle.

II. Inspection Générale des Communications.

Le contrôle du régime de l'entreprise P. K. P. et de l'application des lois en vigueur, des dispositions et des instructions de service appartient aux fonctions principales de l'Inspection Générale des Communications, qui agit en vertu de l'ordonnance spéciale du Président de la République Polonaise en date du 24 septembre 1926.

III. Zarząd przedsiębiorstwa.

Organami zarządu przedsiębiorstwa P. K. P. są:

- 1) Ministerstwo Komunikacji;
- 2) centralne urzędy przedsiębiorstwa podległe bezpośrednio Ministerstwu;
- 3) Dyrekcje Okręgowe kolei Państwowych;
- 4) wykonawcze jednostki służbowe podległe Dyrekcjom.

1. Ministerstwo Komunikacji.

Ministerstwo Komunikacji, które do 1 lipca 1932 r. obejmowało tylko sprawy zarządu przedsiębiorstwem P. K. P., nadzoru nad kolejami prywatnymi, oraz lotnictwa cywilnego, po 1 lipca 1932 r. otrzymało pewny zakres działania, przejmując od zniesionego Ministerstwa Robót Publicznych, sprawy drogowe i ruchu samochodowego, sprawy żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych oraz sprawy pomiarowe.

Ministerstwo Komunikacji dzieli się obecnie na:

- 1) Gabinet Ministra;
- 2) Departament Ogólny z Wydziałami: organizacyjnym, prawnym, traktatowym, polityki komunikacyjnej i koncesyj oraz turystyki ogólnej;
- 3) Departament Finansowy z Wydziałami: budżetowym, dochodów kolejowych, rozchodów kolejowych, księgowości kolejowej oraz kasą główną P. K. P.;
- 4) Departament Handlowo-Taryfowy z Wydziałami: ogólnym i taryf osobowych, taryf towarowych wewnętrznych, taryf towarowych zagranicznych oraz przewozowym;
- 5) Departament ruchu kolejowego z Wydziałami: ogólno-ruchowym, pasażerskim, towarowym oraz kolei wąskotorowych i tramwajów;
- 6) Departament Utrzymania i Budowy kolei z Wydziałami: nawierzchni, budynków, mostów, zabezpieczenia ruchu pociągów oraz inwestycyjnym;

III. Administration de l'entreprise.

Les organes de l'entreprise P. K. P. sont les suivants:

- 1) Le Ministère des Communications;
- 2) les offices centraux de l'entreprise, subordonnés directement au Ministère;
- 3) les Directions Régionales des Chemins de fer de l'État;
- 4) les unités de service exécutives, subordonnées aux Directions.

1. Ministère des Communications.

Le Ministère des Communications, qui avant le 1 juillet 1932 ne gérait que les affaires de l'entreprise P. K. P. surveillait les chemins de fer privés et dirigeait l'aviation civile, a élargi son champ d'action, en héritant du Ministère des Travaux Publics, supprimé à cette date les affaires de navigation sur les voies fluviales intérieures et les questions de mesure.

Le Ministère se divise actuellement en:

- 1) Cabinet du Ministre,
- 2) Département Général avec les Divisions: de l'organisation, du droit, des traités, de la politique des communications et des concessions, de la touristique générale;
- 3) Département des Finances avec les Divisions: du budget, des recettes ferroviaires, des dépenses ferroviaires, de la comptabilité ferroviaire, enfin de la caisse centrale P. K. P.;
- 4) Département du Commerce et des Tarifs avec les Divisions: générale et tarifs voyageurs, des tarifs marchandises intérieurs, des tarifs marchandises extérieurs, enfin des transports;
- 5) Département du Trafic ferroviaire avec les Divisions: du mouvement général, de voyageurs, de marchandises, enfin des chemins à voie étroite et des tramways;
- 6) Département de l'Entretien et de Construction avec Divisions: de la superstructure, des bâtiments, des ponts, de la sécurité du mouvement et des investissements;

- 7) Departament Mechaniczny i Zasobów kolejowych z Wydziałami: mechaniczno-trakcyjnym, warsztatowym, budowy i zakupu taboru oraz zasobów i zakupów;
- 8) Departament Dróg kołowych z Wydziałami: ruchu drogowego oraz budowy i utrzymania Dróg kołowych;
- 9) Departament Lotnictwa Cywilnego (bez Wydziałów);
- 10) Biuro Personalne z Wydziałami: osobowym, uposażeń oraz zaopatrzeń;
- 11) Biuro Wojskowe;
- 12) Biuro Dróg Wodnych;
- 13) Biuro Sanitarно-kolejowe;
- 14) Biuro Pomiarowe.

2. Centralne Urzędy Przedsiębiorstwa P. K. P. podległe bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji.

- 1) Centralne Biuro Rozrachunków P. K. P. w Bydgoszczy, załatwiające sprawy związane z rachunkami z przewozów międzynarodowych.
- 2) Centralne Biuro Statystyki Przewozów P. K. P. w Warszawie, którego zadaniem jest rejestracja i statystyka przewozów P. K. P., wydawnictwo Rocznika Statystycznego oraz kontrola nadanych i przybyłych przesyłek towarowych w komunikacji miejscowej.
- 3) Centralne Biuro Obrachunków w Warszawie, załatwiające sprawy związane z rozrachunkami, wynikającymi z wzajemnego używania wagonów towarowych i osobowych w komunikacji międzypaństwowej oraz z używania wagonów, wynajętych od towarzystw najmu wagonów.
- 4) Biuro Projektów i Studiów w Warszawie, przeprowadzające studia nad udoskonaleniem i rozwojem budowy i urządzeń P. K. P. oraz opracowujące odpowiednie projekty.
- 5) Kierownictwo Przebudowy Węzła Warszawskiego, prowadzące wszystkie prace nad przebudową węzła kolejowego w Warszawie.

- 7) Département Mécanique et d'Approvisionnement, avec les Divisions: mécanique et de traction, des ateliers, de construction et achat du matériel roulant, enfin des achats de l'approvisionnement;
- 8) Département des Routes avec les Divisions: du mouvement sur routes et de construction et d'entretien de routes;
- 9) Département de l'Aviation Civile (n'est pas subdivisé);
- 10) Bureau du Personnel, avec les Divisions: du personnel, des appointements et de l'assistance;
- 11) Bureau Militaire;
- 12) Bureau des Voies fluviales;
- 13) Bureau Sanitaire;
- 14) Bureau des Mesurages.

2. Offices Centraux de l'entreprise P. K. P. subordonnés directement au Ministère des Communications.

- 1) Bureau Central des Décomptes P. K. P. à Bydgoszcz, qui règle les décomptes des trafics internationaux.
- 2) Bureau Central de la Statistique des Transports P. K. P. à Varsovie, dont les fonctions consistent à enregistrer et à établir la statistique des transports P. K. P., à éditer l'Annuaire Statistique et à contrôler l'expédition et l'arrivage du trafic marchandises en communication locale.
- 3) Bureau Central des Décomptes pour Wagons à Varsovie, qui règle les décomptes, résultant de l'emploi réciproque des voitures et wagons à marchandises en trafics internationaux, ainsi que des wagons, pris en bail chez les compagnies de louage des wagons.
- 4) Bureau des Projets et des Etudes à Varsovie, qui a pour tâche d'étudier le perfectionnement et le développement des bâtiments et des installations P. K. P. et d'élaborer des projets en cette matière.
- 5) Direction de la Reconstruction du Noeud de Varsovie, chargée de conduire tous les travaux, liés avec la reconstruction du noeud des chemins de fer à Varsovie.

3. Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych.

Sieć kolejowa przedsiębiorstwa P. K. P. podzielona jest na okręgi dyrekcyjne, w których bezpośredni zarząd sprawami przedsiębiorstwa sprawują Dyrekcje Okręgowe kolei Państwowych, w zakresie ustalonym Regulaminem tych Dyrekcyj.

Obecnie istnieje 9 Dyrekcyj Okręgowych z siedzibami w Warszawie, Wilnie, Radomiu, Poznaniu, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lwowie i Stanisławowie.

Dyrekcje Okręgowe dzielą się na Wydziały: Ruchu, Mechaniczny, Drogowy, Osobowy, Finansowy, Handlowo-Taryfowy, Kontroli Dochodów, Prawny, Zasobów, Sanitarny, Elektrotechniczny (tylko w Warszawie) kolei wąskotorowych (w Warszawie, Radomiu i Wilnie), oraz kasę Dyrekcyjną.

4. Jednostki służbowe, podległe Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych.

- 1) Oddziały Ruchu, powołane do kierowania ruchomą służbą wykonawczą, pod bezpośrednim kierownictwem i nadzorem Wydziału Ruchu Dyrekcji, jak również do czuwania nad sprawnym działaniem podległych im stacyj. Ten typ Oddziałów Ruchu, w ilości ogólnej 23 jednostek, istnieje w Dyrekcjach: Warszawa, Wilno, Radom, Poznań, Katowice i Gdańsk. Oddziały Ruchu w Dyrekcjach: Lwów, Kraków i Stanisławów, w ogólnej ilości 8 jednostek, są to organa Dyrekcyj, eksponowane na linii, podległe bezpośrednio Naczelnikowi Wydziału Ruchu, których zadaniem jest kierowanie ruchem i bezpośredni nadzór nad jego bezpieczeństwem i regularnością oraz współdziałanie w gospodarce taborem kolejowym ze stanowiska ruchu.
- 2) Oddziały mechaniczne, w ogólnej ilości 27 jednostek, są to organa podległe Dyrekcji, powołane do kierowania mechaniczną służbą wykonawczą pod bezpośrednim kierownictwem i nadzorem Wydziału Mechanicznego

3. Directions Régionales des Chemins de fer de l'État.

Le réseau ferroviaire de l'entreprise P. K. P. est divisé en arrondissements régionaux, dans les limites desquels l'administration immédiate est assumée par les Directions Régionales des Chemins de l'État dans les limites de leurs Règlements.

Il existe actuellement 9 Directions Régionales ayant leurs sièges à Varsovie, à Wilno, à Radom, à Poznań, à Gdańsk, à Katowice, à Cracovie, à Lwów et à Stanisławów.

Les Directions Régionales contiennent les Divisions suivantes: du Mouvement, Mécanique, de la Voie, du Personnel des Finances, du Commerce et des Tarifs, du Contrôle des Recettes, du Droit, de l'Approvisionnement, Sanitaire, Electrotechnique (seulement à Varsovie), des Chemins de fer à voie étroite (seulement à Varsovie, à Radom et à Wilno) et enfin de la Caisse de Direction.

4. Unités de service, subordonnées aux Directions Régionales des Chemins de fer de l'État.

- 1) Sections du Mouvement, appelées à diriger le fonctionnement du service exécutif du mouvement sous les auspices et sous la surveillance de la Division du Mouvement de la Direction; elles sont également chargées de contrôler le fonctionnement des gares au point de vue de leur souplesse. Ce type des Sections du Mouvement au nombre total de 23 unités existe dans les Directions de Varsovie, de Wilno, de Radom, de Poznań, de Katowice et de Gdańsk. Les Sections du Mouvement dans les Directions de Lwów, de Cracovie et de Stanisławów au nombre de 8 unités sont des organes des Directions faisant le service des lignes et subordonnés directement au Chef de la Division du Mouvement; elles sont chargées de diriger le mouvement, de veiller directement à la sécurité des trains et de collaborer au régime du matériel roulant au point de vue des besoins du mouvement.
- 2) Les Sections Mécaniques au nombre de 27 unités, sont des organes subordonnés aux

Dyrekcji, jak również do czuwania nad sprawnym działaniem podległych im parowozowni, warsztatów oddziałowych, pomocniczych magazynów Zasobów i Elektrowni.

3) Oddziały drogowe, w ogólnej ilości 64 jednostki są to organa podległe Dyrekcji, powołane do kierowania drogową służbą wykonawczą pod bezpośrednim kierownictwem i nadzorem Wydziału Drogowego Dyrekcji jak również do czuwania nad sprawnym działaniem podległych im odcinków drogowych i sygnałowych oraz zawiadowców budynków.

4) Warsztaty Główne, podległe bezpośrednio Dyrekcjom, w ogólnej ilości 14 jednostek, dokonywują głównej naprawy taboru oraz średniej i wypadkowej o tak dużym rozmiarze, że nie może być ona dokonana w warsztatach istniejących przy Oddziałach mechanicznych.

5) Warsztaty sygnałowe, po jednym w każdej Dyrekcji, podległe bezpośrednio Dyrekcjom, dla dokonywania specjalnej naprawy urządzeń sygnałowych.

6) Warsztaty mostowe w Starosielcach, rodzaj fabryki, podległej bezpośrednio Dyrekcji Okręgowej w Wilnie, wykonywują dla całej sieci P. K. P. prace większe przy naprawie mostów oraz na miejscu w warsztatach naprawę składanych części nawierzchni.

7) Główne magazyny Zasobów, w ogólnej ilości 11 jednostek, podległe bezpośrednio Dyrekcjom, mają za zadanie odbiór materiałów i przedmiotów inwentarzowych od dostawców, przechowywanie ich i wydawanie poszczególnym służbom w miarę zapotrzebowania.

8) Kierownictwa kolei wąskotorowych, w ogólnej ilości 28 jednostek, sprawują bezpośrednie kierownictwo pewnych zwartych sieci kolei wąskotorowych i podlegają bezpośrednio Dyrekcjom.

9) Kierownictwa rejonów lekarskich, w ogólnej ilości 375 jednostek, podlegają bezpośrednio Dyrekcjom; pozatem istnieje w służbie sanitarnej 5 szpitali kolejowych, 3 centralne składnice aptekarskie i 15 aptek.

Directions, chargés de diriger le service mécanique exécutif sous les auspices et la surveillance de la Division Mécanique de la Direction, comme également de veiller au fonctionnement régulier des dépôts de locomotives, des ateliers de section, des magasins d'approvisionnement auxiliaires et des usines électriques.

3) Les Sections de Voie, au nombre total de 64 unités, sont des organes subordonnés aux Directions, appelés à diriger le service des voies exécutif sous l'autorité immédiate et la surveillance de la Division des Voies de la Direction; elles ont pour tâche de veiller au fonctionnement régulier des secteurs de voie et de signaux, comme aussi des préposés aux bâtiments.

4) Les Ateliers Centraux, subordonnés directement aux Directions, au nombre total de 14 unités, effectuent la réparation capitale du matériel roulant, ainsi que les réparations moyennes et accidentelles de telle dimension, qu'elles ne sauraient être effectuées dans les ateliers, qui existent dans les Sections Mécaniques.

5) Les Ateliers pour Signaux, un atelier dans chaque Direction, sont subordonnés aux Directions et chargés d'effectuer les réparations spéciales des installations de signaux.

6) Les Ateliers pour Ponts à Starosielce, genre de fabrique, subordonnée directement à la Direction Régionale de Wilno; ils accomplissent pour tout le réseau P. K. P. les travaux plus importants à la réparation des ponts, et — sur place — la réparation des parties composant la superstructure.

7) Les Magasins Principaux d'Approvisionnement, au nombre total de 11 unités, subordonnés immédiatement aux Directions; ils sont chargés de la réception des matériaux et des objets d'inventaire, livrés par les fournisseurs, de leur conservation et de leur distribution aux services particuliers à mesure de la demande.

8) La Gérance des chemins de fer à voie étroite au nombre de 28 unités, dirige le fonctionnement de certains compacts des chemins de fer à voie étroite se trouvant immédiatement subordonnée aux Directions respectives.

10) Agencje celne, w ogólnej ilości 63 jednostek, są to graniczne lub wewnętrzne zakłady pomocnicze, podległe bezpośrednio Dyrekcjom, powołane do załatwiania formalności celnych oraz do administrowania terenami kolejowocelnymi.

11) Wytwórnice biletów, w ogólnej ilości 4 jednostki, są zakładami pomocniczymi Dyrekcji, powołanymi do sporządzania biletów kolejowych dla P. K. P. i prywatnych biur podróży.

12) W poszczególnych Dyrekcjach istnieją pozatem specjalne jednostki, podległe bezpośrednio Dyrekcjom, a mianowicie: Biuro wyrównawcze P. K. P. przy Dyrekcji Warszawskiej, regulujące sprawy brakujących i bezdowodowych przesyłek, kierownictwo budowy gmachu D.O.K.P. i kolonji mieszkalnej w Chełmie, podległe Dyrekcji Radomskiej i kierownictwo budowy kolei państwowej Kraków—Miechów, podległe Dyrekcji Krakowskiej.

9) La Gérance des régions médicales au nombre de 375 unités, est immédiatement subordonnée aux Directions; en outre sont affectés au service sanitaire 5 hôpitaux ferroviaires, 3 dépôts centraux de pharmacie, et 15 pharmacies.

10) Les Agences de douane, au nombre de 63 unités, sont des offices auxiliaires à l'intérieur du pays ou aux frontières, subordonnées aux Directions; elles sont appelées à régler les formalités douanières et à administrer les terrains ferroviaires réservés aux douanes.

11) Les Imprimeries de billets au nombre de 4 unités, sont des offices auxiliaires des Directions, appelés, à confectionner les billets pour les P. K. P. et pour les bureaux de voyage privés.

12) Il existe en outre dans les Directions particulières des unités spéciales, subordonnées immédiatement aux Directions, savoir: le Bureau de Compensation P. K. P. dans la Direction de Varsovie, qui règle les questions dans envois manquants ou sans titre de transport, la direction de la construction ne l'édifice de la Direction Régionale des Chemins de fer de l'État et de la colonie d'habitation à Chełm, subordonnée à la Direction de Radom, et la direction de la construction du chemin de fer de l'État Kraków—Miechów, subordonnée à la Direction de Cracovie.

III. Utrzymanie kolei.

III. Entretien des chemins de fer.

a) Ogólne koszty utrzymania urządzeń drogowych.

Ze względów oszczędnościowych, wydatki zostały zredukowane jeszcze o 10% — w porównaniu mianowicie do wydatków roku ubiegłego.

W szczególności zmniejszono zakup nowego inwentarza, stosując natomiast w większej mierze naprawę tegoż.

Przekilometrowano około 40% linii kolejowych w Dyrekcji Poznańskiej i Gdańskiej oraz rozpoczęto przekilometrowanie w Dyrekcji Warszawskiej.

W celu zmniejszenia wydatków doraźnych na usuwanie śniegu z torów, instalowano w dalszym ciągu przenośne zasłony odśnieżne oraz wysadzano żywopłoty z drzew morwowych i świerkowych.

Dzięki łagodnej zimie ogólna suma wydatków na walkę ze śniegiem wypadła mniejsza niż w roku ubiegłym.

b) Podtorze mosty, przepusty i tunele.

Wydatki odnośnie wyniosły w okresie sprawozdawczym 5.203.236 zł 54 gr., w czym 2.700.614 zł. 03 gr. stanowiły koszt materiałów i wypłaty przedsiębiorcom, — zaś 2.502.622 zł. 51 gr. — koszt robocizny.

Wydatki powyższe obejmują między innymi utrzymanie i naprawę bieżącą 17.900 km. torowiska wraz z rowami pobocznymi oraz wszelkimi innymi, 314.300 m² murów oporowych i ochronnych, 556.000 m.b. drenów kanalizacyjnych, 18.900 szt. przejazdów w poziomie szyn, 3.074 szt. fundamentów, przesuwnic, obrotnic, popielnic i wag pomostowych, 58 km. urządzeń regulacyjnych na rzekach i potokach, 7.750 m.b. tuneli, 176.500

a) Frais généraux de l'entretien des installations de voie.

Vu les raisons économiques les dépenses ont été réduites de 10% en comparaison à celles de l'année précédente.

En particulier on a diminué l'échelle des achats du nouvel inventaire en recourant à sa réparation dans une plus ample mesure.

On a fait un nouveau kilométrage sur environ 40% de lignes dans les Directions de Poznań et de Gdańsk et l'on a commencé à le faire dans la Direction de Varsovie.

En vue de réduire les dépenses accidentelles, occasionnées par l'amoncellement de la neige sur les voies on a continué à installer les écrans para-neige mobiles et à planter les haies vives de sapin s et de muriers.

Grâce à la douceur de l'hiver le total des dépenses pour combattre la neige s'est accusé inférieur à celui de l'année précédente.

b) Infrastructure, ponts, aqueducs et tunnels.

Les dépenses relatives comportaient au cours de l'année budgétaire 5.203.236,54 zł., dont 2.700.614,03 zł., constituaient le coût des matériaux et des versements, faits aux entrepreneurs, tandis que 2.502.622,51 zł. représentent le prix de la main d'oeuvre.

Les dépenses susdites comprennent entre autres les frais d'entretien et la réparation courante de 17.900 km. de la voie avec les fossés d'écoulement et autres, 314.300 m² de murs de soutènement et de revêtement, 556.000 m.c. de drainage, 18.900 passages à niveau, 3.074 fondations, chariots roulants, plaques tournantes, fosses à cendre et ponts à bascule, 58 km. d'installations régulatrices

m.b. przepustów, 129.700 m.b. mostów stałych żelaznych, żelbetowych, betonowych i kamiennych oraz 17.000 m.b. mostów prowizorycznych.

Wydatki, związane z naprawą gruntowną obejmują między innymi: naprawę większą oraz przebudowę mostów sklepionych, — przepustów, przyczółków i filarów większych mostów; malowanie konstrukcji mostowych — celem zabezpieczenia ich od rdzy; wymianę mostownic i dyliny na mostach żelaznych, naprawę gruntowną mostów prowizorycznych, które uległy największemu zniszczeniu w czasie wojny światowej.

c) Nawierzchnia.

W okresie sprawozdawczym obniżyły się znacznie ogólne koszty utrzymania torów, co zawdzięczać należy ogólnemu poprawieniu się stanu torów wskutek dokonanych w ostatnich latach w tym kierunku ulepszeń.

Przeprowadzono ciągłą wymianę szyn na 441 km. torów — pierwszorzędnymi szynami nowymi (mniej o 41 km. niż w roku 1930) oraz wymianę wtórną szynami starożytecznymi na 108 km. toru (o 169 km. mniej niż w roku 1930).

Na wymianę bieżącą zużyto złączek nowych ogółem 8.225 ton oraz starych: regenerowanych ok. 70.000 szt. łubków, około 140.000 szt. podkładek oraz ok. 40.000 szt. zacisnek.

Wykonano wymiany podkładów:

na nowe — 2.579.374 szt. oraz 166.657 szt. na starożyteczne, poza tem zwiększono przy wymianie szyn ilość podkładów w torach o 32.080; z ilości powyższych zużyto w torach głównych 2.210.919 szt. — zaś w torach bocznych i bocznicych 567.192 szt.

Podrozezdnic wymieniono 1.648 doborów — z tego materiałem nowym 1.349 i materiałem starożytecznym — 299.

Do nasycania podkładów i podrozezdnic drewnianych używano środków takich, jak:

sur les rivières et les torrents, 7.750 m.c. de tunnels, 176.500 m.c. d'aqueducs, 129.700 m.c. de ponts stables en fer, en béton armé, en béton en pierre, enfin 17.000 m.c. de ponts provisoires.

Les dépenses, liées avec la réparation capitale, comprennent entre autres: la réparation à fond et la reconstruction des ponts voûtés, des aqueducs, des têtes de pont, et des piliers des ponts plus importants; la peinture de la construction des ponts en vue de les préserver contre la rouille; le remplacement de traverses et de tabliers sur les ponts de fer; la réparation capitale des ponts provisoires, qui ont le plus souffert en temps de la guerre mondiale.

c) Superstructure.

Les frais généraux des voies se sont sensiblement diminués dans l'année budgétaire, ce qui doit être attribué à l'amélioration manifeste de leur état à la suite des perfectionnements, entrepris dans ce sens au cours des dernières années.

L'échange continu des rails a été accompli sur 441 km. de voie de premier ordre contre des rails neufs (moins de 41 km. qu'en 1930); l'échange secondaire des rails contre les vieux rails utilisables a été effectué sur 108 km. de voie (moins de 169 km. qu'en 1930).

Pour la réfection courante ont été utilisés: joints neufs au total de 8.225 tonnes; joints régénérés: environ 70.000 éclisses, près de 140.000 platines de rail et près de 40.000 joints de serrage.

L'échange des traverses a été effectuée contre des neuves — 2.579.374 traverses; contre les vieilles mais utilisables — 166.657 traverses; la quantité de traverses dans les voies a été augmentée de 32.080 traverses à l'occasion du remplacement des rails; de ce nombre ont été utilisées dans les voies principales 2.210.919, dans les voies de gare et les embranchements — 567.192 traverses.

1.648 complets de croisements ont été remplacés: 1.349 par un matériel neuf, 299 par un matériel vieux mais utilisable.

Pour imprégner les traverses et les croisements en bois les matériaux suivants ont été

olej krezotowy, krezonaft (emulsja olejowa), chlorek cynku oraz „tetazet“ (kombinacja oleju z chlorkiem cynku).

W wykonaniu programu wymiany podsypki piaskowej na tłuczeń, częściowo ciągłej, częściowo tylko pod złączami i rozjazdami — zużyto ogółem 211.065 m³ tłucznia kamienego; na pokrycie torów tłucznem z wierzchu użyto tłucznia 23.713 m³. Do wymiany piaskowej podsypki na żwir siany, względnie rzeczny — użyto 67.906 m³ żwiru sianego, ewentualnie rzeczno.

Do bieżącego utrzymania użyto: tłucznia 148.811 m³; żwiru sianego i rzeczno 94.958 m³ oraz żwiru gruntowego 376.154 m³. Na przesiewanie starej podsypki rozchodowano ok. 30.000 dniówek.

W zakresie rozjazdów stosowano wymianę materiałem zarówno nowym jak i starożytecznym — regenerowanym; regeneracja polegała na napawaniu wybitych krzyżownic, iglic i szyn skrzydłowych oraz na wymianie zużytych części drobnych.

Dokonano wymiany:

a) materiałem nowym: rozjazdów zwyczajnych 549, angielskich pojedynczych 26, angielskich podwójnych 48, skupionych 98, przecięć torów 25, skrzyżowań torów 3, zwrotnic 241, krzyżownic 1.350, iglic 504, odbojnic 528.

b) materiałem starożytecznym: rozjazdów zwyczajnych 69, angielskich pojedynczych 5, angielskich podwójnych 9, skupionych 3, przecięć torów 3, zwrotnic 34, krzyżownic 51, iglic 10 i odbojnic 30.

d) Budynki.

Ogólna powierzchnia budynków kolejowych wynosi:

peronów	2.024.239,90 m ²
ramp	1.964.274,00 m ²
pozostałych budynków	5.718.183,00 m ²

Razem . . . 9.706.646,90 m²

utilisés: l'huile de créosote, le crésolaphte (émulsion d'huile), chlorure de zinc et le „tetazet“ (combinaison d'huile avec le chlorure de zinc).

Conformément au programme du remplacement du ballast en sable par la pierre concassée, en partie total, en partie sous les joints et sous les croisements seulement, 211.065 m³ de pierre concassée ont été utilisés en tout; 23.713 m³ de pierraille ont été employés à recouvrir la surface des voies.

Pour l'échange du ballast de sable en gravier tamisé, éventuellement en gravier d'eau 67.906 m³ de gravier ont été utilisés.

Les dépenses suivantes ont été faites pour l'entretien courant: pierraille — 148.811 m³; gravier tamisé et fluvial — 94.958 m³; gravier foncier — 376.154 m³. Environ 30.000 journées ouvrières représentent les frais du tamisage du vieux ballast.

En ce qui concerne les croisements, le remplacement en a été effectué par des matériaux neufs, ainsi que par des matériaux régénérés; la régénération consistait en imprégnation des traverses usées, en refecton des flèches, des contre-rails et en remplacement des petites parties usées.

L'échange a été effectué:

a) avec du matériel neuf: de 549 croisements ordinaires, 26 croisements anglais simples, 48 croisements anglais doubles, 98 concentrés, 25 passages de voie 3 croisements de voie, 241 aiguilles, 1.350 pièces de croisements croisillons, 504 flèches, 528 contre-rails.

b) avec du matériel vieux mais utilisable: de 69 croisements ordinaires, 5 anglais simples, 9 anglais doubles, 3 concentrés, 3 passages de voie, 34 aiguilles, 51 pièces de croisements, 10 flèches et 30 contre-rails.

d) Bâtiments.

La surface totale des bâtiments ferroviaires se monte à:

quais
rampes
autres bâtiments

Total

W okresie sprawozdawczym wydatkowano na utrzymanie budynków następujące kwoty:

Au cours de l'année budgétaire les sommes suivantes ont été dépensées pour l'entretien des bâtiments:

1) na świadczenia socjalne, płatne urlopy, Kasę Chorych, fundusz bezrobocia, odprawy i t. p.	406.157,28 zł	1) Prestations sociales, congés retribué, Caisse des Malades, fonds de chômage, renvois
2) na asenizację, oczyszczenie kominów, dezynfekcję terenów i budynków	963.273,58 zł	2) Assainissement, ramonage, désinfection
3) Na utrzymanie studziń i innych źródeł wody, oraz sieci wodociągowo-kanalizacyjnej zewnętrznej . . .	1.152.358,89 zł	3) Entretien des puits et autres sources d'eau, ainsi que du réseau des conduites et de canalisation extérieure
4) na bieżące utrzymanie budynków i urządzeń stacyjnych	8.387.131,81 zł	4) Entretien courant des bâtiments et des installations dans les gares
5) na naprawę główną budynków	4.003.360,44 zł	5) Restauration capitale des bâtiments
Razem . . .	14.912.282,00 zł	Total

Z ogólnej sumy wadytków przypada na roboczną wraz ze świadczeniami socjalnymi (797.071 dniówek) — 5.644.196,10 zł. t. j. około 39% ogólnej sumy.

Na materiały i wypłaty przedsiębiorcom wydatkowano 9.268.085,90 zł.

De ce montant 5.644.196,10 zł., c'est à dire près de 39% reviennent à la main d'oeuvre (797.071 jours ouvriers) et aux prestations sociales.

Les matériaux et les entrepreneurs ont coûté 9.268.085,90 zł.

e) Urządzenia do zabezpieczenia ruchu pociągów.

W okresie sprawozdawczym dokonano wymiany zużytych przyrządów i ich części w urządzeniach do zabezpieczenia ruchu pociągów. Zużyte aparaty i przyrządy zostały zastąpione przedmiotami, wyprodukowanymi w kraju.

W urządzeniach blokady stacyjnej i linowej oraz centralizacji zwrotnic i sygnałów wymieniono: 15 aparatów zarządczych systemu Siemens Einheit i innych, 250 ogniów blokowych, 42 induktorów, 19 nastawnic ze skrzyniami zależności, 219 dźwigni nastawczych, 104 semaforów, 48 tarcz ostrzegawczych i przetokowych, 96 napędów do zwrotnic i sygnałów, 64 rygla na zwrotnicach, 449 skrzyń ochronnych, 137 wykolejnic, 948 zamków do zwrotnic i sygnałów, 79 km. pędni, 89 przyrządów naprężnych, 46 szynowych kontaktów rtelejowych, 12 pedałów szynowych, 311 lub-

e) Installations pour garantir la sécurité des trains.

Au cours de l'année budgétaire ont été échangés les appareils et leurs parties, qui servent à assurer la sécurité des trains. Les appareils et les dispositifs usés ont été remplacés par des objets de fabrication locale.

En ce qui concerne le blocage des gares et des lignes ainsi que la commande des aiguilles et des signaux ont été échangés: 15 appareils de commande système Siemens Einheit et autres, 250 piles de blocage, 42 inducteurs, 19 appareils de manoeuvre à registre d'enclenchement, 219 leviers de commande, 104 sémaphores, 48 disques avertisseurs et de manoeuvre, 96 appareils de commande des aiguilles et des signaux à distance, 64 verroux pour aiguilles, 449 boîtes de protection, 137 appareils dérailleurs, 948 serrures pour aiguilles et signaux, 79 km. de transmission par fil, 89 appareils tendeurs, 46 contacts



ków do szyn izolowanych, 3.086 ogniów galwanicznych i 426 akumulatorów.

W urządzeniach sygnalizacji kolejowej i zabezpieczenia ruchu na przejazdach w poziomie szyn, wymieniono: 65 dzwonów sygnałowych, 5 induktorów, 1.315 ogniów galwanicznych, 2.428 latarń zwrotnicowych i do zamykania torów, 51 latarń na żórawiach, 422 latarń pociągowych, 175 zapór ręcznych, 57 zapór zwodzonych, 72 przyrządów (wind) do nastawiania zapór, 12 km. pędni, 2.186 m. kanałów do pokrycia pędni.

W urządzeniach łączności telegraficznej i telefonicznej wymieniono:

16 aparatów Morse'a i 42 aparatów telefonicznych, 25.291 ogniów galwanicznych, 146 akumulatorów, 1.922 km. przewodów żelaznych i 168 km. przewodów brązowych, 16.735 m. kabli telefonicznych oraz 19.324 szt. słupów nienasyconych — słupami nasycenymi.

à mercure, 12 pédales de calage, 311 éclisses pour rails isolés, 3.086 piles galvaniques, et 426 accumulateurs.

En ce qui concerne la signalisation ferroviaire et la sécurité sur les passages à niveau ont été échangés: 65 cloches d'avertissement, 5 inducteurs, 1.315 piles galvaniques, 2.428 lanternes pour les aiguilles et pour fermer la voie, 51 lanternes montées sur les grues d'alimentation, 422 lanternes de train, 175 barrières à main, 57 barrières mécaniques, 72 appareils pour hisser les barrières, 12 km. de fil, 2.186 m. de canivauaux recourrant les fils de transmission.

En ce qui concerne la communication télégraphique et téléphonique ont été remplacés: 16 appareils Morse, 42 appareils téléphoniques, 25.291 piles galvaniques, 146 accumulateurs, 1.922 m. de fil en fer, 168 km. de fil en bronze, 16.735 m. de cable téléphonique, 19.324 poteaux non-imprégnés ont été remplacés par le même nombre de poteaux imprégnés.

IV. Odbudowa. — IV. Réconstruction.

W końcu okresu budżetowego 1931/32 roku stan odbudowy budowli i urządzeń kolejowych, zniszczonych przez wojnę, jest ujęty w liczbach poniższej tabeli:

Vers la fin de l'année budgétaire 1931/32 l'état de reconstruction des bâtiments et installations des chemins de fer dévastés par la guerre se résume en chiffres du tableau ci-dessous:

Wyszczególnienie — <i>Détail</i>	Ogólna ilość zniszczonych obiektów <i>Total des objets dévastés</i>	Odbudowano do końca okresu budżetowego 1930/31 <i>Réconstruction terminée à la fin de l'année budg. 1930/31</i>	Odbudowano całkowicie lub też rozpoczęto odbudowę w roku budżetowym 1931/32 <i>Réconstruction terminée ou commencée, au cours de l'année budg. 1931/32</i>
	S z t u k — <i>O b j e t s</i>		
Mosty i przepusty <i>Ponts et aqueducs</i>	2.399 (39.548 mb.) <i>m. c.)</i>	1.868 (27.285 mb.) <i>(m. c.)</i>	20 (467 mb.) <i>(m. c.)</i>
Dworce <i>Gares</i>	574	499	11
Magazyny towarowe <i>Dépôts de marchandises</i>	506	377	—
Stacje wodne i wieże ciśnień <i>Stations d'eau et chateaux d'eau</i>	489	401	—
Parowozownie i warsztaty <i>Remises à locomot. et ateliers</i>	78 *)	64	1
Domy mieszkalne i administracyjne <i>Maisons d'habitation et d'administration</i>	2.189	1.632	6

Z większych robót w dziale odbudowy budowli mostowych, zniszczonych przez działania wojenne, w okresie budżetowym 1931/32 r. wykonano odbudowę: mostu przez rz. Wieprz pod Trawniki na linii Dęblin—Kowel—

Parmi les travaux les plus importants dans le domaine de la reconstruction des ponts, ruinés par les opérations militaires, il convient de citer les suivants, qui ont été exécutés au cours de l'année budgétaire 1931/32: le pont

*) W Roczniku Statystycznym P. K. P. za r. 1930 podana była mylnie cyfra 173 szt., co niniejszem prostuje się.

*) Dans l'Annuaire Statistique P. K. P. pour 1930 le chiffre 173 a été donné par erreur, ce qui se rectifie présentement.

Mohylany, mostu przez rz. Słucz pod Dąbrowicą na linii Wilno—Łuniniec—Równe i wiaduktu Suchego na linii Wygnanka—Skała.

Ponadto w okresie sprawozdawczym rozpoczęto odbudowę następujących większych mostów: mostu przez rz. Niemen pod Mostami na linii Wołkowysk—Lida, mostu przez rz. Niemen przy stacji Niemen na linii Lida—Baranowicze, mostu przez rz. Broczysko na linii Ostrołęka—Siedlce, mostu przez rz. Chodorówkę na linii Lwów—Podwołoczyska, mostu przez rz. Szczarę na linii Wołkowysk—Baranowicze, mostu przez rz. Soszę na linii Siedlce—Zahacie, mostu przez rz. Turję na linii Brześć—Kowel, mostu przez rz. Zelwiankę na linii Wołkowysk—Baranowicze.

W dalszym ciągu prowadzone były roboty przy odbudowie mostu sklepionego nad ulicą Narutowicza w Piotrkowie pod tory 3 i 4.

W dziale urządzeń do zabezpieczenia ruchu pociągów w okresie sprawozdawczym odbudowano blokadę linjową na odcinku Wawer—Otwock linii Warszawa—Dęblin i odbudowano centralizację zwrotnic na stacji Chryplin.

Ponadto w dalszym ciągu prowadzono odbudowę zapór mechanicznych na przejazdach kolejowych o niedostatecznych warunkach widzialności na linii Rzeszów—Lwów—Podwołoczyska.

sur la rivière de Wieprz sous Trawniki de la ligne Dęblin—Kowel—Mohylany; le pont sur la rivière de Słucz sous Dąbrowica de la ligne Wilno—Łuniniec—Równe; le viaduc Suchy de la ligne Wygnanka—Skała.

Outre cela l'on a commencé au cours de l'année budgétaire la restauration des ponts suivants plus importants: du pont sur le fleuve Niemen sous Mosty de la ligne Wołkowysk—Lida; du pont sur le fleuve Niemen près de la gare de Niemen de la ligne Lida—Baranowicze; du pont sur la rivière Broczyska de la ligne Ostrołęka—Siedlce; du pont sur la rivière Chodorówka de la ligne Lwów—Podwołoczyska; du pont sur la rivière Szczara de la ligne Wołkowysk—Baranowicze; du pont sur la rivière Sosza de la ligne Siedlce—Zahacie; du pont sur la rivière Turja de la ligne Brześć—Kowel; du pont sur la rivière Zelnianka de la ligne Wołkowysk—Baranowicze.

L'on a continué les travaux à la construction des ponts voûtés audessus de la rue Narutowicz à Piotrków.

Dans le domaine des installations envisageant la sécurité des mouvements on a fait pendant l'année budgétaire la blocade de ligne sur le secteur Wawer—Otwock de la ligne Warszawa—Dęblin et reconstruit la commande à distance des aiguilles dans la gare de Chryplin.

On a continué également l'installation des barrières mécaniques sur les passages à niveau ayant des conditions de visibilité insuffisantes sur la ligne Rzeszów—Lwów—Podwołoczyska.

V. Inwestycje. — V. Investissements.

A) Budowa nowych kolei.

1. Magistrala Śląsk—Gdynia, budowana w poprzednich latach środkami Skarbu, na podstawie koncesji z dnia 27. IV/31 została przekazana Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu, które dokończy budowę tej linii i obejmie na niej eksploatację.

a) Na części północnej Nowawieś Wielka—Kapuścisko Tranzytowe—Maksymiljanowo—Gdynia (dług. 204,8 km.), oddanej do eksploatacji tymczasowej na całej przestrzeni w końcu 1930 r., w ciągu 1931 roku prowadzone były roboty przy budowie podtorza pod drugi tor na odcinku Nowawieś Wielka—Kapuścisko Tranzytowe, przy budowie stacji, budynków, urządzeń zabezpieczających, uzupełnienie nawierzchni i inne roboty pomniejsze.

b) Część południowa Herby Nowe—Inowrocław (dług. 253,7 km.).

Na odcinku Herby Nowe—Zduńska Wola, oddanym również w końcu 1930 r. do eksploatacji tymczasowej, w 1931 r. były wykonywane roboty przy budowie łącznic, stacji, budynków, urządzeń zabezpieczających, uzupełnienie podsypek i inne.

Na odcinku Zduńska Wola (Karsznice)—Inowrocław w 1931 r. prowadzone były w dalszym ciągu roboty przy budowie podtorza i budynków; z końcem 1931 roku przystąpiono do układania toru.

Jednocześnie w ciągu 1931 r. rozpoczęto roboty podtorza dla drugiego toru na przestrzeni od Siemkowic do Inowrocławia.

A) Construction de nouveaux chemins de fer.

1. La magistrale Śląsk—Gdynia, construite dans les années précédentes aux frais du Trésor, fut cédée en vertu de la concession du 27. IV 1931 à la Société Franco-Polonaise de Chemins de fer, qui terminera la construction de cette ligne et en assumera l'exploitation.

a) Sur la portée nord Nowawieś Wielka—Kapuścisko Tranzytowe—Maksymiljanowo—Gdynia (de la longueur de 204,8 km.), remise à l'exploitation provisoire en 1930 sur toute sa distance, l'on a continué en 1931 les travaux à la construction de l'infrastructure de la deuxième voie sur le secteur Nowawieś Wielka—Kapuścisko Tranzytowe, à la construction des gares, des bâtiments, des installations de sécurité, au renforcement de la superstructure et les autres travaux de moindre importance.

b) La partie sud Herby Nowe—Inowrocław (de la longueur de 253,7 km.).

Les travaux ont été continués sur le secteur Herby Nowe—Zduńska Wola, livré également vers la fin de 1930 à l'exploitation provisoire, à la construction des raccordements des gares, des installations de sécurité, de renforcement du ballast et autres travaux semblables au cours de l'année 1931.

Dans le secteur Zduńska Wola (Karsznice)—Inowrocław les travaux ont été continués en 1931 à la construction de l'infrastructure et des bâtiments; la pose de la voie a été commencée vers la fin de la même année, ainsi que les travaux à l'infrastructure de la deuxième voie sur la distance de Siemkowicze à Inowrocław.

2. Linja Woropajewo — Druja (89,5 km.). W ciągu roku 1931 ukończono budowę podtorza na środkowym odcinku linii i doprowadzono roboty do stanu umożliwiającego układanie toru na południowym odcinku. Ułożono tor na 20 km. od Woropajewa.

3. Linja Widzew — Zgierz (13,7 km.). W ciągu roku 1931 ukończono roboty ziemne i torowe oraz prowizoryczne urządzenia zabezpieczające. Linję otwarto dla ruchu tymczasowego 7. XI/31 r.

4. Linja Płock — Sierpc (35,7 km.), której budowa, rozpoczęta na mocy ustawy z dn. 11 kwietnia 1919 roku, była przerywana wobec działań wojennych w 1920 roku, wznowiono roboty ziemne w celu zatrudnienia bezrobotnych w okolicach Płocka. Ukończono roboty ziemne na km. 4—16 (od Płocka) i budowę mostu pod Sierpcem.

5. Linja Kraków — Miechów. W roku 1931 rozpoczęto roboty w granicach m. Krakowa. Ustawa o budowie normalnotorowej linii kolejowej o charakterze kolei pierwszorzędnej, ogólnej długości około 52 km. od stacji Kraków do połączenia z linią kolejową Strzemieszyce — Dęblin około przystanku Tunel w pobliżu stacji Miechów, została ogłoszona w dniu 14 października 1931 r. Linja ta daje skrót drogi kolejowej z Dębina do Krakowa o 83 km., po zbudowaniu zaś linii Warszawa — Radom uzyska się łączne zmniejszenie odległości pomiędzy Warszawą a Krakowem o 52 km.

6. Linje kolejowe, budowane kosztem Skarbu Śląskiego w granicach Województwa śląskiego:

a) linja Wisła — Głębcze (5,2 km.), będąca przedłużeniem linii Ustroń — Wisła do uzdrowiska Głębcze;

b) linja Cieszyn — Zebrzydowice — Moszczenica (29,5 km.), mająca na celu stworzenie krótszego połączenia Cieszyna z Zagłębiem Rybnickim;

2. Ligne Woropajewo — Druja (89,5 km.). Au cours de l'année 1931 a été terminée la construction de l'infrastructure du secteur médian et les travaux ont été conduits à un état, qui rendait possible la pose de la voie sur le secteur sud. La voie a été posée à la distance de 20 km. de Woropajewo.

3. Ligne Widzew — Zgierz (13,7 km.). Au cours de l'année 1931 ont été terminés les travaux de terrassement et de voie ainsi que les installations de sécurité provisoires. La ligne a été ouverte au trafic provisoire le 7. XI/31.

4. Ligne Płock — Sierpc (35,7 km.). La construction, commencée en vertu de la loi du 11 avril 1919, a été interrompue en 1920 à la suite des opérations militaires; les travaux de terre ont été recommencés en vue de procurer du travail en temps de chômage aux environs de Płock. Ont été terminés: les travaux de terre sur 4—16 km. à distance de Płock, et la construction du pont sous Sierpc.

5. Ligne Kraków — Miechów. Les travaux dans les limites de la ville de Kraków ont été commencés en 1931. La loi sur la construction d'une ligne à voie normale ayant le caractère d'un chemin de fer de premier ordre, de la longueur totale d'environ 52 km., en partant de la gare Kraków jusqu'à la jonction avec la ligne Strzemieszyce — Dęblin près de l'arrêt Tunel à proximité de la gare Miechów, a été promulguée à la date du 14 octobre 1931. Cette ligne raccourcit la voie ferrée de Dęblin à Kraków de 83 km.; lorsque la ligne Warszawa — Radom aura été construite, la distance totale entre Warszawa et Kraków sera diminuée de 52 km.

6. Lignes ferroviaires, construites aux frais du Trésor Silésien dans les limites de la Voïevodie Silésienne:

a) Ligne Wisła — Głębcze (5,2 km.) constitue le prolongement de celle d'Ustroń — Wisła, et conduit à la station climatique Głębcze.

b) Ligne Cieszyn — Zebrzydowice — Moszczenica (29,5 km.), qui a pour but de raccourcir la distance entre Cieszyn et le bassin de Rybnik.

c) linja Strzebiń — Woźniki (13,3 km.), łącząca miasto Woźniki i przylegające do niego południowo-zachodnie tereny powiatu lublinieckiego z siecią P. K. P.

Na liniach tych w r. 1931 roboty prowadzono w dalszym ciągu.

B) Inwestycje na kolejach istniejących.

1. Węzły i stacje.

W węźle warszawskim ukończono budowę mostu przez Wisłę, ułożono tory na odcinku linii Średnicowej od stacji Warszawa Wschodnia do tunelu, wywieziono ziemię pozostałą w tunelu pod Alejami 3 Maja i Jerozolimską oraz wykonano większą część dolnej płyty tunelu i jego odwodnienia.

Na stacji Warszawa Główna zbudowano dodatkowe pomieszczenie prowizoryczne dla umożliwienia rozpoczęcia rozbiórki starego dworca, prowadzono dalej roboty ziemne i odwodnienie wykopu oraz ukończono południowy mur oporowy na wschód od przyszłego dworca i częściowo na zachód od niego.

Na stacji postojowej Szczęśliwice i na łącznicy między tą stacją a stacją Warszawa Główna prowadzono dalej roboty instalacyjne.

Na łącznicy Gołębki — Włochy ułożono tory a na łącznicy Zielonka — Rembertów wznowiono budowę podtorza (roboty ziemne i budowę sztuczne), która była prowadzona w r. 1919/20 w celu zatrudnienia bezrobotnych.

W węźle kutnowskim wykonywano w dalszym ciągu roboty torowe i zabezpieczające ruch pociągów oraz kanalizację terenu.

Wykończono część parowozowni i warsztatów mechanicznych. Rozpoczęto budowę drogi dojazdowej do st. Kutno Techniczne.

W węźle gdańskim prowadzono w dalszym ciągu budowę łącznicy St. Albrecht — Troyl oraz stacji portowej na Troylu. Wykonano przebudowę torów w Wolnej Strefie i ułożono tor na st. Westerplatte. Wykończono

c) Ligne Strzebiń — Woźniki (13,3 km.), qui unit la ville de Woźniki et les terrains sud-ouest du district de Lubliniec adjacents du réseau P. K. P.

Les travaux sur ces lignes ont été continués en 1931.

B) Investissements sur les chemins de fer existant.

1. Noeuds et gares.

Dans le noeud de Varosvie l'on a terminé la construction du pont sur la Vistule, posé les voies sur le secteur de la ligne Médiane depuis la gare Warszawa — Wschodnia jusqu'au tunnel, évacué la terre du tunnel sous les allées Jerozolimska et 3 Maja, et exécuté en grande partie le plateau inférieur du tunnel ainsi que son drainage.

Dans la gare Warszawa Główna on a construit un bâtiment supplémentaire provisoire en vue de commencer la démolition de l'ancienne gare, on a continué les travaux de terre et le drainage des déblais, et on a terminé la construction du mur de soutènement à l'est de la gare future, et partiellement la construction de celui, qui cotoie la gare à l'ouest.

A la gare de remisage Szczęśliwice et le raccordement entre cette gare et la gare Warszawa Główna on a continué les travaux aux installations.

On a posé les voies sur le raccordement Gołębki — Włochy, et renouvelé les travaux à l'infrastructure de raccordement Zielonka — Rembertów (terrassements et bâtiments artificiels), inaugurés en 1919/20 pour occuper les gens en temps du chômage.

Dans le noeud de Kutno on a continué les travaux aux voies et aux installations de sécurité ainsi qu'à la canalisation du terrain.

On a terminé en partie la remise aux locomotives et les ateliers mécaniques. On a commencé la route d'accès à la gare Kutno Techniczne.

Dans le noeud de Gdańsk on a continué la construction du raccordement St. Albrecht — Troyl ainsi que de la gare du port de Troyl. On a refait les voies de la Zone Libre et posé la voie dans la gare de

przebudowę mostu nad torami na ul. Neugarten oraz wykończono urządzenie zasieku węglowego na st. Holm.

Na innych liniach i stacjach wykonywano następujące roboty:

W Dyrekcji Warszawskiej prowadzono w dalszym ciągu roboty przy budowie 2-go toru na odcinkach Łowicz—Bednary i Żabkowice—Maczki.

Wykonywano przebudowę stacji Piotrków i Łazy oraz urządzenia trakcyjne na szeregu stacji.

W Dyrekcji Radomskiej prowadzono budowę mijanek na liniach Dęblin—Kowel i Koluszki—Rozwadow, wykonano łącznice w Kowlu, w Kielcach i w Łucku oraz wykonywano urządzenia trakcyjne na wielu stacjach.

W Dyrekcji Wileńskiej prowadzono roboty torowe i trakcyjne na wielu węzłach i stacjach, między innymi na stacjach Baranowicze, Wołkowysk, Białystok, Lida, Łuniniec, Wilno, Brześć i Mołodeczno.

W Dyrekcji Gdańskiej prowadzono w dalszym ciągu roboty przy budowie stacji portowej w Gdyni oraz wykonywano roboty torowe i budowę ładowni na st. Kolibki—Orłowo.

W Dyrekcji Katowickiej prowadzono dalsze roboty przy budowie stacji rządowej Tarnowskie Góry.

W Dyrekcji Krakowskiej prowadzono dalsze roboty przy budowie stacji granicznej Zebrzydowice, na której wybudowano ładownię bydła.

W Dyrekcji Lwowskiej prowadzono roboty przy rozwoju stacji Stojanów i Rawa Ruska, przy budowie mijanek na linii Chyrów—Stryj oraz budowę trójkąta do obracania parowozów na st. Rozwadow.

W Dyrekcji Stanisławowskiej prowadzono roboty przy rozwoju stacji gra-

Westerplatte. On a terminé la reconstruction du pont aux dessus des voies dans la rue Neugarten et l'installation du dépôt de charbon à la gare de Holm. Dans les autres lignes et gares les travaux suivants ont été exécutés:

Dans la Direction de Varsovie on a continué les travaux à la construction d'une deuxième voie sur les secteurs Łowicz—Bednary et Żabkowice—Maczki.

On a reconstruit les gares Piotrków et Łazy et mis en ordre les installations de traction des différentes gares.

Dans la Direction de Radom on a continué la construction des points d'évitement sur les lignes Dęblin—Kowel et Koluszki—Rozwadow, terminé les raccordements dans les gares de Kowel, de Kielce et de Łuck, et parfait les installations de traction dans beaucoup de gares.

Dans la Direction de Wilno l'on a accompli les travaux de voie et de traction sur beaucoup de noeuds et de gares, entre autres dans les gares de Baranowicze, de Wołkowysk, de Białystok, de Lida, de Łuniniec, de Wilno, de Brześć et de Mołodeczno.

Dans la Direction de Gdańsk on a continué les travaux à la construction de la gare du port à Gdynia et exécuté ceux des voies et de la construction du quai d'embarquement à la gare de Kolibki—Orłowa.

Dans la Direction de Katowice on a continué les travaux à la construction de la gare de triage Tarnowskie Góry.

Dans la Direction de Cracovie on a continué les travaux à la construction de la gare frontière de Zebrzydowice en y élevant un quai d'embarquement, destiné au chargement de bétail.

Dans la Direction de Lwów on a continué les travaux en rapport avec le développement des gares Stojanów et Rawa Ruska, avec la construction des points d'évitement de la ligne Chyrów—Stryj, et avec la construction du triangle de raccordement pour les locomotives dans la gare de Rozwadow.

Dans la Direction de Stanisławów on a continué les travaux, liés avec le développement de la gare frontière

nicznej Śniatyn—Zalucze oraz roboty wodociągowe na stacjach Stanisławów i Teresin.

Drugi tor na linii Łuków—Dęblin. Ukończono układanie drugiego toru na linii, leżącej w obrębie Dyrekcji Radomskiej od km. 2,50 (stacja Łapiguz) do km. 56,00 (stacja Stawy), dokończono przedłużenie mostów i przepustów pod drugi tor na tej linii oraz prowadzono dalsze prace przy rozwoju stacji wodnej w Krzywdzie i przy wykończeniu drobnych robót na stacjach: Krzywda, Łapiguz i Leopoldów.

Drugi tor na linii Krasne—Zdobunów. Ukończono układanie drugiego toru na linii Krasne—Zdobunów i na linii Brody—Radziwiłłów na łącznej długości około 34 km. Ukończono na tych liniach przedłużenie mostów i wiaduktów z wyjątkiem mostu na km. 41,9. Prowadzono dalsze roboty przy rozwoju stacji Ożydów, Zabłotce i ładowni na stacji Rudnia Poczajowska.

2. Mosty.

Z większych obiektów mostowych, wykonanych w okresie budżetowym 1931/32, należy wymienić budowę: wiaduktu nad ul. Piłsudskiego w Sosnowcu, mostu przez rz. Kamienną na linii Dęblin—Strzemieszyce, mostu przez rz. Wisłę na linii Średnicowej w Warszawie oraz wiaduktu na ul. Panny Marji nad torami st. Częstochowa; ta ostatnia budowa jest na ukończeniu.

Ponadto były prowadzone roboty przy wzmacnianiu mostów na liniach małopolskich i węglowych, celem umożliwienia kursowania po nich cięższych typów parowozów i węglarek.

3. Budynki.

W okresie budżetowym 1931/32 r., podobnie jak w poprzednim okresie 1930/31 r., wydatki na inwestycje zostały ograniczone do najbardziej koniecznych robót.

Śniatyn—Zalucze, et les travaux de canalisation dans les gares Stanisławów et Teresin.

Deuxième voie de la ligne Łuków—Dęblin. On a terminé la pose de la seconde voie sur la ligne, située dans les limites de la Direction de Radom, à partir de 2,50 km. (gare Łapiguz) jusqu'à 56,00 km. (gare Stawy), et l'élargissement des ponts et aqueducs sous la deuxième voie de cette ligne; on a continué les travaux au développement de la station d'alimentation à Krzywda, et terminé les menus travaux dans les gares de Krzywda de Łapiguz et de Leopoldów.

Deuxième voie de la ligne Krasne—Zdobunów. On a terminé la pose de la deuxième voie les lignes Krasne—Zdobunów et Brody—Radziwiłłów d'une longueur totale de 34 km. On a terminé également l'élargissement des ponts et des aqueducs sur ces lignes à l'exception du pont, situé sur le 41,9 km. On a continué les travaux en rapport avec le développement des gares Ożydów, Zabłotów, et avec le quai d'embarquement à la gare Rudnia Poczajowska.

2. Ponts.

Au nombre des ponts les plus considérables, construits au cours de l'exercice 1931/32 méritent d'être mentionnés les suivants: le viaduc au dessus de la rue Piłsudski à Sosnowiec; le pont sur la rivière Kamienna de la ligne Dęblin—Strzemieszyce; le pont sur la Vistule de la Ligne Médiane de Varsovie, enfin le viaduc de la rue de la Vierge Marie au dessus des voies de la gare de Częstochowa; cette dernière construction doit être terminée très-prochainement.

Au surplus les travaux nécessaires ont été effectués en vue de renforcer les ponts, situés sur les lignes houillères et de la Petite Pologne, afin d'y rendre possible la circulation des locomotives à types lourds, et des tombereaux à charbon.

3. Bâtiments.

Dans le cours de l'année budgétaire 1931/32, de même que dans l'exercice précédent 1930/31, les dépenses d'investissement ont été bornées aux travaux les plus indispensables.

W okresie tym prowadzono i częściowo ukończono budowę 4 dworców, 2 domów administracyjnych, 5 magazynów sprzętu sanitarno-kolejowego, 1 domu noclegowego, 1 naprawni szyn, 1 składnicy nawierzchni, 4 domów mieszkalnych, 1 koszar i 2 budynków sanitarnych; wykończono całkowicie 14 domów mieszkalnych oraz przeprowadzono szereg robót przy budowie ramp, urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych we wszystkich Dyrekcjach i dróg dojazdowych na różnych stacjach.

W dalszym ciągu prowadzono roboty przy wykończeniu gmachu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie oraz kolonii mieszkalnej w Chełmie, gdzie wykończono całkowicie 31 domów mieszkalnych z ogólnej ilości 113 domów, wykonanych w stanie surowym.

Pozatem prowadzono w dalszym ciągu roboty przy budowie warsztatów mechanicznych w Pruszkowie oraz rozbudowę warsztatów mechanicznych na 10 stacjach i roboty przy powiększeniu i rozwoju elektrowni na 3 stacjach.

4. Urządzenia do zabezpieczenia ruchu pociągów.

W okresie sprawozdawczym były prowadzone w dalszym ciągu roboty przy budowie blokady stacyjnej i linijowej na szlakach Skierniewice—Toruń, Warszawa—Brześć, Koluszki—Łódź Fabr., Żąbkowice—Maczki—Szczakowa, Warszawa—Kalisz, Warszawa—Mława, Częstochowa—Herby.

Przeprowadzono dalszą serię przerwówek i uzupełnień w urządzeniach sygnalizacyjnych w związku z wprowadzeniem nowych przepisów sygnalizacyjnych na P. K. P.

Prócz tego ustawiono semafor wjazdowy i tarcze ostrzegawcze na linii Koluszki—Skarżysko—Tarnobrzeg.

W dalszym ciągu robót ustawiono semafor wjazdowy na linii Lublin—Rozwadów oraz na 5 stacjach Dyr. Poznańskiej. Prowadzono dalszy ciąg robót przy budowie centralizacji

Au cours de cet exercice on a continué et en partie terminé la construction de 4 gares, 2 maisons d'administration, 5 magasins de matériel sanitaire, 1 maison de couchage, 1 atelier de réparation pour rails, 1 dépôt de superstructure, 4 maisons d'habitation, 1 caserne et 2 bâtiments sanitaires; en outre on a terminé complètement la construction de 14 maisons d'habitation et effectué une série de travaux à la construction des quais, et des installations de canalisation dans toutes les Directions, ainsi qu'à la réfection des routes d'accès sur différentes gares.

On a continué également les travaux se rapportant à la mise en ordre finale de l'édifice pour la Direction Régionale des Chemins de fer de l'État à Varsovie et de la colonie des travailleurs à Chełm, où 31 maisons d'habitation ont été complètement terminées du nombre total de 113 maisons construites à l'état brut.

Outre cela on a continué les travaux à la construction des ateliers mécaniques à Pruszków, l'élargissement des établissements similaires dans 10 gares, et le développement des usines électriques dans 3 gares.

4. Installations de sécurité des trains.

On a continué au cours de l'année budgétaire les travaux en rapport avec la blocade des gares et des lignes sur les lignes Skierniewice—Toruń, Warszawa—Brześć, Koluszki—Łódź Fabr., Żąbkowice—Maczki—Szczakowa, Warszawa—Kalisz, Warszawa—Mława, Częstochowa—Herby.

L'on a effectué une nouvelle série de travaux complémentaires à la signalisation en vue de l'introduction d'un nouveau système unifié de signalisation sur tout le réseau P. K. P.

Outre cela on a installé les sémaphores d'entrée et les disques avertisseurs sur la ligne Koluszki—Skarżysko—Tarnobrzeg.

On a continué les travaux en posant les sémaphores de départ sur et ligne Lublin—Rozwadów ainsi que dans 5 gares de la Direction de Poznań. On a continué également ceux à la centralisation des aiguilles et des signaux

zwrotnic i sygnałów na 30 stacjach, w tym stawidła elektrycznej centralizacji na st. Katowice i Warszawa—Marki.

W dalszym ciągu robót uzupełniono urządzenia do zabezpieczenia ruchu pociągów na stacjach linii Herby Nowe—Podzamcze—Hanulin. Prowadzono przebudowę urządzeń do zabezpieczenia ruchu pociągów w węźle warszawskim w związku z budową linii średnicowej. Nadto zaopatrzono w urządzenia do zabezpieczenia ruchu pociągów (dalszy ciąg robót) szereg mijanek, położonych na główniejszych liniach P. K. P.

Zaopatrzono w mechaniczne zapory drogowe szereg przejazdów kolejowych w poziomie szyn o słabych warunkach widzialności pociągów z drogi i znacznym ruchu kołowym.

Zainstalowano i uruchomiono samoczynną sygnalizację świetlną do zabezpieczenia ruchu na 5 przejazdach o niedostatecznych warunkach widzialności pociągu z drogi kołowej na liniach: Warszawa—Mława, Nasielsk—Sierpc, Warszawa—Kutno, Dęblin—Strzemieszyce, Bielsko—Kalwarja.

Celem powiększenia sprawności łączności telegraficznej i telefonicznej wybudowano linie teletechniczne w ogólnej ilości 707 przewodokilometrów linii telegraficznych żelaznych, oraz 2.886 przewodokilometrów dwuprzewodowych linii telefonicznych brązowych.

dans 30 gares, dans ce nombre les leviers de signalisation électrique dans les gares de Katowice et Warszawa—Marki.

De même on a complété les installations de sécurité pour les trains sur les gares de la ligne Herby Nowe Podzamcze—Hanulin. On a continué la reconstruction des installations de sécurité dans le noeud de Varsovie, conjointement avec la construction de la ligne Médiante. Au surplus l'on a pourvu d'installations de sécurité une quantité de points d'évitement, situés sur les lignes principales des P. K. P.

L'on a muni de barrières mécaniques quantité de passages à niveau, qui — ayant un fort mouvement routier — n'étaient pas suffisamment visibles de la route.

On a installé et mis en service la signalisation optique automatique pour la sécurité du mouvement sur 5 passages à niveau ayant de faibles conditions de visibilité, vus de la route, sur les lignes Warszawa—Mława, Nasielsk—Sierpc, Warszawa—Kutno, Dęblin—Strzemieszyce, Bielsko—Kalwarja.

En vue de perfectionner l'élasticité de la communication télégraphique et téléphonique l'on a construit les lignes télétechniques au nombre total de 707 fils/km. de lignes télégraphiques en fer, et 2.886 fils/km. de lignes téléphoniques à double fil en bronze.

VI. Tabor kolejowy. — VI. Matériel roulant.

a) Tabor kolejowy i Trakeja.

W stanie inwentarzowym normalnotorowego taboru kolejowego zaszły w okresie sprawozdawczym następujące zmiany:

Rodzaj taboru <i>Genre de matériel</i>	Stan w dn. 1/I. 1931 r. <i>État au jour de 1. I. 1931</i>	Skreślono z inwentarza <i>Radié de l'inventaire</i>	Włączono do inwentarza <i>Incorporé à l'inventaire</i>	Stan w dn. 31. XII. 1932 r. <i>État au jour de 31. XII. 1932</i>
Parowozy <i>Locomotives</i>	5.304	78	113	5.339
Wag. motor. <i>Wag. à mot.</i>	44	—	8	52
Wag. osob. <i>Voitures</i>	12.002	39	138	12.101
Wag. towar. <i>Wagons à marchand.</i>	147.038	700	3.603	149.941

Zakup nowego taboru obejmował następujące jednostki:

1) Parowozy: wytwórnie krajowe dostarczyły 3 parowozy pośpieszne typu 2-4-1 serji Pu 29 i 27 parowozów osobowych typu 2-3-0 serji Ok 22 z oddzielnymi tendrami do prowadzenia dalekobieżnych pociągów pasażerskich, 26 parowozów tendrzaków typu 1-3-1 serji Okl. 27 do prowadzenia pociągów osobowych podmiejskich i 57 parowozów towarowych typu 1-5-0 serji Ty 23 z oddzielnym tendrem.

2) Wagony osobowe: wytwórnie krajowe dostarczyły: 122 wagonów osobowych 4-o osiowych konstrukcji żelaznej, w tem 20 wagonów II/III, 40 wagonów I/II/III kl., 62 wagonów III kl. i 16 pocztowych 2-u osiowych i 8 motorowych.

a) Matériel roulant et Traction.

Au cours de l'exercice, dont il s'agit, les changements suivants sont survenus dans l'état d'inventaire à voie normale:

L'achat du nouveau matériel roulant comprenait les unités suivantes:

1) Locomotives. Les fabriques locales ont fourni 3 locomotives rapides du type 2-4-1 sér. Pu 29; 27 locomotives voyageurs du type 2-3-0 sér. OK 22 avec tender conjugué pour le service des trains-voyageurs de long parcours; 26 locomotives-tenders du type 1-3-1 sér. Okl. 27 pour le service des trains voyageurs suburbains; enfin 57 locomotives à marchandises du type 1-5-0 sér. Ty 23 avec tender conjugué.

2) Voitures. Les fabriques locales ont fourni 122 voitures à voyageurs à 4 essieux de construction en fer, dans ce nombre 20 voitures de II/III cl., 40 voitures de I/II/III cl., 62 voitures de III cl., 16 ambulances postales et 18 voitures à moteur.

3) Wagony towarowe: wytwórnie krajowe dostarczyły:

węglarek 20-tonnowych	2 321
platform 15-tonnowych	850
platform 20-tonnowych	325
wagonów do przewozu mebli giętych	100
plugów odśnieżnych systemu Björke	7

W zakresie ulepszeń w taborze należy odnotować co następuje: wszystkie dostarczone w roku 1931 parowozy zaopatrzone w szczególności metalowe Haubera, zainstalowano elektryczne oświetlenie na 38 parowozach i 112 wagonach osobowych, 10 wagonów osobowych przeznaczonych do międzynarodowej komunikacji, zaopatrzonych w specjalne zawory systemu L. V., zapewniające niewyczerpalność hamulców zespolonych typu Westinghouse'a wreszcie przeprowadzono dalszą według planu wymianę istniejących sprzęgów w wagonach towarowych na sprzęgi typu 27 dla siły pociągowej 21 tonn.

Przeprowadzono dalsze próby hamulców zespolonych dla wagonów towarowych na skompletowanych w tym celu 6 próbnich pociągach, zaopatrzonych w hamulce systemów Lipkowskiego, Bożica i Hardy-Westinghouse'a.

W dalszym ciągu trwały próby i badania nad typem wagonów motorowych.

b) Gospodarka cieplna i materiałowa.

Wyniki gospodarki cieplnej na parowozach utrzymały się na ogół na poziomie roku ubiegłego. Mianowicie rozchód paliwa, obliczonego w jednostkach węgla II-ej kategorii (dąbrowskiego) o wartości kalorycznej — 6.300 kalorii, wyniósł na 1 000 br. ton.-km. 55,12 kg., tj. był o 0,6% mniejszy od rozchodu w roku 1930 (55,44 kg.), rozchód na 100 parowoz-km. wyniósł 2.209 tonn, t. j. o 1,8% więcej niż w r. 1930 (2,17 tonn).

Także zmniejszył się rozchód paliwa na stacje wodne o 2,5% na 1 000 br. ton.-km. Celem dalszego usprawnienia gospodarki cieplnej, M. K. poza środkami administracyjnymi (premje za oszczędne zużycie paliwa) wpro-

3) Wagons à marchandises. Les fabriques locales ont fourni:

houillères de 20 tonnes	2 321
plateformes de 15 tonnes	850
plateformes de 20 tonnes	325
wagons pour transport de meubles en bois courbé	100
charrues chasse-neige système Bjöche	7

Pour ce qui concerne les perfectionnements du matériel roulant il convient de signaler ce qui suit: toutes les locomotives, fournies en 1931 ont été pourvues de garnitures métalliques Hauber; l'éclairage électrique a été installé sur 38 locomotives et 112 voitures; 10 voitures, destinées au trafic international ont été munies de soupapes spéciales du système L. V., qui assurent le non-épuisement des freins accouplés du type Westinghouse; enfin l'échange a été continué des attelages des wagons à marchandises existants contre les attelages du type 27 pour la force de traction de 21 tonnes.

Les épreuves ont été continuées avec les freins accouplés pour wagons à marchandises à l'aide de 6 trains d'essai, composés dans ce but et munis de freins Lipkowski, Božic et Hardy-Westinghouse.

b) Régime du combustible et des matériaux.

Les résultats du régime du combustible sur les locomotives se sont maintenus au niveau de l'année précédente. Notamment la consommation du combustible, calculée en unités de charbon de II catégorie (charbon de Dąbrowa) à valeur calorique de 6.300 calories, se montait à 55,12 kg. par 100 t/km. brutto, elle était de 0,6% moindre que celle de 1930 (55,44 kg.); la consommation par 100 loc./km. était de 2209 t., c'est à dire majorée de 1,8% en comparaison à 1930 (2,7 t.).

La consommation du combustible pour les châteaux d'eau s'est également diminuée de 2,5% par 100 t/km. brutto. Afin de rendre le régime du combustible plus élastique le Ministère des Communications ne se borne

wadza na parowozach nowe urządzenia techniczne, ulepszające proces spalania paliwa i wyzyskania jego ciepła.

Rozchód drugiego materiału podstawowego w trakcji — smarów obniżył się w dalszym ciągu: na parowozy o 4,5%, na wagony osobowe i towarowe o 9,6%.

c) Warsztaty.

W dziedzinie gospodarki warsztatowej rok sprawozdawczy zaznaczył się spadkiem pracy, wywołanym przez znaczne zmniejszenie przewozów na P. K. P.

Spadek ruchu a równolegle z tem i obniżenie ilości taboru podlegającego naprawie nie dały możliwości wykorzystania całkowitej zdolności wytwórczej warsztatów i spowodowały konieczność redukcji dni pracy. Bezwzględnie miało to ujemny wpływ i na pracę organizacyjną warsztatów.

Jednak nie zważając na powyższe czynniki i w tym okresie daje się stwierdzić pewne dodatnie wyniki jak to skrócenie postoju w naprawie oraz dalsze obniżenie ilości pracogodzin przypadających na naprawioną jednostkę; zawdzięczać to trzeba stosowaniu w coraz szerszym zakresie metod naukowej organizacji pracy.

Jako dalsze postępy na drodze usprawnienia gospodarki warsztatowej zaznaczyć należy następujące fakty:

a) obniżenie czasu postoju w naprawie oraz zmniejszenie ilości pracogodzin;

b) pogłębienie specjalizacji drużyn, doprowadzając takowe do indywidualnych pracy;

c) sprecyzowanie podziału i rozgraniczenia czynności personelu administracyjno-technicznego i gospodarczego, związanego nierozłącznie z pogłębieniem i rozszerzeniem metod naukowej organizacji;

pas aux mesures administratives (primes pour la consommation économique du combustible), mais introduit sur les locomotives de nouvelles installations techniques, qui activent le processus de combustion et permettent de mieux exploiter la chaleur.

La consommation de la seconde matière essentielle pour la traction, savoir de la graisse, a continué de diminuer: pour les locomotives de 4,5%, pour les voitures et les wagons — de 9,6%.

e) Ateliers.

Dans le domaine du régime des ateliers l'année en question s'est signalée par la réduction du travail, ce qui résultait de l'amoindrissement-considérable des transports sur les P. K. P.

La baisse du trafic et parallèlement à ce facteur la réduction quantitative du matériel roulant, sujet à la réparation n'offraient pas la possibilité d'exploiter entièrement la valeur productive des ateliers et ont imposé la nécessité de réduire les journées de travail. Cet état des choses exerçait sans contredit une influence regrettable sur le travail d'organisation des ateliers.

Tout en tenant compte des facteurs susvisés certains résultats positifs se laissent constater dans cette période même, par exemple le raccourcissement du séjour lors de la réparation, ou la réduction d'heures/travail par unité réparée; ceci doit être attribué à des méthodes de l'organisation scientifique du travail, appliquées de plus en plus conséquemment.

Il convient de signaler les faits suivants comme témoignage du progrès dans le perfectionnement du régime des ateliers:

a) la réduction du séjour en réparation et d'heures/travail;

b) le perfectionnement de la spécialisation des équipes en vue de faciliter le travail individuel;

c) la précision dans la répartition et la délimitation des fonctions du personnel administratif, technique et économique, liée indissolublement avec l'approfondissement et l'extension des méthodes de l'organisation scientifique;

d) uporządkowanie gospodarki narzędziowej w drodze przeanalizowania ilości narzędzi niezbędnych pracownikowi dla bieżącej pracy odebrania od nich zbędnych i zorganizowania podręcznych wydawalni;

e) przeprowadzenie badań w gospodarce zużycia i racjonalnego wykorzystania siły energii elektrycznej, względnie mechanicznej.

Przytoczone wyżej zabiegi tak natury organizacyjnej jak i gospodarczej dały pomimo ogólnie niesprzyjających warunków przeżywanego kryzysu pewne dodatnie wyniki pracy warsztatów, co uwidoczniają przytoczone poniżej dane statystyczne.

1) Wydajność warsztatów P. K. P. przy naprawie taboru za rok sprawozdawczy w stosunku do roku ubiegłego nieco spadła z przyczyn przytoczonych poprzednio, jednak zjawisko to wywołane, jak to wspomniano już poprzednio brakiem pracy i zapotrzebowania, co uwidoczniają dane w artykule III o stanie posiadania i środkach eksploatacji w rubrykach od 42 ... do 52. W celu możliwości porównywania wydajności warsztatów dane statystyczne jak i w poprzednich latach zostały podane w jednostkach naprawczych, za jaką przyjęto ilość pracogodzin potrzebną dla rewizji platformy dwuosiowej. Skrót przeciętnych jednostek naprawczych przypadających na każdy rodzaj naprawy taboru wymieniony został w roczniku statystycznym P. K. P. za r. eksploatacyjny 1930.

d) la mise en ordre du régime d'outillage en vérifiant la quantité d'outils, indispensables à l'ouvrier pour son travail courant, en lui retirant les superflus et en organisant des salles d'outillage en sousmain;

e) les études au sujet de la consommation et de l'exploitation rationnelle de l'énergie électrique voire mécanique;

Les mesures de nature tant administrative, qu'économique, qui viennent d'être mentionnées, ont produit certains résultats positifs malgré les conditions défavorables de la crise actuelle, ce qui ressort des données statistiques exposées ci-dessous.

1) La productivité des ateliers P. K. P. quant aux réparations au cours de l'année, qui fait l'objet du présent compte-rendu, a baissé quelque peu en comparaison avec l'année précédente, par les raisons mentionnées plus haut; ce symptôme qui résulte du manque de travail et de demande, est rendu visible par les données de l'art. III sur l'état de possession et les moyens d'exploitation dans les colonnes 42 à 52. Afin de faciliter la comparaison de la productivité des ateliers les données statistiques, ainsi que dans les années précédentes, ont été exprimées en unités de réparation, en admettant comme unité le nombre d'heures travail nécessaires à la réparation d'une plateforme à deux essieux. L'abréviation des unités de réparation, employées pour chaque espèce de réparation du matériel roulant, a été précisée dans l'annuaire Statistique P. K. P. pour l'année d'exploitation 1930.

W roku Année	Ogółem dokonano napraw taboru w jednostkach naprawczych Total des réparations du matériel en unités de réparation	Wzrost % w stosunku Augmentation du pourcentage par rapport	
		do poprzedniego roku à l'année précédente	do 1926 r. à l'année 1926
1927	455.791	10,67%	110,7
1928	467.482	2,56%	113,5
1929	490.697	4,5%	119,1
1930	497.422	1,15%	120,8
1931	456.035	-8,31%	110,7

Dane statystyczne o wydajności warsztatów za poprzednie lata jasno wykazują, że zdolność wytwórcza stale wzrastała, pomimo zmniejszenia ilości zatrudnionego w nich personelu, a załamanie się obecnie jest wynikiem zewnętrznym, zupełnie niezależnym od warsztatów.

W okresie sprawozdawczym liczba robotników w stosunku do roku ubiegłego spadła o przeszło 1300 ludzi.

2) Zakłady prywatne napraw taboru nie wykonywały oprócz Stoczni Gdańskiej, co do której obowiązuje specjalna umowa.

W roku <i>Année</i>	Ogółem dokonano napraw taboru w fabrykach prywatnych w jednostkach naprawczych <i>Total des réparations exécutées par les établissements privés en unités de réparation</i>	Spadek % w stosunku <i>Diminution du pourcentage par rapport</i>	
		do poprzedniego roku <i>à l'année précédente</i>	do 1926 r. <i>à l'année 1926</i>
1927	45.474	2,88%	97,1
1928	28.509	37,38%	60,9
1929	28.781	+0,97%	61,5
1930	25.711	-10,68%	54,9
1931	27.805	+8,15%	40,6

3) % stosunek ilości chorego taboru do ilości inwentarzowej parowozów obniżył się nieco, zaś dla wagonów osobowych i towarowych został prawie bez zmiany.

Stan napraw w roku <i>État des réparations en</i>	1927	1928	1929	1930	1931
Parowozów % <i>Locomotives</i>	20,29	20,86	20,06	16,42	14,37
Wagonów osobowych % <i>Voitures à voyageurs</i>	13,5	14,22	13,94	9,91	10,09
Wagonów towarowych % <i>Wagons à marchandises</i>	7,04	6,08	6,46	3,97	4,02

4) Obniżył się również naogół i postój taboru w naprawie, jak to widać z poniższej tabeli, wskazującej przeciętny postój w naprawie w dniach roboczych.

Les données statistiques sur la productivité des ateliers aux années précédentes démontrent, que la capacité productive était en progrès continu malgré la réduction du personnel, qui y était occupé, et la crise actuelle, issue de causes extérieures, ne dépend en aucune sorte des ateliers.

Au cours de l'exercice en question le nombre des travailleurs en comparaison avec l'année précédente a été réduite de plus de 1300 personnes.

2) Les établissements privés n'ont effectué aucune réparation de matériel roulant, excepté les Ateliers de Construction Navale à Gdańsk, engagés par un contrat spécial.

3) Le pourcentage du matériel malade par rapport à la totalité de l'effectif des locomotives a diminué quelque peu, tandis qu'il est resté le même en ce qui concerne les voitures et les wagons.

4) Le séjour du matériel roulant en réparation a été également raccourci, ce que démontre le tableau ci-après, qui indique la moyenne du séjour en réparation aux jours ouvrables.

Rodzaj taboru <i>Espèce de matériel</i>	Rodzaj naprawy <i>Genre de réparation</i>	1927	1928	1929	1930	1931
Parowozy <i>Locomotives</i>	główna <i>foncière</i>	97,2	78,9	67,6	54,2	54
	średnia <i>moyenne</i>	45,3	42,1	38,0	35,6	31,9
Wagony osobowe . . . <i>Voitures à voyageurs</i>	główna <i>foncière</i>	66,0	57,2	49,6	45,1	46,9
	średnia <i>moyenne</i>	30,6	28,6	27,3	25,6	21
	rewizja <i>revision</i>	11,2	10,1	9,4	10,0	9,6
Wagony towarowe . . . <i>Wagons à marchandises</i>	główna <i>foncière</i>	17,9	19,9	17,4	14,7	14,5
	rewizja <i>revision</i>	6,6	7,5	7,2	6,36	6,4

5) Przeciętny przebieg parowozów pomiędzy naprawami głównymi powiększył się.

5) Le parcours moyen des locomotives entre deux réparations successives s'est augmenté.

Rok <i>Année</i>	Głównymi — <i>Réparations à fond</i>			Średniemi — <i>Réparations moyennes</i>		
	osobow. <i>voitures</i>	towarow. <i>wag. march.</i>	razem <i>total</i>	osobow. <i>voitures</i>	towarow. <i>wag. march.</i>	razem <i>total</i>
1927	202.495	132.495	152.205	—	—	43.368
1928	218.357	139.408	158.716	60.785	42.326	47.940
1929	227.944	139.920	158.219	61.549	46.439	50.584
1930	247.940	149.318	170.768	64.014	48.104	53.103
1931	246.819	149.743	177.972	62.465	47.282	52.805

6) Przeciętną ilość pracogodzin zużytych na jedną naprawę podaje tabela.

6) Le nombre moyen d'heures/travail mis à une réparation, est donné par le tableau suivant.

Rodzaj taboru <i>Genre du matériel</i>	Rodzaj naprawy <i>Genre de réparation</i>	1927	1928	1929	1930	1931
Parowozy <i>Locomotives</i>	główna <i>foncière</i>	14.060	12.764	12.513	12.239	12.017
	średnia <i>moyenne</i>	4.170	4.147	4.038	4.102	4.181
Wagony osobowe . . . <i>Voitures à voyageurs</i>	główna <i>foncière</i>	3.878	3.684	3.577	3.258	3.306
	średnia <i>moyenne</i>	1.628	1.540	1.580	1.555	1.468
	rewizja <i>revision</i>	535	528	495	514	480
Wagony towarowe . . . <i>Wagons à marchandises</i>	główna <i>foncière</i>	391	431	363	328	338
	rewizja <i>revision</i>	146	150	137	147	154

VII. Praca taboru i ruch przewozowy. VII. Travail du matériel roulant et trafic.

a) Praca taboru normalnotorowego i jego wyzyskanie.

Przebieg pociągów ruchu osobowego pozostał bez zmiany, zaś ruchu towarowego zmniejszył się zgórá o 2,5 milionów pociągo-kilometrów.

Na 1 kilometr długości linii przebieg wszystkich pociągów (łącznie z pociągami pasażerskimi typu lekkiego wprowadzonymi dla ożywienia ruchu podmiejskiego w większych ośrodkach przemysłowych i administracyjnych, z pociągami motorowymi, uruchomionymi do tychczas w czterech Dyrekcjach Okręgowych: Warszawskiej, Poznańskiej, Gdańskiej i Krakowskiej, oraz z pociągami towarowymi drobnicowymi typu lekkiego, wprowadzonymi dla usprawnienia przewozów drobnicy) obniżył się o 235 pociągo-kilometrów rocznie.

Przebieg wagonów zmniejszył się ogółem o 159 milionów osio-kilometrów, a mianowicie: wagonów towarowych ładownych zmniejszył się prawie o 89 milionów, a przebieg wagonów towarowych próżnych zwiększył się o blisko 50 milionów osio-kilometrów, przebieg zaś wagonów osobowych zmniejszył się zgórá o 120 milionów osio-kilometrów.

Na 1 kilometr długości linii przebieg ogólny wypada niższy zgórá o 13,9 tysięcy osio-kilometrów rocznie.

Stosunek procentowy przebiegu wagonów towarowych ładownych do ogólnego przebiegu wagonów towarowych zmniejszył się o 1,3%.

a) Travail du matériel roulant à voie normale et son exploitation.

Le parcours des trains du trafic voyageurs est resté sans changement, tandis que celui du trafic marchandises a baissé de plus de 2.500.000 tonnes-kilomètres.

Par 1 km. de la longueur de ligne le parcours de tous les trains s'est diminué de 235 trains-km. dans l'année (y compris les trains voyageurs, introduits en vue d'animer le mouvement suburbain dans les milieux industriels et administratifs plus importants, les trains à moteur, mis en circulation jusqu'à présent dans quatre Directions Régionales, savoir Varsovie, Poznań, Gdańsk et Cracovie, et les trains de marchandises pour colis, introduits afin de rendre le transport des colis plus élastique).

Le parcours des wagons a baissé au total de 159.000.000 tonnes-km., notamment: le parcours des wagons à marchandises chargés a diminué de presque 89.000.000, tandis que celui des wagons à marchandises vides s'est accru de presque 50.000.000 essieux km.; en même temps le parcours des voitures à voyageurs a diminué de plus de 120.000.000 essieux-km.

Par 1 km. de longueur de ligne le parcours total apparaît inférieur de plus de 13.900 essieux-km. dans l'année.

Le rapport en % du parcours des wagons à marchandises chargés à celui du total du parcours des wagons à marchandises a diminué de 1,3%.

Przebieg ciężarów pociągów brutto ogółem zmniejszył się o 1070 milionów tonno-kilometrów, z czego na ruch towarowy przypada zmniejszenie o 327 milionów, a na ruch osobowy 743 milionów tonno-kilometrów.

Przebieg ciężaru ładunków ogółem zmniejszył się o 396 milionów tonno-kilometrów, z czego na ruch osobowy przypada 117 milionów tonno-kilometrów.

Przeciętne składy pociągów ruchu osobowego zmniejszyły się o 1,6 osi, zaś przeciętne składy ruchu towarowego zwiększyły się o 5,9 osi.

Przeciętny ciężar pociągów ruchu osobowego zmniejszył się o 11 tonn, a pociągów ruchu towarowego zwiększył się o 53 tonny. Przeciętne obciążenie jednego wagonu ładownego w pociągach towarowych zwiększyło się o 0,74 tonny. Odpowiednio do zmniejszenia się przebiegu pociągów, przebieg parowozów ciągnących z pomocniczymi (podwójnej trakcji i popychaczami) zmniejszył się zgórá o 4 miliony parowozo-kilometrów, również i przebieg parowozów luzem zmniejszył się zgórá o 3,5 milionów parowozo-kilometrów, co w łącznej sumie daje zmniejszenie blisko o 7,6 milionów parowozo-kilometrów. Stosunek przebiegu parowozów luzem do przebiegu w pociągach zmniejszył się o 2%. Przeciętny dzienny przebieg jednego parowozu czynnego w pociągach ruchu osobowego (łącznie z pociągami pasażerskimi typu lekkiego) zwiększył się o 4 km. i wynosi 180 parowozo-km. dziennie, a w pociągach ruchu towarowego zwiększył się o 6 klm. i wynosi 113 parowozo-km. dziennie, zaś na przetaczaniu o 5 parowozo-km. i wynosi 76 parowozo-kilometrów — przyjmując do obliczenia całkowitą pracę parowozów w pociągach i luzem, — przeciętny dzienny przebieg jednego parowozu czynnego zwiększył się o 4 km. i wynosi 139 km.

Ładowanie własne na wszystkich stacjach P. K. P. zmniejszyło się ogółem o 1444 jednostek wagonowych dziennie, czyli o 11,6%, a przyjęcie wagonów ładownych od kolei obcych o 137 jednostek, czyli o 9,4%; ogólna

Le parcours du poids des trains brutto a diminué de: 1.070.000.000 tonnes km. dont 327.000.000 incombent au trafic marchandises, et 743.000.000 au trafic voyageurs.

Le parcours du poids des charges a diminué au total de 396.000.000 tonnes-km. dont 117.000.000 sont à attribuer au trafic voyageurs.

La composition moyenne des trains du trafic voyageurs a baissé de 1,6 essieux, et la composition moyenne des trains du trafic marchandises s'est augmentée de 5,9 essieux.

Le poids moyen des trains du trafic voyageurs s'est diminué de 11 tonnes, pendant que celui des trains marchandises s'est augmenté de 53 tonnes. Le poids moyen de 1 wagon chargé en trafic marchandises s'est accru de 0,94 tonnes. Proportionnellement à la diminution du parcours des trains le parcours des locomotives de remorque avec les machines auxiliaires (double traction ou locomotives de queue) s'est diminué de plus de 4.000.000 loc.-km. et pareillement le parcours des locomotives haut-le-pied s'est réduit de plus de 3.500.000 loc.-km., ce qui donne au total une diminution de près de 7.500.000 loc.-km.

Le rapport du parcours des locomotives isolées à celui des locomotives de remorque s'est réduit de 2%. Le parcours moyen par jour d'une locomotive active dans les trains du trafic voyageurs (y compris les trains voyageurs du type léger), s'est augmenté de 4 km. et s'élève à 180 loc.-km. par jour; dans les trains marchandises il s'est augmenté de 6 km. en donnant le chiffre de 113 loc.-km. par jour; enfin le travail des locomotives de manoeuvre, qui présente une augmentation de 5 loc.-km., donne le chiffre de 76 loc.-km. En calculant le travail total des locomotives remorques et haut-le-pied on obtient une augmentation du parcours moyen d'une locomotive par jour de 4 km., ce qui s'exprime par 139 km.

Le chargement propre sur toutes les gares P. K. P. s'est diminué au total de 1.444 unités de wagon par jour, c'est à dire de 11,6%, et la réception de wagons chargés de l'étranger — de 137 unités, autrement dit, de 9,4%, au

zatem praca kolei zmniejszyła się o 1.581 wagonów dziennie, czyli o 11,4%.

Przeciętny obrót wagonu towarowego czynnego pogorszył się nieco, zwiększył się bowiem z 7,2 do 7,3 dni.

b) Ruch towarowy.

Za cały rok 1931 załadowano na stacjach normalnotorowych P. K. P. 4.458.110 wagonów towarowych wszelkiego rodzaju, w tym węgla 1.977.570 wagonów; przyjęto z zagranicy z towarami, przeznaczonymi do Polski i przechodzącymi przez Polskę tranzytem 511.730 wagonów, czyli ogółem przewieziono 4.969.840 wagonów ładownych.

Przeciętna dzienna praca P. K. P. przedstawia się w cyfrach następujących: naładowano 12.214 wagonów, w tym węgla 5.418 wagonów, przyjęto on kolei zagranicznych 1.402 wagonów, czyli razem 13.616 wagonów dziennie.

W porównaniu z rokiem 1930 ładowanie własne zmniejszyło się w roku 1931 o 8,7%, chociaż ładowanie ogólne węgla wzrosło + 3,9%; przyjęcie od kolei zagranicznych (łącznie z tranzytem) zmniejszyło się o 9,3%. Ogólna praca na P. K. P. wykazuje w r. 1931 zmniejszenie o 8,8%.

Zmniejszenie ładowania dotyczy głównie buraków cukrowych — 50,0%, drzewa — 23,8%, materiałów budowlanych — 19,3%, produkcji przemysłowej — 16,7% i aprowizacji — 7,3%.

Z liczby załadowanych na P. K. P. 4.458.110 wagonów wywieziono zagranicę 1.205.448 wagonów, czyli około 27% ogólnego naładunku w tej liczbie 861.748 wagonów węgla eksportowego (więcej niż w 1930 r. o 106.138 wagonów, t. j. + 14,0%, 116.030 wagonów drzewa (mniej o 37,7%), 76.499 wagonów produkcji przemysłowej (— 11,5%), 20.267 wagonów zboża (mniej o 47,2%), 10.891 wagonów cukru (mniej o 28,5%), 53.970 wagonów środków aprowizacyjnych (więcej o 36 wagonów t. j. + 0,1%) i pozostałych ładunków 62.816 wagonów (mniej o 6.827 wagonów t. j. — 9,8%).

total le travail des chemins de fer s'est donc diminué de 1581 wagons par jour ou 11,4%.

La rotation moyenne d'un wagon à marchandises s'est quelque peu empirée, ayant augmenté de 7,2 à 7,3 jours.

b) Trafic marchandises.

Au cours de l'année 1931 ont été chargés sur toutes les gares P. K. P. à voie normale 4.458.110 wagons de tout genre, dans ce nombre 1.977.570 wagons de charbon; ont été reçus de l'étranger à destination de Pologne ou en transit par la Pologne 511.730 wagons, en tout 4.969.840 wagons chargés y ont été transportés.

Le travail journalier moyen des P. K. P. s'exprime en chiffres suivants: ont été chargés 12.214 wagons, y compris 5.418 wagons de charbon; ont été reçus des chemins de fer étrangers 1.402 wagons, danc au total 13.616 wagons par jour.

En comparaison avec l'année 1930 le chargement propre a baissé en 1931 de 8,7%, bien que le chargement total se soit augmenté de 3,9%; la réception des chemins de fer étrangers (y compris le transit) a baissé de 9,3%. La totalité du travail des P. K. P. témoigne en 1931 une diminution de 8,8%.

La diminution des chargements touche principalement les betteraves (50%), le bois (23,8%), le matériel de construction (19,3%), les produits industriels (16,7%), les produits alimentaires (7,3%).

Du nombre de 4.458.110 wagons, chargés sur les P. K. P. ont été exportés à l'étranger 1.205.448 wagons, ce qui fait 27% de la charge totale, y compris 861.749 wagons de charbon d'exportation (106.138 wagons de plus en comparaison avec 1930, c'est à dire 14,0% en plus); ensuite 116.030 wagons de bois (37,7% en moins); 76.499 wagons de production industrielle (15,5% en moins); 20.267 wagons de céréales (47,2% en moins); 10.891 wagons de sucre (28,5% en moins); 53.970 wagons de produits alimentaires (0,1% en plus, autrement dit 36 wagons de plus); 62.816 wagons de marchandises diverses (6.827 wagons ou 9,8% en moins).

Przywóz z zagranicy do Polski koleją i przez oba porty Gdynię i Gdańsk wszelkiego rodzaju towarów wynosił w 1931 r. 191.461 wagonów i zmniejszył się w stosunku do 1930 r. o 45.778 wagonów, t. j. — 19,3%.

Ważniejsze pozycje w przywozie zmniejszyły się jak następuje: drzewo — 46,8%, produkcja przemysłowa — 25,3%, środki aprowizacyjne — 16,7%, materiały budowlane — 12,8%, ruda żelazna — 7,7%, inne ładunki — 19,4% natomiast przywóz zboża wzrósł o + 82,7%, maki o + 61,5%.

W ciągu kampanji buraczanej 1931/32 r. naładowano i przewieziono ogółem 98.550 wagonów buraków cukrowych, t. j. mniej niż w czasie kampanji buraczanej 1930/31 roku o 98.765 wagonów, czyli — 50,1%.

Wywieziono węgla morzem przez Gdynię i Gdańsk w 1931 roku 10.698.182 tonny, więcej niż w 1930 roku o 2.132.492 tonn (+ 24,9%), z tej liczby 4.372.388 tonn przez Gdynię i 6.325.794 przez Gdańsk.

Najwyższą miesięczną cyfrę przeładowania węgla eksportowego na statki osiągnięto we wrześniu 1931 r., w którym to miesiącu przeładowano w Gdyni i Gdańsku razem 1.007.524 tonn.

Ogólny wywóz i przywóz towarów przez porty w Gdyni i Gdańsku przedstawia się jak następuje:

a) wywieziono:	przez Gdynię	przez Gdańsk	a) exporté:
Węgla	4.372.388 tonn — tonnes	6.325.794 tonn — tonnes	Charbon
Zboża	19.410 „	177.915 „	Céréales
Cukru	91.460 „	61.281 „	Sucre
Drzewa	23.640 „	943.537 „	Bois
Cementu	—	25.096 „	Ciment
Żelaza	—	24.691 „	Fer
Produktów naftowych	—	45.783 „	Produits de pétrole
Wytłoków	1.110 „	—	Pressure de betteraves
Innych ładunków	196.901 „	269.586 „	Divers
Razem 4.704.909 tonn — tonnes		7.873.683 tonn — tonnes	Total

L'importation en Pologne des marchandises de toute espèce par voie ferrée et par les deux ports de Gdynia et de Gdańsk comportait en 1931 191.461 wagons et s'est diminuée — comparée à 1930 — de 45.778 wagons, autrement dit de 19,3%.

Les positions les plus importantes de l'arrivage se sont diminuées comme suit: le bois — 46,8%; la production industrielle — 25%; les produits alimentaires — 16,7%; le matériel de construction — 12,8%; le minéral de fer — 7,7%; les autres articles divers — 19,4%; par contre l'importation des céréales s'est accrue de 82,7%, et celle de la farine — de 61,5%.

Au cours de la campagne sucrière ont été chargés et transportés au total 98.550 wagons de betteraves c'est à dire 98.765 wagons ou 50,1% de moins, que, pendant la campagne sucrière de 1930/1931.

La charbon a été exporté par mer, c'est à dire par Gdynia et par Gdańsk au nombre 10.698.185 tonnes c'est à dire 2.132.492 tonnes ou 24,9% de plus qu'en 1931; de ce nombre 4.372.388 tonnes reviennent à Gdynia et 6.325.794 tonnes à Gdańsk.

Le chiffre maximum du transbordement du charbon exporté sur les bateaux a été atteint en septembre, où 1.007.524 tonnes avaient été transbordées à Gdynia et à Gdańsk.

L'exportation et l'importation totale des marchandises par les ports de Gdynia et de Gdańsk se présente comme suit:

b) przywieziono:

Rudy żelaznej . . .	20.394 tonn — tonnes
Złomu	311.754 „
Żelaza	—
Nawozów sztucz- nych	76.567 „
Ryżu	45.090 „
Innych towarów .	37.137 „

Razem 490.942 tonn — tonnes

b) importé

400.596 tonn — tonnes	Minéral de fer
4.978 „	Mitraille
2.898 „	Fer
52.969 „	Engrais artifi- ciels
—	Riz
130.593 „	Divers

Total

592.034 tonn — tonnes

Ogółem praca stacyj portowych Gdyni i Gdańska za rok 1931 wyraziła się cyfrą 13.661.568 tonn i w porównaniu z rokiem 1930 wzrosła o 1.859.238 tonn, t. j. + 15,8%.

Znaczne zmniejszenie się przewozów towarowych w ciągu 1931 roku wywołało konieczność odstawiania do rezerwy zbytecznych wagonów, liczba których na 1 stycznia 1932 r. wynosiła około 70.000.

En somme le travail des gares de port à Gdynia et à Gdańsk pour l'année 1931 s'est exprimé dans le chiffre de 13.661.568 tonnes, et il s'est accru en comparaison avec 1930 de 1.859.238 tonnes, soit de 15,8%.

La baisse considérable des transports de marchandises a amené en 1931 la nécessité de mettre à la réserve les wagons superflus, dont le nombre se montait à la date du 1 janvier 1932 à 70.000 environ.

VIII. Zarządzenia taryfowe. — Dispositions tarifaires.

Ruch wewnętrzny osobowo-bagażowo-ekspresowy.

W okresie sprawozdawczym 1931 r. z dniem 1 kwietnia 1931 r. weszła w życie nowa taryfa osobowo-bagażowo-ekspresowa dla ruchu wewnętrznego (linje normalnotorowe), która w porównaniu z poprzednią wprowadza szereg zmian i uzupełnień, podyktowanych głównie względami praktycznymi.

Między innymi udostępnione zostały przejazdy za biletami okresowymi odcinkowymi na odległościach do 150 km. zamiast do 100 km. zarówno dla zwykłych podróżnych jak i uczącej się młodzieży, odległość zaś, na jaką mogą być wydawane robotnicze bilety tygodniowe podwyższono z 75 km. do 100 km.

Ulgi taryfowe dla wycieczek szkolnych i przejazdów na kolonie rozszerzone zostały na szkoły prywatne, pod warunkiem poparcia przez przełożoną władzę państwową.

Wprowadzone zostały przejazdy ulgowe na podstawie legitymacyj Związku Polskich Towarzystw Turystycznych oraz Polskiego Związku Narciarskiego pomiędzy stacjami, wymienionymi w taryfie.

W taryfie ulgowej na przejazd powrotny z uzdrowisk krajowych skrócono czas pobytu w uzdrowisku, uprawniający do uzyskania ulgi, do 10-ciu dni (zamiast 14).

Obniżone zostały opłaty za przewóz chorych w wagonach багаżowych i towarowych.

Uproszczony i potaniony został przewóz rowerów na podstawie biletów rowerowych.

Trafic intérieur voyageurs bagages et messageries.

Le tarif nouveau voyageurs, bagages et messageries pour le trafic intérieur est entré en vie le 1 avril 1931, c'est à dire au cours de l'exercice présent; en comparaison avec celui, qui précède, il introduit une série d'améliorations et de perfectionnements, dictés principalement par des raisons de pratique.

Entre autres ont été facilités les voyages avec des cartes permanentes de section pour les distances non de 150 km., mais de 100 km. dont bénéficient non seulement les voyageurs ordinaires, mais aussi la jeunesse des écoles; la distance, pour laquelle peuvent être établis les billets hebdomadaires pour les ouvriers, a été portée de 75 km. à 100 km.

Les faveurs tarifaires pour les excursions scolaires et les voyages aux colonies d'été ont été étendues aux écoles privées, à condition d'être légalisées par une autorité supérieure de l'État.

Ont été également introduits les voyages de faveur en vertu des certificats, délivrés par l'Union des Sociétés du Tourisme Polonaises et l'Union Polonaise des Skieurs, entre les gares, énumérées dans le tarif.

Dans le tarif de faveur pour le voyage en retour des localités climatique du pays, le séjour dans la localité, donnant droit à cette faveur a été raccourci à 10 jours (au lieu de 14).

Les taxes pour le transport des malades dans les fourgons et wagons à marchandises ont été baissées.

Le transport des bicyclettes sur la base de billets spéciaux pour bicyclettes a été simplifié, et le prix en a été réduit.

Wreszcie w nowym wydaniu taryfy zamieszczone zostały ujednoliconie wzory świadczeń, obowiązujące dla osób, korzystających z taryf ulgowych.

Następnie w ciągu okresu sprawozdawczego wprowadzone zostały do nowego wydania niektóre drobne zmiany, szczególnie mające na celu rozszerzenie turystycznych i narciarskich taryf ulgowych, jak również dla uzdrowisk krajowych, przez włączenie do tych taryf szeregu nowych miejscowości.

Z ważniejszych zaś zmian, zaszłych w tymże okresie, wymienić należy taryfę ulgową na przewóz emigrantów i reemigrantów oraz ich mienia.

Wzmiankowana taryfa ulgowa zastąpiła i ujednoliciła zarządzenia wydane w różnych okresach i dotyczące powyższych przewozów.

Ruch osobowo-bagażowy w komunikacjach międzynarodowych.

W tym samym okresie sprawozdawczym dokonano całego szeregu zarządzeń taryfowych celem uregulowania sąsiedzkich komunikacji osobowo-bagażowo-ekspresowych i usunięcia istniejących trudności. Przedewszystkiem uregulowano jedną z najintensywniejszych bezpośrednich komunikacji, mianowicie: polsko-niemiecką, przez wprowadzenie do niej ulg i ułatwień dla podróżnych oraz bardzo wielu nowych żywotnych relacji.

Wszystkie powyższe ułatwienia i udogodnienia komunikacyjne uwzględniono w nowym wydaniu taryfy osobowo-bagażowej, wprowadzonej w życie dla rzeczowej komunikacji od dnia 1 września 1931 r. Z uwagi zaś na rozwijające się stosunki handlowe polsko-niemieckie uporządkowano również całkowicie przewóz przesyłek ekspresowych w tejże komunikacji przez opracowanie i wprowadzenie nowej taryfy ekspresowej, wprowadzonej w życie od dnia 1 czerwca 1931 r. i rozszerzonej następnie nowymi relacjami, objętymi Dodatkiem I od dnia 1 grudnia 1931 r.

W związku z wystawą Kolonialną znacznie się ożywił ruch osobowy pomiędzy Polską

La nouvelle édition contient les modèles unifiés des certificats obligatoires pour ceux, qui bénéficient des tarifs de faveur.

Pendant l'exercice, dont il s'agit, quelques petites modifications ont été introduites dans la nouvelle édition en vue d'élargir les tarifs de faveur touristiques et de skieurs, comme aussi les tarifs pour les localités climatiques en leurs ajoutant une série de nouvelles localités.

Au nombre des modifications, survenues au cours de cet exercice, il convient de mentionner le tarif de faveur, établi pour les émigrés et les réémigrés ainsi que pour leur bien.

Le tarif de faveur, qui vient d'être cité, a remplacé et unifié les dispositions, édictées en temps divers et concernant les susdits transports.

Trafic voyageurs et bagages communication internationale.

Au cours de même exercice une série de dispositions tarifaires a été mise en action en vue de régler les trafics voyageurs, bagages et messageries avec les pays avoisinants et d'aplanir les difficultés existantes. Avant tout a été réglé un des trafics des plus intenses, notamment le trafic polono-allemand, en y introduisant des faveurs et des facilités pour les voyageurs et beaucoup de relations vitales. Il a été tenu compte de toutes les facilités et commodités, mentionnés ci-dessus, dans la nouvelle édition du tarif voyageurs et bagages, entré en vigueur pour le trafic en question à la date du 1 septembre 1931. En considération des relations commerciales polono-allemandes, qui se développent progressivement, le trafic des envois messageries a été définitivement réglé en cette communication par l'élaboration et l'introduction du nouveau tarif messageries, mis en vigueur le 1 juin 1931 et élargi ensuite par de nouvelles relations, comprises dans le Supplément I à partir du 1 décembre 1931.

Conjointement avec l'Exposition Coloniale le trafic voyageurs entre la Pologne et la France a pris une allure très-vive. En vue de

a Francją. Celem jaknajwiększego poparcia tego ruchu opracowano i wprowadzono w życie osobową taryfę ulgową z ważnością od dnia 16.V 1931 r. na cały okres trwania pomienionej wystawy, co znacznie wpłynęło na frekwencję podróży.

Niezależnie od powyższych prac zwrócono baczniejszą uwagę na wszystkie osobowe, багаżowe i ekspresowe komunikacje międzynarodowe, w których Polska bierze jaknajczynniejszy udział jako kraj tranzytowy.

Jedną z najważniejszych prac w tej dziedzinie było opracowanie i wydanie nowej taryfy osobowo-bagażowej dla bezpośredniej komunikacji pomiędzy Europą a Azją, z mocą obowiązującą od dnia 1 maja 1931 r. Dzięki tej taryfie osiągnięto uproszczoną odprawę osób i багаżu z Polski do Japonii i Chin, gdyż Polska uczestniczy w tej komunikacji nie tylko jako kraj tranzytowy, lecz także jako kraj wysłania i przeznaczenia.

W komunikacji tej główną rolę odgrywał wszakże ruch tranzytowy, gdyż bezpośrednio stosunki handlowe Polski z Dalekim Wschodem jeszcze dotąd są zbyt niske.

W związku z komunikacją tą załatwiono również bardzo ważną i pilną sprawę przewozu przesyłek ekspresowych. Pomimo rozbieżności interesów niektórych zarządów kolejowych i powstającej stąd konkurencji oraz różnych trudności, związanych z olbrzymimi odległościami przewozu i jego warunkami, zdołano jednak unormować przewozy ekspresowe i ująć je w ramy przepisów taryfowych.

Wyżej wymieniona taryfa na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Europą a Azją została wprowadzona w życie od dnia 1 października 1931 r.

Dalej unormowano ostatecznie warunki przewozu przesyłek ekspresowych pociągiem Nord-Ekspress w komunikacji pomiędzy Polską i Francją przez wydanie nowej, znacznie rozszerzonej taryfy, z mocą obowiązującą od dnia 15 grudnia 1931 r.

favoriser ce trafic dans la mesure du possible un tarif voyageurs de faveur a été élaboré et mis en vigueur le 16 mai 1931 pour toute la durée de l'Exposition, ce qui augmenta intensément la fréquentation.

Indépendamment des travaux mentionnés l'attention la plus soutenue a été portée à tous les trafics voyageurs, bagages et messageries en communications internationales, dans lesquelles la Pologne prend la part la plus active en sa qualité de pays de transit.

Il convient de placer au nombre des travaux les plus sérieux en cette matière l'élaboration et la mise en vie du nouveau tarif voyageurs et bagages en trafic direct entre l'Europe et l'Asie valable à partir du 1 mai 1931. Grâce à ce tarif l'expédition simplifiée a été obtenue des voyageurs et des bagages se rendant de Pologne au Japon et en Chine, vu que la Pologne participe à ce trafic non seulement comme pays de transit, mais aussi comme pays de départ et d'arrivée.

Cependant le rôle principal était réservé dans cette communication au trafic du transit, attendu que les relations commerciales de la Pologne avec l'Orient sont jusqu'à présent infimes.

Conjointement avec cette communication la question très importante et très urgente du transport des messageries a été aussi liquidée.

Malgré la divergence d'intérêts de certaines administrations des chemins de fer, et la concurrence, qui en résulte, ainsi que les difficultés, causées par les énormes parcours et leurs conditions, le transport des messageries a pourtant été normalisé et conçu dans le cadre des prescriptions tarifaires.

Le tarif des envois messageries, en trafic direct entre l'Europe et l'Asie, ci-dessus mentionné, est entrée en vigueur à la date du 1 octobre 1931.

Enfin les conditions du transport des messageries par le train Nord-Express en trafic entre la Pologne et la France ont été normalisées par l'édition d'un nouveau tarif, beaucoup plus étendu et valable à partir du 15 décembre 1931.

Ruch towarowy w komunikacji wewnętrznej.

W związku z kryzysem światowym, który wywołał przewlekłe przesilenie gospodarcze, działalność taryfowa przybrała charakter na ogół zniżkowy, a to tak w celu utrzymania eksportu jak i przewozów krajowej produkcji na P. K. P., a także w celu uprzystępnienia artykułów produkcji oraz surowców ogółowi konsumentów z pośród ludności oraz ze sfer przemysłowych, a to z uwagi na stopniowe zmniejszenie się zdolności nabywczej. Z posunięć taryfowych zniżkowych, poczynionych pod tym kątem widzenia, zasługują na wyszczególnienie następujące:

- 1) ulgi taryfowe dla wywozu tarcic do Francji, Belgii, Szwajcarii, Danii i Holandii;
- 2) ulgi taryfowe dla bezrobotnych i ubogich przy sprowadzaniu artykułów aprowizacji oraz paliwa;
- 3) obniżki taryfowe celem utrzymania przewozów cynku i wyrobów z cynku przez nasze porty;
- 4) zniżka taryfy na wywóz farb chemicznych i farb malarskich suchych;
- 5) ulgi taryfowe eksportowe na pakuły konopne i lniane i na ceratę;
- 6) obniżenie opłaty za przewóz bawełny surowej tak do ośrodków tekstylnych jakoteż i dla tranzytów jej i do Państw ościennych pod kątem widzenia rozwoju tranzytu przez nowe porty w Gdyni i Gdańsku;
- 7) obniżenie taryfy na bawełnę i wełnę od granicy lądowej, celem zwalczania konkurencji automobilowej;
- 8) interwencja taryfowa celem podniesienia cen i uregulowania zbytu zboża i maki za pośrednictwem Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych;
- 9) zniżenie taryfy na eksport rurek izolacyjnych i ich części;

Trafic marchandises en communication intérieure.

La crise mondiale, qui est devenue la source de la crise économique pour ainsi dire chronique, a empreinté à l'activité tarifaire une tendance de baisse en vue de maintenir l'exportation et le transport des produits du pays sur les P. K. P., ainsi de rendre accessibles au consommateur, c'est à dire à la population et aux sphères industrielles les produits locaux et les matières brutes, en considérant la diminution progressive de la capacité du marché. Parmi les nombreuses mesures tarifaires, qui envisagent la situation économique et ont été entreprises à ce point de vue, les suivantes méritent d'être soulignées:

- 1) Les faveurs tarifaires pour l'exportation des madriers à la France, à la Belgique, à la Suisse, au Danemark et aux Pays-Bas.
- 2) Les faveurs tarifaires pour les pauvres pendant le chômage forcé, en vue de réduire le prix des articles d'alimentation et de combustible.
- 3) Les faveurs tarifaires afin de soutenir le transport de zinc et des produits de zinc, exportés par nos ports.
- 4) La réduction du tarif pour l'exportation des couleurs chimiques et de couleurs de peinture sèches.
- 5) Les faveurs tarifaires pour l'exportation des étoupes de chanvre et de lin, ainsi que de la toile cirée.
- 6) La réduction du tarif pour le transport du coton brut aux centres textiles et en transit aux États limitrophes, en vue de développer le transit par les nouveaux ports de Gdynia et de Gdańsk.
- 7) La réduction du tarif pour le coton et la laine, qui viennent des frontières continentales afin de combattre la concurrence des automobiles.
- 8) L'intervention tarifaire afin de relever les prix et régler le débit des céréales et de la farine par l'entremise des Établissements d'État pour l'Industrie et l'Agriculture.
- 9) La réduction du tarif pour l'exportation des tubes d'isolation et de leurs parties.

- 10) umożliwienie korzystania z ulgowych taryf przewozowych nowotworzącym się rafinerjom naftowym, jako to w Bolechowie, Gremniku, Stróżach i t. p.;
- 11) przedłużenie na rok 1931 ulgi taryfowej na przewóz papieru rotacyjnego, celem umożliwienia rozpowszechnienia tanich wydawnictw prasowych i literackich;
- 12) ułatwienie aprowizacji ośrodków robotniczych przez uprzystępnienie dostawy ryb morskich i śledzi;
- 13) zniżka dla transportu maszyn rolniczych krajowej produkcji;
- 14) ulgi taryfowe dla przewozu trzody i bydła;
- 15) obniżenie taryf na przewóz rud krajowych żelaznych w celu podtrzymania kopalnictwa i hutnictwa;
- 16) ulgi taryfowe eksportowe dla producentów nawozów sztucznych i soli potasowej;
- 17) uregulowanie sprawy przewozów krajowych owoców i warzyw z uwzględnieniem potrzeb wewnętrznej konsumpcji;
- 18) szereg ulg taryfowych dla eksportu produkcji metalurgicznej i hutniczej w kierunku granic wodnych i lądowych;
- 19) ulgi reekspedycyjno-zawozowe oraz postojowe dla składów towarów i surowców, celem uszlachetnienia i uzyskania przez sfery handlowe polepszeń koniunkturalnych na rynkach zbytu;
- 20) ulgi taryfowe na eksport obrzynek i odpadków skór;
- 21) ulgi taryfowe na przewóz bekonów, mięsa, nasion oleistych, wyrobów szamotowych i melasy;
- 22) ulgi taryfowe na przewóz pierza nieoczyszczonego do sortowni;
- 23) ułatwienie importu minerałów, zawierających bor przez porty w Gdyni i Gdańsku;
- 24) zniżka taryfowa na przewóz węgla kamiennego i koksu, celem potanienia produkcji metalurgicznej w Ostrowcu n/Kamienną, Wierzbniku i Wąchocku;
- 10) La possibilité de bénéficier des tarifs de faveur, accordée aux raffineries de pétrole, nouvellement créées, comme à Bolechów, à Gremnik, à Stróże et autres.
- 11) Le prolongement à 1931 de la faveur tarifaire pour le transport du papier rotatif, dans le but de vulgariser les éditions populaires de la presse et des belles-lettres.
- 12) L'approvisionnement des centres de travail, rendu accessible par les bas prix des poissons de mer et des harengs.
- 13) La réduction du tarif pour le transport des machines agricoles de production locale.
- 14) Les faveurs tarifaires pour le transport des cochons et du bétail.
- 15) La réduction du tarif pour le transport du minéral de fer de production locale en vue de soutenir les mines et les hauts-fourneaux.
- 16) Les faveurs tarifaires pour l'exportation des engrais artificiels et des sels potassiques.
- 17) La normalisation du transport des fruits et des légumes du pays, en tenant compte des besoins de la consommation intérieure.
- 18) Une série de faveurs tarifaires pour la production métallurgique et de hauts-fourneaux dirigée vers les frontières continentales et maritimes.
- 19) Les faveurs de réexpédition et de magasinage pour les dépôts de marchandises et de matières brutes afin de permettre aux sphères commerciales d'attendre une meilleure conjonction dans la recherche des marchés.
- 20) Les faveurs tarifaires pour l'exportation de rognures et de déchets de cuir.
- 21) Les faveurs tarifaires pour le transport des bacons, de viande, des semences oléagineuses, des briques réfractaires et de mélasse.
- 22) Les faveurs tarifaires pour le transport des plumes non apprêtées pour le triage.
- 23) Les faveurs pour l'importation des minerais contenant le bore par les ports de Gdynia et de Gdańsk.
- 24) La réduction du tarif pour le transport de houille et de coke en vue de compenser les frais de production métallurgique à Ostrowiec, Kamienna, à Wierzbnik et à Wąchock.

- 25) obniżenie taryf na ryby słodkowodne, morskie, śledzie i sproty, nadawane jako przesyłki drobne i wagonowe, zwyczajne i pośpieszne;
- 26) ułatwienie taryfowe dla wywozu części żelaznych do samochodów, powozów oraz nawierzchni kolejowej, przez wschodnie punkty graniczne;
- 27) ulgi taryfowe na import kaolinu (gliny porcelanowej) do fabryk porcelany i fajansu;
- 28) zniżka taryfowa na przewóz tektury nieobrobionej z Wileńszczyzny do ważniejszych rynków zbytu;
- 29) zniżka dla eksportu siarczanu i żelaza (żelaznego koperwasu) z miejsc produkcji przez porty i granice lądowe;
- 30) udzielenie przetwórciom mięsnych prawa korzystania dla eksportu z ulg taryfowych przyznanych dla rzeźni;
- 31) ułatwienie taryfowe przy wwozie azbestu przez porty w Gdyni i w Gdańsku do stacji przerobu, celem zwalczenia konkurencji Szczecińskiej i Hamburskiej;
- 32) ulga taryfowa dla wywozu zagranicę jagód, nadanych jako przesyłki pośpieszne;
- 33) udzielenie prawa częściowego odładunku przy przewozie przesyłek wód mineralnych;
- 34) obniżenie taryfy na watę ze szmat szarpanych, celem potanienia produkcji taniej odzieży;
- 35) przedłużenie terminu wolnego od opłaty postojowego do 24 godzin bieżących wogóle, a dla niektórych artykułów jako to: żelazo, sole potasowe, węgiel eksportowy, cement, nawozy sztuczne i t. p. nawet do 72 godzin bieżących;
- 36) udzielenie ulgi eksportowej na przesyłki siarczanu kwaśnego sodu do wszystkich punktów granicznych;
- 37) ulgi taryfowe na wywóz kopalniaków, eteru etylowego, octanu wapnia;
- 25) La réduction du tarif pour les poissons d'eau douce, poissons de mer, harengs et esprot, expédiés en colis ou en wagons entiers, en P. V. ou en G. V.
- 26) Les faveurs tarifaires pour l'exportation des parties en fer des automobiles, des voitures et de superstructure ferroviaire à destination des frontières orientales.
- 27) Les faveurs tarifaires pour l'importation du kaolin (terre à porcelaine) afin d'alimenter les fabriques de porcelaine et de faïence.
- 28) La réduction du tarif pour le transport du carton non façonné de la région de Wilno vers les marchés de débit plus importants.
- 29) La réduction du tarif pour l'exportation du sulfate et du fer (fer sulfaté) des lieux de production aux ports et aux frontières continentales.
- 30) La concession aux fabriques de viande de bénéficier pour l'exportation des mêmes faveurs tarifaires, qui sont accordées aux abattoirs.
- 31) Les faveurs tarifaires pour l'importation de l'azbeste par les ports de Gdynia et de Gdańsk, acheminé aux points de fabrication, en vue de faire face à la concurrence de Stettin et de Hambourg.
- 32) La réduction du tarif pour l'exportation des baies, expédiées en G. V.
- 33) Le droit du déchargement partiel des envois d'eaux minérales.
- 34) La réduction du tarif pour la ouate de coton éfiloché en vue de diminuer le coût des habits à bon marché.
- 35) Le prolongement du délai exempt de la taxe de stationnement jusqu'à 24 heures courantes, et pour les autres articles, comme mitraille de fer, sels potassiques, charbon d'exportation, ciment, engrais artificiels etc. — même jusqu'à 72 heures courantes.
- 36) Les faveurs tarifaires pour l'exportation de l'acide sulphurique de natrium par tous les points de frontière.
- 37) Les faveurs tarifaires pour l'exportation du bois de mines, de l'éther d'éthyle et de l'acétale calcaire.

- 38) wyrównanie konkurencji portów niemieckich z portami w Gdyni i Gdańsku dla przesyłek bekoni, drogą odpowiedniego zniżenia stawek taryfowych;
- 39) udzielenie taryfy eksportowej na wyroby azbestowe kierowane przez Gdynię i Gdańsk;
- 40) udzielenie specjalnie zniżonych taryf na eksport szyn kolejowych, surówki żelaznej, blach i t. p. do Z.S.R.R., Holandji i Brazylii;
- 41) obniżenie stawek taryfowych przewozowych na jutę do portów w Gdyni i Gdańsku;
- 42) obniżenie taryfy na wywóz tarcicy jodłowej, sosnowej i świerkowej oraz drzewa celulozowego papierówki do Francji, Belgji, Holandji i Luksemburga, tak przez granice lądowe jak i przez porty;
- 43) obniżenie taryfy na gazy skroplone lub sprężone;
- 44) obniżenie taryfy na sole kąpielowe.
- 38) La compensation de la concurrence des ports allemands avec ceux de Gdynia et de Gdańsk pour les transports de bœufs en réduisant les barèmes tarifaires respectifs.
- 39) Les faveurs tarifaires pour l'exportation des produits d'azbeste, dirigés par Gdynia et Gdańsk.
- 40) La réduction spéciale des tarifs pour l'exportation des rails de chemins de fer, du minéral de fer, des tôles etc., allant à U. R. S. S., en Hollande et au Brésil.
- 41) La réduction des barèmes tarifaires d'importation pour le jute, venant des ports de Gdynia et de Gdańsk.
- 42) La réduction du tarif pour l'exportation des planches de sapin de toutes espèces, du bois de cellulose et du bois à papier rotatif, allant en France, en Belgique, en Hollande et au Luxembourg, tant par les frontières continentales, que par la mer.
- 43) La réduction du tarif pour les gaz liquéfiés ou condensés.
- 44) La réduction du tarif pour les sels balnéaires.

Ruch towarowy w komunikacjach międzynarodowych.

Dominujący w okresie sprawozdawczym kryzys gospodarczy zaznaczył się naogół dość silnie we wszystkich międzynarodowych związkowych komunikacjach towarowych. W zależności jednakowoż od wielu politycznych lub ekonomicznych czynników, w pierwszym rzędzie od stopnia przeżywanego w danym kraju przesilenia kryzysowego, bądź od wiążących nas z nim zależności gospodarczych, wpływ ten nie wszędzie jednakowo dał się odczuć.

Szczególne trudności uwydatniły się w związanej komunikacji towarowej z Austrią, gdzie załamanie się kursu szylinga austr. spowodowało uchylenie obowiązujących taryf bezpośrednich, których stawki przewozowe były w tej walucie wyrażone. Aby polskie sfery handlowe nie odniosły trudności, spowodowanych brakiem taryf bezpośrednich, wydane zostały stosowne zarządzenia zastępcze w ramach taryfy polsko-czeskosłowackiej.

Trafic marchandises en communications internationales.

La crise économique, qui dominait au cours de l'année budgétaire s'est péniblement fait sentir dans tous les trafics marchandises internationaux et fédérés. Toutefois en dépendance de beaucoup de facteurs politiques ou économiques, en premier lieu du degré de l'intensité de la crise, éprouvée par chaque pays et les liens, qui nous unissent avec chacun d'eux elle n'a pas exercé partout la même influence.

Des difficultés particulières se sont révélées dans le trafic fédéré avec l'Autriche à cause de la baisse précipitée du shilling autrichien, en conséquence de quoi il a fallu renoncer aux tarifs direct obligatoires, dont les barèmes tarifaires étaient exprimées en monnaie autrichienne. Afin d'éviter aux sphères commerciales polonaises les conséquences de l'abolition des tarifs directs, il y a été suppléé par des dispositions relatives dans le cadre du tarif polono-tchécoslovaque.

W komunikacji z Węgrami uzupełniono istniejącą bezpośrednią taryfę szeregiem zmian i uzupełnień.

W komunikacji towarowej z Czechosłowacją wyszła z ważnością od 1. IX 1931 r. czesko-słowacko-polska taryfa portowa, mająca za cel przyciągnięcie morskich transportów czesko-słowackich, kierowanych do tego czasu przez porty niemieckie, do portów w Gdyni i Gdańsku. Z analogicznych względów wprowadzono pomiędzy Gdańskiem i Gdynią a portami Dunaju konkurencyjne opłaty, na podstawie których w r. 1931 przeszły przez Gdynię i Gdańsk pierwsze transporty zamorskie z przeznaczeniem do państw naddunajskich.

Na specjalne wyróżnienie zasługują tranzytowe przewozy rudy i pochodnych, kierowane do niedawna jeszcze do Czechosłowacji prawie wyłącznie przez Szczecin. Ilość ich w okresie sprawozdawczym wyniosła około 250.000 tonn, podczas gdy w r. 1926 wynosiła zaledwie 19.000 tonn.

Z dniem 15. VII 1931 r. weszła w życie polsko-czesko-słowacko-dunajowa taryfa towarowa, która dzięki swym niskim opłatom kolejowo-wodnym stworzyła korzystne warunki zbytu dla polskiego eksportu w krajach naddunajskich.

W komunikacji związkowej polsko-rumuńskiej weszło w życie z dniem 1. VIII 1931 r. nowe wydanie taryfy na przewóz towarów między stacjami portowymi Gdynia i Gdańsk a stacjami rumuńskimi, wnoszące jako „novum” stawki stacyjne w groszach polskich za cały przebieg polsko-rumuński.

Z dniem 15. IX 1931 r. weszła w życie część I (ogólna) taryfy towarowej między stacjami kolei rumuńskich z jednej strony a stacjami kolei węgierskich, austriackich, czesko-słowackich, polskich i niemieckich z drugiej strony, oraz część II wyłącznie dla związkowej komunikacji polsko-rumuńskiej. Taryfa ta opracowana została na zasadach kartelowych, skutkiem czego przez przyjęcie do taryfy kolei czesko-słowackich i węgierskich rozmiar jej, w porównaniu z wydaniem poprzednim, po-

En tarif avec l'Hongrie une série de modifications et de complément a été ajoutée aux tarifs existants.

En trafic marchandises avec la Tchécoslovaquie le tarif des ports polono-tchécoslovaque est entré en vigueur à la date du 1. IX. 1931, pour attirer aux ports de Gdynia et de Gdańsk les transports de mer tchécoslovaques, dirigées jusque là par les ports allemands.

Par les raisons analogues ont été introduites entre Gdynia et Gdańsk d'un côté et les ports du Danube de l'autre, des taxes de concurrence, sur la base desquelles ont passé en 1931 par Gdynia et Gdańsk les premiers transports maritimes à destination des États danubiens.

Une mention spéciale est due aux transports en transit du minerai et succédanés, acheminés naguère vers la Tchécoslovaquie presque exclusivement par Stettin. Leur nombre s'élevait dans l'année budgétaire à près de 250.000 tonnes, tandis qu'il n'était que de 19.000 tonnes en 1926.

Le tarif marchandises polono-tchécoslovaque-danubien est entré en vigueur à la date du 15. VII. 1931; ses modiques taxes par chemin de fer et par eau ont créé des avantageuses conditions de débit pour l'exportation polonaise aux pays danubiens.

En trafic polono-roumain fédéré est entrée en vigueur le 1. VIII. 1931 la nouvelle édition du tarif pour le transport des marchandises entre les gares de port Gdynia et Gdańsk d'un côté et de l'autre entre les gares roumaines; une innovation y peut être appréciée en ce sens, que les barèmes de gare y sont exprimés en gros polonais pour tout le parcours.

A la date du 15. IX. 1931 est entrée en vigueur la partie I (générale) du tarif marchandises entre les gares des chemins de fer Roumains d'un côté, et de l'autre entre celles des chemins de fer Hongrois, Autrichiens, Tchécoslovaques, Polonais et Allemands, ainsi que la partie II exclusivement destinée au tarif fédéré polono-roumain. Ce tarif a été élaboré selon les principes de cartel, ce qui a augmenté ses dimensions en comparaison avec l'édition précédente par l'incorporation du tarif des chemins de fer tchécoslovaques

większył się; musiano bowiem w tabelach odcinkowych przewidzieć stawki do przejść granicznych czesko-słowacko-rumuńskich i węgiersko-rumuńskich oraz opracować dość obszerny dział przepisów kierunkowych. Szereg artykułów, przewożonych tranzytem przez Polskę, dla których w innych związkach taryfowych przewidziano opłaty, w obecnym wydaniu opuszczono, rozszerzono natomiast taryfę na artykuły, na których przewóz otrzymano ze strony rumuńskiej znaczne ulgi, jak np. dla cukru, cementu, soli, spirytusu, drzewa.

W nowym wydaniu taryfy uwzględniono udzielane sobie wzajemnie ulgi taryfowe, w szczególności opracowano przyznaną przez Rumunję 25% ulgę taryfową na żelazo, ulgę przyznaną dla zwalczania konkurencji dunajowej, ulgi specjalne dla tranzytu pewnych towarów przez Rumunję, zaś w kierunku odwrotnym uwzględniono ulgi udzielane przez stronę polską dla drzewa, zboża, kukurydzy, owoców i t. p.

W okresie sprawozdawczym (1. VII 1931) wyszła również nowa taryfa węglowa tegoż związku, która, wskutek zaliczenia przez koleje rumuńskie niższych stawek, dała w rezultacie niższe naogół od poprzedniej taryfy opłaty przewozowe.

et hongrois; on y a dû prévoir dans les tableaux de secteurs le barèmes pour les passages de frontière tchécoslovaques-roumains et hongrois-roumains, et élaborer les prescriptions d'acheminement très-précises. Une série d'articles, transportés en transit par la Pologne, pour lesquels les taxes sont prévues dans les autres trafics, a été omise dans l'édition actuelle; par contre le tarif a été étendu aux articles, dont le transport bénéficie de faveurs de la part de Roumanie, comme par exemple le sucre, le ciment, le sel, l'alcool, le bois.

Dans la nouvelle édition du tarif l'on a tenu compte des faveurs tarifaires, accordées à titre de réciprocité. En particulier, on a élaboré la faveur tarifaire de 25% accordée par la Roumanie pour le fer, la même faveur pour combattre la concurrence danubienne, une faveur spéciale pour le transit de certaines marchandises par la Roumanie et — dans le sens opposé — on a pris en considération les faveurs, accordées du côté polonais pour le bois, les céréales, le maïs, les fruits etc.

Le tarif houiller de ce trafic a été également publié au cours de l'année budgétaire valable à partir de 1. VII 1931; les chemins de fer roumains ayant réduit les barèmes, il a donné en résultat les taxes de transport inférieures à celles du tarif précédent.

IX. Koleje wąskotorowe. IX. Chemins de fer à voie étroite.

I. Ogólne dane.

Sieć kolei wąskotorowych, eksploatowana przez przedsiębiorstwo Polskich Kolei Państwowych o ogólnej długości 2.444 km. składa się z oddzielnych, niepołączonych ze sobą, 26 grup linii, eksploatacja których wykonywana jest przez 6 Dyrekcyj. Kierownictwo eksploatacją, pod bezpośrednim zarządem Dyrekcyj, wykonywują Zarządy kolei wąskotorowych, którym, w zależności od długości linii, podlega jedna lub kilka grup, mianowicie:

1. Données Générales.

Le réseau des Chemins de fer à voie étroite, exploité par l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais“, de la longueur totale de 2.444 km. se compose de 36 groupes séparés, non liés entre eux, dont l'exploitation est effectuée par 6 Directions. La gérance de l'exploitation sous la surveillance des Directions Régionales respectives, est exercée par les Directions des lignes à voie étroite, auxquelles un groupe ou plusieurs groupes sont soumis en dépendance de la longueur de la ligne, notamment:

Dyrekcja — Direction	Nr. porz. grupy N° du groupe	Nazwa kolei — Nom de ligne	Długość km. Long. km.	Siedziba zarządu miejscowego (kierownictwo eksploatacja) Siège administratif local (Gérance de l'exploitation)
Warszawska — Varsovie	1	Kujawskie	411	Krośniewice
„	2	Sierpc—Lubicz	112	Lipno
„	3	Ostrołęckie	131	Grabowo
„	4	Rogów—Rawa—Biała	49	Rogów
„	5	Mława-Przasnysz-Ciechanów	68	Mława
„	6	Biała Podlaska	57	Biała Podlaska
Radomska — Radom	7	Jędrzejowskie	317	Jędrzejów
„	8	Zwierzyniec—Biłgoraj	27	Zwierzyniec
„	9	Nałęczów—Opole	52	Karczmiska
„	10	Antonowiecka	111	Antonówka
„	11	Chrubieszowska	128	Hrubieszów
„	12	Rokitno—Moczułanka	58	Rokitno Woł.
Wileńska — Wilno	13	Nowoświęciańskie	68	} Nowoświęciany
„	14	Morcinkańce—Horodyszcze	27	
„	15	Nowogródzkie	63	} Nowogródek
„	16	Orańczyce—Prużana	13	
„	17	Gawja—Iwje	10	
„	18	Baranowickie	99	
„	19	Kossów—Chochłówka	20	
„	20	Juraciszki—Piesiewicze	32	
„	21	Grupa linii nieczynnych	58	
„		Lignes non actives		
„	22	Dukszty—Druja	95	Dukszty
„	23	Janowska	261	Janów Poleski
Poznańska — Poznań	24	Wieluńska	27	Wieluń
Katowicka — Katowice	25	Górnośląskie wąskotor. Haut-Silésiennes à voie étroite	125	Katowice
Lwowska — Lwów	26	N. Łupków—Cisna	25	N. Łupków
Razem — Total	26	—	2.444	

Koleje wąskotorowe dzielą się na:

- koleje znaczenia ogólnego, użytku publicznego z ruchem osobowym i towarowym (oznaczone NN. 1—11, 13, 15, 16, 22, częściowo 23, 24 i 26), włączone do bezpośredniej komunikacji z kolejami normalnotorowymi,
- koleje znaczenia miejscowego, użytku publicznego z ruchem osobowym i towarowym (oznaczone NN. 12, 14, 17, 18, 19, 20 i 21) nie włączone do bezpośredniej komunikacji z kolejami normalnotorowymi i
- koleje znaczenia miejscowego użytku publicznego z ruchem tylko towarowym (oznaczona N. 25).

Pogłębiający się kryzys gospodarczy niezwykle silnie odbił się na eksploatacji kolei wąskotorowych w r. 1931. Koleje te, przeważnie pracujące dla przemysłu górniczego, leśnego i cukrowniczego, w związku z ograniczeniem produkcji, bardzo znacznie zmniejszyły pracę, co wyraziło się odpowiednim spadkiem przewozów, a tem samem i dochodów.

W zestawieniu cyfrowym w porównaniu z r. 1930 przedstawia się to jak następuje:

Les chemins de fer à voie étroite se divisent en:

- lignes d'usage public, ayant une importance générale, avec trafic voyageurs et marchandises (indiquées sous les Nos 1—11, 13, 15, 16, 22, partiellement 23, 24 et 26), liées en communication directe avec les chemins de fer à voie normale;
- lignes d'usage public, mais de signification locale, avec trafic voyageurs et marchandises (mentionnées sous les Nos. 12, 14, 17, 18, 19, 20 et 21), non liées en communication directe avec les chemins de fer à voie normale;
- lignes d'usage public et d'importance locale, ayant seulement un trafic de marchandises.

La crise économique, toujours grandissante, s'est repercutée fort péniblement sur l'exploitation des chemins de fer à voie étroite en 1931.

Ces chemins de fer, qui travaillent surtout pour l'industrie minière, forestière et sucrière, ont dû réduire sérieusement leur travail à la suite de la production diminuée, ce qui s'est exprimé par la baisse correspondante des transports, et en conséquence la diminution des recettes.

Exposée en chiffres et comparée aux résultats de l'année 1930 la situation se présente comme suit:

Wyszczególnienie — Détails	W roku — Année		W r. 1931 mniej w % Moins qu'en 1931 en %
	1931	1930	
a) PRACA TABORU: TRAVAIL DU MATÉRIEL ROULANT:			
1. Ilość wykonanych pociągów Nombre effectué de trains	114.437	128.943	—11%
2. Ilość wykonanych pociągo-km. Nombre effectué de trains-km.	2.759.996	2.946.469	— 6%
3a. Ilość wykonanych osio-km. wagonów osob. i bagażowych Nombre effectué de essieux-km. voitures et bagages	22.988.521	23.299.452	— 1%
3b. Ilość wykonanych osio-km. wagonów towarowych . . Nombre effectué de wagons à marchandises	50.185.559	58.973.821	—15%
3c. Ilość wykonanych osio-km. wagonów wszystkich razem Total	73.174.080	82.273.273	—11%

(Ciąg dalszy tabeli na stronie następnej)

Wyszczególnienie — <i>Détails</i>	W roku — <i>Année</i>		W r. 1931 mniej w % 1931 en %
	1931	1930	
b) PRZEWOZY: <i>TRANSPORTS:</i>			
4a. Przewieziono osób <i>Transporté de personnes</i>	775.685	912.674	—15%
4b. Wykonano pasaż.-km. <i>Effectué de voyageurs-km.</i>	19.303.923	22.806.368	—15%
5. Załadowano wagonów <i>Chargé de wagons</i>	493.023	638.196	—23%
6a. Przewieziono towarów tonn <i>Transporté de marchandises en tonnes</i>	2.781.946	3.630.327	—23%
6b. Wykonano tonno-km. <i>Effectué de tonnes-km.</i>	52.289.741	66.448.302	—21%
C. WPŁYWY Z EKSPLOATACJI: <i>RECETTES DE L'EXPLOITATION:</i>			
7. Wpływ z przewozu osób <i>Trafic voyageurs</i>	1.525.615	1.584.927	— 4%
8. Wpływ z przewozu bagażu <i>Trafic bagages</i>	46.768	49.522	— 5%
9. Wpływ z przewozu towarów <i>Trafic marchandises</i>	8.667.939	10.899.108	—20%
10. Wpływ z przewozu poczty <i>Postes</i>	329.080	244.176	—
11. Inne wpływy nie związane z ruchem <i>Autres recettes, étrangères au trafic</i>	2.142.315	2.629.231	—19%
Razem wpływy <i>Total des recettes</i>	12.711.716	15.406.964	—17%

Wskutek zmniejszenia się wpływów, musiały być przeprowadzone znaczne oszczędności w celu zmniejszenia wydatków eksploatacyjnych.

Z porównania wydatków w r. 1931 z wydatkami w r. 1930, wynika, że:

Les recettes ayant diminué, de sensibles économies se sont montrées indispensables en vue de réduire les dépenses de l'exploitation.

La comparaison des dépenses de l'année 1931 avec celles de l'année 1930 se trouve illustrée par le tableau suivant:

Wydatkowano — <i>Dépensé</i>	W roku — <i>Année</i>		W r. 1931 różnica w % <i>Différence avec 1931</i> %
	1931	1930	
Na służbę Dyrekcyjną <i>Service de Direction</i>	733.427	864.226	mniej — 15% <i>moins de</i>
Na służbę Kierownictwa na linjach <i>Gérance des lignes</i>	800.713	887.305	„ — 10%
Na służbę Drogową <i>Service des Voies</i>	3.125.374	3.319.013	„ — 6%
Na służbę Ruchu i Handlową <i>Service du Trafic et de Commerce</i>	3.347.463	3.853.285	„ — 13%
Na służbę Trakcji <i>Service de Traction</i>	3.567.464	3.962.107	„ — 10%
Na służbę Warsztatową <i>Service des Ateliers</i>	3.215.630	5.026.017	„ — 36%
Na służbę Sanitarną <i>Service de Sanitaire</i>	136.468	138.042	„ — 1%
Na wydatki wspólne <i>Dépenses communes</i>	404.348	707.783	„ — 43%
Na wydatki humanitarne <i>Dépenses humanitaires</i>	652.984	466.657	więcej + 40% <i>plus de</i>
Razem <i>Total</i>	15.983.871	19.224.435	mniej — 17% <i>moins de</i>

Z porównania cyfr spadku wpływów kolei wąskotorowych (o 17%) ze zmniejszeniem wydatków (o 17%) widać, że te dwa czynniki dało się zrównoważyć, jednakże nie można było osiągnąć zrównoważenia budżetu tak, aby sprowadzić ogólne wydatki do wysokości ogólnych wpływów, różnica których wynosi w r. 1931 minus 3.272.155 zł. przy współczynniku eksploatacji 126.

Utworzona w końcu 1931 Komisja Oszczędnościowa dla spraw kolei wąskotorowych podjęła zadanie zrównoważyć budżet tych kolei. Dotychczasowe prace tej komisji częściowo dadzą się już odczuć w budżecie r. 1932, zaś zupełnego zrównoważenia budżetu można oczekiwać w r. 1933 o tyle jednak, o ile obecne warunki eksploatacji nie zmienią się, t. z. o ile nie pogorszy się jeszcze więcej obecna sytuacja gospodarcza.

La comparaison en chiffres de la baisse des recettes des chemins de fer à voie étroite (de 17%) avec la diminution des dépenses (de 17%) démontre, qu'on est parvenu à équilibrer ces deux facteurs; l'on n'a pas toutefois réussi à balancer le budget de sorte, que les dépenses générales ne dépassent point le total des recettes; la différence se monte pour l'année 1931 à 3.272.155 zł avec un coefficient d'exploitation de 126.

La Commission des Économies en matière des chemins de fer à voie étroite, instituée à la fin de 1931, assumait la tâche d'équilibrer le budget de ces chemins de fer. Les travaux de cette Commission, accomplis jusqu'à présent se font déjà ressentir en partie dans l'exercice de 1932; le parfait équilibre du budget peut être espéré en 1933, à la condition toutefois, que les conditions actuelles de l'exploitation ne subissent aucune modification, et que la situation économique ne vienne pas à empirer.

II. Przebieg eksploatacji.

Utrzymanie kolei (służba drogowa).

Ze względów oszczędnościowych w ciągu roku 1931 były prowadzone tylko najkonieczniejsze prace konserwacyjne. Wydatki na utrzymanie kolei dało się jednakże ogólnie zmniejszyć tylko o 6% w stosunku do wydatków w r. 1930 ze względu na bardzo duże koszty, poniesione na usuwanie śniegu z powodu niezwykle silnych opadów śnieżnych w pierwszej połowie zimy r. 1931. Daje temu wyraz zestawienie wydatków na ten cel, mianowicie gdy w zimie 1930/31 wydatkowano 126.062 zł. to w zimie 1931/32 — 245.376 zł.

Inwestycje. Ze względu na brak kredytów, inwestycje na kolejach wąskotorowych ograniczyły się w r. 1931 wykończeniem niektórych robót rozpoczętych w poprzednich latach oraz wykonaniem dawniejszych zamówień w wytwórniach taboru.

W dziale budowy nowych linii wąskotorowych prowadzono roboty przy budowie połączeń dla obojścia Bytomia.

Przy przebudowie istniejących linii zakończono roboty przy przekuciu linii Dukszty—Druja z szerokości 600 mm. na 750 mm.

Przy przebudowie stacyj prowadzono roboty na stacjach Koło, Krośniewice, Dukszty, Andaluzja.

Wykonano część robót przy planowym uzupełnieniu podtorza, przebudowie i wzmocnieniu mostów na różnych liniach.

Prowadzono roboty przy wymianie szyn typu wąskotorowego na typ normalnotorowy z uzupełnieniem balastu na liniach: Jędrzejów—Szczucin, Kujawskie, Iwacewicz—Janów—Kamień Koszyrski i Dukszty—Druja.

W dziale budynków należy wymienić rozpoczęcie budowy dworca na st. Krośniewice przeładunkowe oraz warsztatów w Jędrzejowie. Ponadto prowadzono roboty przy budowie 2 dworców, 4 wież ciśnień i 5 domów mieszkalnych.

II. Exploitation.

Entretien des chemins de fer. (Service de la voie).

Seuls les travaux de conservation les plus urgents ont été poursuivis en 1931 en raison d'économie. Les dépenses pour l'entretien des lignes n'ont pu cependant être diminuées que de 6% en comparaison à celles de 1930, vu les frais énormes, résultant de l'éloignement de la neige, qui est tombée en grandes masses dans la première moitié de l'hiver 1931. La comparaison des sommes, assignées dans ce but, en donne l'idée: tandis qu'en 1930/31 les dépenses relatives s'élevaient à 126.062 zł, elles se sont montées en hiver 1931/32 à 245.376 zł.

Investissement. Faute de crédits disponibles les investissements sur les chemins de fer à voie étroite se sont bornés en 1931 à l'accomplissement de certains travaux, commencés au cours des années précédentes, et à l'exécution des commandes, faites anciennement aux fabriques du matériel roulant.

Dans le domaine de la construction des nouvelles lignes à voie étroite, les travaux ont été continués à la construction des raccords pour faire le circuit de Bytom.

Les travaux de reconstruction sur les lignes existantes ont été terminés sur la ligne Dukszty—Druja, où la largeur de voie, qui était de 600 m/m a été portée à 750 m/m.

Les mêmes travaux ont été poursuivis à la reconstruction des gares Koło, Krośniewice, Dukszty, Andaluzja.

Ont été partiellement exécutés les travaux, au renforcement de l'infrastructure et la reconstruction ainsi qu'au renforcement des ponts sur diverses lignes.

Les travaux ont été exécutés à l'échange des rails de voie étroite contre ceux de voie normale avec renforcement du ballast sur les lignes: Jędrzejów—Szczucin, Kujawskie, Iwacewicz—Janów—Kamień Koszyrski et Dukszty—Druja.

En ce qui concerne les bâtiments, il faut mentionner la construction commencée de la gare de transbordement à Krośniewice ainsi que celle des ateliers à Jędrzejów. Outre cela travaux ont été continués à la construction de deux gares, de quatre châteaux d'eau et cinq maisons d'habitation.

Wykonano część robót w dziale zabezpieczenia ruchu pociągów, na wszystkich liniach wąskotorowych w związku z prowadzeniem nowych przepisów o sygnalizacji.

Tabor kolejowy i trakcja na kolejach wąskotorowych.

W r. 1931 trwały dalsze prace nad polepszeniem stanu taboru. Nabyto z wytwórni krajowych 1 parowóz i 45 węglarek systemu Ziehla dla kolei Górnośląskich wąskotorowych oraz wybudowano we własnych warsztatach 9 wagonów osobowych dla różnych linii. Skreślono z inwentarza w r. 1931 29 parowozów, 7 wagonów osobowych i 177 wagonów towarowych starej konstrukcji i nieodpowiadających warunkom eksploatacji.

Niezależnie badano w dalszym ciągu typy wagonów motorowych dla rozpoczęcia stopniowej motoryzacji ruchu osobowego celem skuteczniejszego zwalczania konkurencji autobusów.

W zakresie gospodarki cieplnej w 1931 r. utrzymano dotychczasowy stosunek procentowy między rozchodem paliwa a ciężarem pociągu. Wskutek zmniejszenia się ciężaru pociągu o 9%, rozchód paliwa wzrósł również o 9% i wyniósł 219 kg. na 1000 brutto-tonno-kilometrów.

Warsztaty. Celem zmniejszenia procentu chorego taboru, a przede wszystkim dla zmniejszenia kosztów naprawy rozpoczęto w r. 1931 stopniowo wycofywać z ruchu tabor o słabej i przestarzałej konstrukcji przez używanie takich jednostek bez naprawy aż do zupełnego zużycia. Sposób ten pozwala na zmniejszenie ilości głównych i średnich napraw, co w wyniku daje możliwość zmniejszenia pracy warsztatów, w związku z tem zmniejszenia ilości personelu warsztatowego.

W końcu r. 1931 wprowadzono nowe, powiększone okresy pracy taboru pomiędzy naprawami: dla głównych napraw parowozów ze 100.000 km. do 120.000 i 140.000 km., dla śre-

Les travaux concernant la sécurité des trains, ont été effectués en partie sur toutes les lignes à voie étroite conjointement avec l'introduction d'une nouvelle réglementation pour les signaux.

Matériel roulant et traction sur les chemins de fer à voie étroite.

En 1931 les efforts ont été continués d'améliorer l'état du matériel roulant. On a acquis dans des fabriques locales une locomotive et quarante cinq houillères du système Ziehl pour les chemins de fer Haut-Silésiens à voie étroite; on a construit dans les propres ateliers neuf voitures à voyageurs pour diverses lignes. On a mis à la réforme et vadié de l'inventaire en 1931 vingt neuf locomotives, sept voitures et cent soixante dixsept wagons à marchandises de vieille construction et ne répondant pas aux conditions de l'exploitation.

Indépendamment du susdit on a continué à étudier les types de voitures-moteurs en vue de commencer la motorisation progressive du trafic voyageurs, qui combattrait plus efficacement la concurrence des autobus.

Pour ce concerne le régime du combustible en 1931 on a maintenu le rapport en pourcents entre la consommation du combustible et le poids du train. Grâce à la réduction des trains de 9% la consommation du combustible s'est également augmentée de 9% et s'élevait à 219 kg par 1000 tonnes-kilomètres brutes.

Ateliers. Afin de diminuer le pourcentage du matériel roulant malade et surtout en vue de réduire les frais de réparation on a commencé en 1931 à retirer progressivement du trafic les unités faibles et de construction surannée, en les utilisant sans réparation jusqu'à l'usure complète. Cette mesure permet de diminuer la quantité de réparations foncières et moyennes, par conséquent le travail des ateliers, et conjointement avec cela de restreindre le nombre du personnel des ateliers.

Vers la fin de 1931 l'on introduisit de nouvelles périodes entre deux réparations: pour les réparations foncières des locomotives le terme a été porté de 100.000 km à 120.000 km

dnich napraw parowozów z 25.000 km. do 30.000 i 35.000 km., dla głównych napraw wagonów osobowych z 6 lat do 10 lat, dla średnich napraw wagonów osobowych z 3 do 4 lat, dla rewizyj wagonów osobowych z 1 do 2 lat, dla głównych napraw wagonów towarowych z 6 lat do 9 lat i dla rewizyj wagonów z 2 do 3 lat.

Wszystkie te zmiany w dziale warsztatów, pozwolą już w przyszłym roku zmniejszyć budżet tego działu o około 30%.

W innych działach służby kolei wąskotorowych nie zaszły poważniejsze zmiany. W dziale zarządu kolei prowadzono badania nad zmianą ustroju kolei wąskotorowych w kierunku zniesienia zarządów miejscowych. Sprawa ta będzie kontynuowana w roku przyszłym.

et 140.000 km.; pour les réparations moyennes des locomotives — de 25.000 km. à 30.000 km. et 35.000 km.; pour les réparations foncières des voitures — de 6 ans à 10 ans; pour les réparations moyennes des voitures — de 3 ans à 4 ans; pour les révisions périodiques des voitures — de 1 année à 2 années; pour les réparations foncières des wagons à marchandises—6 ans à 9 ans; pour les révisions périodiques des wagons à marchandises de 2 ans à 3 ans.

Toutes ces modifications au régime des ateliers permettent de réduire le budget relatif d'environ 30% déjà dans le prochain exercice.

Les autres services des chemins de fer à voie étroite n'ont pas subi de changements sérieux. Dans le domaine administratif la question était étudiée, touchant la réorganisation des chemins de fer à voie étroite dans le sens de la suppression des administrations locales. Cette question sera également à l'étude au cours de l'année prochaine.

X. Personel — X. Personnel.

a) Stan personelu.

Zamieszczona poniżej tabela porównawcza uwidacznia za okres czasu od 1924 roku do 1931 roku włącznie ogólną liczbę pracowników w końcu każdego roku, przeciętną roczną liczbę pracowników oraz przeciętne liczby pracowników, przypadające na kilometr i na wskazane w tabeli jednostki pracy kolei.

a) Effectif du Personnel.

Le tableau comparatif ci-dessous, qui comprend la période de 1924 à 1931 inclusivement, met en évidence le nombre total des travailleurs à la fin de chaque année, la moyenne annuelle de ce nombre et les moyennes du nombre de travailleurs par kilomètre et par unités de travail des chemins de fer, indiquées dans ce tableau.

	Rok Année	Stan pracowników sta- łych w końcu roku Effectif des travailleurs fixes à la fin de l'année	Przeciętna roczna ilość pracowników stałych Moyenne annuelle de travailleurs fixes	Przypada pracowników na: — Travailleurs				
				1 km. przeciętnej długości linii par 1 km. de la lon- gueur moyenne de ligne	1.000 pociągów-km. par 1.000 trains-km.	1.000 parowozów-km. par 1.000 locom.-km.	100.000 osio- wagów par 100.000 essieux- km. wagons	100.000 netto- tonno-km. par 100.000 netto- tonnes-km.
Linje normalnotorowe Lignes à voie normale	1924	169.772	175.457	10,53	2,09	1,44	4,23	1,40
	1925	168.154	168.733	9,94	1,84	1,32	3,60	1,17
	1926	164.279	165.906	9,72	1,64	1,25	2,87	0,86
	1927	160.931	162.883	9,47	1,46	1,10	2,39	0,67
	1928	159.654	160.234	9,32	1,34	1,01	2,14	0,60
	1929	166.447	167.437	9,74	1,35	1,02	2,16	0,60
	1930	165.209	163.129	9,43	1,42	1,12	2,40	0,70
	1931	156.337	159.982	9,25	1,43	1,15	2,40	0,69
Linje wąskotorowe Lignes à voie étroite	1924	3.041	3.146	1,38	1,15	1,93	4,13	4,47
	1925	2.902	2.841	1,26	1,05	0,85	3,48	3,77
	1926	2.775	2.727	1,24	0,83	0,69	2,70	2,84
	1927	2.772	2.699	1,22	0,75	0,62	2,40	2,51
	1928	2.629	2.859	1,28	0,84	0,69	2,65	2,56
	1929	2.943	2.992	1,34	1,02	0,85	3,64	3,57
	1930	3.057	2.992	1,34	1,01	0,85	3,64	3,58
	1931	2.879	2.849	1,21	1,03	0,88	3,89	4,00

Wskazane w tabeli liczby obejmują pracowników etatowych, kandydatów na pracowników etatowych, pracowników nieetatowych, próbnych i kontraktowych, zaliczanych na wydatki osobowe i rzeczowe oraz czasowych, zaliczanych na wydatki osobowe. Oprócz tych pracowników na wydatkach rzeczowych byli zatrudniani pracownicy czasowi (sezonowi) przy pracach wykonywanych tylko przez pewien okres czasu jak np. naprawa toru w okresie letnim, usuwanie śniegu i lodu w okresie zimowym, naładunek, wyładunek i przeładunek towaru w okresach wzmożonego ruchu i t. p. Liczby tych pracowników, ulegające znacznym wahaniom nie zostały uwzględnione w obliczeniach tabeli.

Jak wynika z powyższej tabeli stan pracowników w końcu roku 1931 i przeciętna roczna liczba pracowników zmniejszyła się w porównaniu z rokiem 1930, jednak nie w tym stosunku, w jakim zmniejszyła się praca kolei, w następstwie czego wzrosła przeciętna liczba pracowników przypadających na 1000 pociągo-kilometrów i 1000 parowozokilometrów.

Wywołane to zostało dążeniem do nieprzewodzenia masowych redukcji i zmusiło przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe“ do usuwania nadmiaru pracowników drogą wzmożonego zwalniania ze służby pracowników, posiadających uprawnienie do pełnego zaopatrzenia emerytalnego i niezapełniania wolnych miejsc wskutek naturalnego ubytku oraz przez selekcję i zwalnianie zbędnych pracowników, przeważnie czasowych.

Również ograniczono w ciągu 1931 roku dni pracy pracownikom dziennie płatnym, ażeby przy tych samych wydatkach móc zatrudnić większą liczbę pracowników.

b) Stanowisko prawne personelu.

(Pragmatyka służbowa).

Stosunek służbowy pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 lipca

Les chiffres, indiqués dans ce tableau, comprennent les agents commissionnés, les candidates aux places commissionnées, les agents sans commission, les agents à l'essai, les agents à contrat, portés au compte des dépenses personnelles et matérielles, enfin les agents temporaires, portés au compte des dépenses personnelles. Outre ces catégories ont été occupés au compte des dépenses matérielles les travailleurs saisonniers, employés seulement pour une période, comme la réparation des voies pendant la saison d'été, le débarras de la neige et de la glace durant l'hiver, le chargement, la décharge et le transbordement des marchandises dans les époques du trafic intense etc. Il n'a pas été tenu compte dans les calculs du tableau ci-dessus du nombre de ces travailleurs, qui est susceptible de grandes oscillations.

Il ressort du tableau mentionné, que l'effectif des travailleurs à la fin de 1931 et le nombre moyen annuel se sont diminués en comparaison avec 1930, toutefois non en telle proportion, dans laquelle s'est diminué le travail des chemins de fer, en conséquence de quoi le chiffre moyen des travailleurs par 1000 trains-km. et 1000 loc.-km. s'est accru.

C'était le résultat de la tendance à ne pas licencier en masse, ce qui a contraint l'entreprise „Chemins de fer de l'Etat Polonais“ à licencier l'excédant des travailleurs par la voie de démissionner ceux, qui ont acquis déjà le plein droit à la retraite, sans occuper les places, restées libres, par un personnel surnuméraire; la méthode a aussi été appliquée de licencier au moyen d'une sélection les travailleurs superflus, en grande partie temporaires. La réduction du nombre des jours ouvrables a été également appliquée en 1931 aux travailleurs, payés à la journée afin de pouvoir occuper un plus grand nombre de travailleurs sans augmenter la dépense.

b) Situation juridique du personnel.

(Pragmatique de service).

Les rapports de service des travailleurs de l'entreprise „Chemins de fer de l'Etat Polonais“ sont réglés par l'ordonnance du Conseil

1929 r. (ogłoszone w Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), oparte na art. 26 i 27 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 568), zwane także pragmatyką służbową.

Pragmatyka służbowa obejmuje następujące kategorie pracowników przedsiębiorstwa P. K. P.:

- a) pracowników etatowych,
- b) kandydatów na pracowników etatowych,
- c) pracowników nieetatowych.

Pracownikiem etatowym jest pracownik, który został mianowany przez powołaną do tego władzę na jedno ze stanowisk, ustanowionych w szemacie stanowisk przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.

Kandydatem na pracownika etatowego jest pracownik, zaliczony do tej kategorii na mocy osobnego zarządzenia władzy i posiadający wymagane warunki do nominacji na dane stanowisko oraz pełniący na tem stanowisku samodzielnie służbę. Kandydaci na pracowników etatowych posiadają w służbie większe uprawnienia od pracowników nieetatowych, a mniejsze od etatowych.

Pracownikiem nieetatowym jest pracownik, który nie zajmuje stanowiska z nominacji, lecz którego zajęcie trwa bez przerwy przez przeciąg całego roku; zaliczenie do kategorii pracowników nieetatowych następuje również na mocy osobnego zarządzenia władzy.

Warunkiem zaliczenia do jednej z wymienionych kategorii pracowników jest odbycie co najmniej jednorocznej służby próbnej, oraz przy mianowaniu na stanowisko etatowe lub zaliczeniu w poczet kandydatów — złożenie egzaminu ścisłego ze znajomości czynności, przywiązanych do stanowiska etatowego (jeżeli specjalne przepisy to wymagają), zaś przy zaliczeniu w poczet pracowników nieetatowych — złożenie egzaminu praktycznego.

des Ministres du 8 juillet 1929 (publiée dans le Journal des Lois de la République Polonaise Nr. 57, pos. 447) basée sur les articles 26 et 27 de l'ordonnance du Président de la République du 24 septembre 1926 sur la création de l'entreprise „Chemins de fer de l'Etat Polonais“ (Journal des Lois de R. P. Nr. 97, pos. 568); cette ordonnance porte aussi le nom de Pragmatique de service.

La Pragmatique de service comprend les catégories suivantes des travailleurs de l'entreprise P. K. P.:

- a) travailleurs commissionnés,
- b) candidats aux places commissionnés,
- c) travailleurs non-commissionnés.

Le caractère d'agent commissionné est attribué aux travailleurs nommés par une autorité compétente à l'une des charges, fixées dans le schéma des charges de l'entreprise „Chemins de fer de l'Etat Polonais“.

Le caractère de candidat aux places commissionnées est attribué aux travailleurs, classifiés dans cette catégorie par décision spéciale de l'autorité compétente, possédant les conditions nécessaires par être nommés à la charge en question, et faisant un service indépendant dans cette charge. Les candidats aux charges commissionnées jouissent en service de droits plus grands, que les travailleurs non-commissionnés, mais plus restreints que ceux, attribués aux agents commissionnés.

Le caractère de travailleur non-commissionné est attribué aux travailleurs, qui — sans être nommés officiellement — sont occupés sans interruption pendant toute l'année; le caractère de travailleur non-commissionné est basé également sur la décision de l'autorité.

La condition indispensable pour être porté à l'une des catégories mentionnées est de faire le service d'essai pendant une année au moins; en cas de nomination à une charge commissionnée ou au rang de candidat un examen rigoureux est exigé, portant sur la connaissance des fonctions, afférentes à la charge commissionnée (si les prescriptions spéciales l'imposent); un examen pratique est également exigé pour être admis à la catégorie des travailleurs non-commissionnés.

Odrębną grupę pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. tworzą pracownicy, odbywający służbę próbną; pracowników tych pragmatyka obejmuje tylko częściowo, postanawiając, że szereg jej przepisów ma do nich analogiczne zastosowanie. Równocześnie zawiera pragmatyka postanowienie, upoważniające Ministra Komunikacji do szczegółowego uregulowania stosunku służbowego pracowników próbnych w drodze osobnego rozporządzenia. Stosownie do tego upoważnienia wydał Minister Komunikacji rozporządzenie z dnia 23 września 1929 r. o stosunku służbowym pracowników próbnych przedsiębiorstwa P. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 16, poz. 152).

Poza wymienionymi powyżej kategoriami pracowników zatrudnieni są na służbie w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe“ pracownicy kontraktowi i czasowi (sezonowi).

Pracownikiem kontraktowym lub czasowym jest pracownik, zatrudniony na podstawie umowy o pracę i przyjęty do wykonania pewnych robót, nie mających cech trwałości (przejściowych).

Zaznaczyć należy, że stosunek służbowy pracowników, objętych pragmatyką służbową (także pracowników próbnych) unormowany został nie jako stosunek umowny, dochodzący do skutku z chwilą zejścia się 2 aktów woli, lecz jako stosunek prawa publicznego, powstający wskutek jednostronnego aktu władzy, z chwilą doręczenia pisma nominacyjnego pracownikowi etatowemu, lub też z dniem ogłoszenia w organie urzędowym, przeznaczonym do tego rodzaju publikacji, postanowienia władzy zaliczającej pracownika w poczet kandydatów lub pracowników nieetatowych.

Tym sposobem stosunek służbowy wszystkich pracowników objętych pragmatyką służbową tudzież pracowników próbnych ma charakter publiczno-prawny i od decyzji władzy odwoławczej oraz od decyzji władzy naczelnej P. K. P. (Minister Komunikacji), wydanych w sprawach wynikłych ze stosunku służbowego, służy pracownikowi etatowemu,

Un groupe particulier de travailleurs de l'entreprise P. K. P. est formé par les travailleurs faisant le service d'essai; la pragmatique ne les touche que partiellement, en statuant, qu'une série seulement de ses prescriptions doit leur être appliquée. En même temps la pragmatique contient la disposition, qui autorise le Ministre des Communications à régler en détail les rapports de service des travailleurs faisant un stage d'essai par la voie d'une disposition spéciale. Conformément à cette autorisation le Ministre des Communications a édité une ordonnance à la date du 23 septembre 1929 sur les rapports de service des travailleurs à l'essai de l'entreprise P. K. P. (Journal Officiel du Ministère des Communications Nr. 16, position 152).

Outre les catégories de travailleurs, désignées plus haut, l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais“ occupe des travailleurs contractés et des travailleurs saisonniers.

Le caractère de travailleur contracté est attribué au travailleur, occupé en vertu d'un contrat de travail et engagé pour remplir des fonctions définies, n'ayant pas de caractère fixe (fonctions provisoires).

Il convient de rappeler, que les rapports de service, dont il est question dans la pragmatique de service (y compris les travailleurs à l'essai), ont été normalisés non comme rapports conventionnels, dont la réalisation est accomplie au moment de la coïncidence de deux actes de volonté, mais bien comme élément du droit public, résultant de l'acte unilatéral de l'autorité, au moment, ou l'acte de nomination est délivrée à l'agent commissionné, ou de la publication de la décision de l'autorité, qui porte le travailleur à la catégorie de candidat ou d'agent non-commissionné, dans un organe officiel, destiné à ce genre de publications.

De cette manière les rapports de tous les travailleurs, compris dans la pragmatique, ainsi que de tous les travailleurs à l'essai ont le caractère de droit public; contre les décisions de l'autorité immédiate et contre celles de l'autorité suprême der P. K. P. (le Ministre des Communications) les travailleurs commission-

kandydatowi na pracownika etatowego, pracownikowi nieetatowemu i próbnemu prawo skargi do Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

Pracownicy kontraktowi i czasowi (sezonowi) nie podlegają wogóle pragmatyce, a ich stosunek służbowy regulują umowy, w ramach ogólnego ustawodawstwa pracy.

W związku z wspomnianem wyżej rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (pragmatyką służbową) i w wykonaniu poszczególnych postanowień tego rozporządzenia, Minister Komunikacji wydał szereg przepisów i rozporządzeń wykonawczych, które uregulowały w sposób jednolity i wyczerpujący poszczególne dziedziny stosunku służbowego pracowników kolejowych.

c) Przyjęcia na służbę i awanse.

Wobec zmniejszania się pracy kolei i powstałego stąd nadmiaru personelu nie dokonywano w ciągu 1931 r. przyjęć nowych pracowników.

Jedynie tylko przyjęto pracowników z wyższym wykształceniem i stypendystów Ministerstwa Komunikacji, którzy po ukończeniu wyższych studiów politechnicznych lub prawniczych albo szkół średnio-technicznych zobowiązani są do wstąpienia na służbę kolejową. Pozatem w sezonie robót w służbie utrzymania i budowy kolei i w okresie wzmożonych przewozów w służbie ruchu przyjęto niezbędnych pracowników czasowych, których po zakończeniu ich przejściowych zajęć, zwolniono ze służby kolejowej.

Akcję przygotowywania kandydatów z wyższym i średnio-technicznym wykształceniem przez nadawanie stypendjów dla studentów wyższych zakładów naukowych i uczniów średnich technicznych szkół kolejowych ograniczono do przyznania stypendjów tylko studentom i uczniom, którzy pobierali je w poprzednich latach i czynią dostateczne postępy w nauce.

nés, les candidats aux postes commissionnés, les travailleurs non-commissionnés et les travailleurs à l'essai ont la ressource de porter plainte devant le Tribunal Suprême Administratif.

Les travailleurs contractés et saisonniers (temporaires) ne sont généralement pas soumis à la pragmatique, et leurs rapports de service sont réglés par les contrats dans le cadre commun de la législation sur le travail.

Conjointement avec l'ordonnance du Conseil des Ministres du 8. VIII. 1929 sur les rapports de service des travailleurs P. K. P. (pragmatique de service), mentionnée plus haut, et en exécution des dispositions particulières de cette ordonnance le Ministre des Communications a édité une série de prescriptions et de dispositions exécutives, qui ont été d'une façon homogène et épuisante les domaines particuliers des rapports de service ferroviaire.

c) Recrutement et avancement.

Vu la diminution du travail des chemins de fer et le superflu du personnel, qui en était la conséquence de nouveaux travailleurs n'ont pas été engagés dans le courant de 1931. Seuls les travailleurs à l'enseignement supérieur, ainsi que les stipendiés du Ministère des Communications, qui après avoir terminé leurs études polytechniques, de droit ou dans les écoles techniques moyennes sont tenus de prendre le service, ont été admis à le faire.

Outre cela, dans la saison de l'entretien et de la construction des chemins de fer et dans la période du mouvement intense une quantité indispensable de travailleurs temporaires a été recrutée, et licenciée — les travaux finis.

L'action de préparer les candidats avec un enseignement supérieur ou technique moyen par la voie de stipendier les étudiants des établissements scolaires supérieurs ou les élèves des écoles moyennes techniques des chemins de fer, a été limitée à la reconnaissance du subside seulement aux étudiants et élèves, qui en bénéficiaient au cours des années précédentes et qui faisaient des progrès satisfaisants dans leurs études.

Z powodu obniżenia się dochodów kolei i konieczności oszczędnościowych, wszelkie mianowania (awanse) przeprowadzono w znaczniej zmniejszonej liczbie, i jedynie na stanowiska w wykonawczej służbie kolejowej, które z uwagi na rodzaj pracy i odpowiedzialność służbową powinny zajmować pracownicy etatowi.

Stanowiska kierownicze obsadzano przeważnie w drodze konkursów, dając możność ubiegania się o wolne stanowisko ogółowi odpowiednio kwalifikowanych pracowników oraz dokonywując doboru najodpowiedniejszych kandydatów na dane stanowisko. Wobec ograniczenia awansów obsada tych stanowisk następowała przez powierzenie pełnienia obowiązków, bez zmiany uposażenia odnośnych pracowników.

d) Czas pracy.

Czas pracy na polskich kolejach państwowych reguluje zasadniczo rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 czerwca 1920 (Dz. Urz. M. K. z r. 1920 Nr. 7, poz. 2) o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dn. 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, oparte na zasadzie 8-mio godzinowego dnia produkcyjnej pracy. Według tego rozporządzenia czas pracy na kolejach państwowych nie powinien zasadniczo przekraczać 8 godzin produkcyjnej pracy na dobę, przy czym czas pozostawiania na służbie jedynie w stanie gotowości do pracy zalicza się do czasu pracy pracowników kolejowych, w odpowiednim jednak nie pełnowartościowym stosunku.

Stosownie do tego ustanowiono następujące dwie zasadnicze normy czasu służby:

- 1) czas służby, w ciągu którego pracownik wykonywa czynnie zajęcia produkcyjne wynosi, bez wliczenia przerw odpoczynkowych, 46 godzin w tygodniu, czemu odpowiada współczynnik 1;
- 2) czas służby, w ciągu którego pracownik pozostaje beczynnie w miejscu służbowym w stanie gotowości do pracy, wynosi 138 godzin w ciągu tygodnia, czemu odpowiada współczynnik $\frac{1}{3}$.

En considération de la réduction des recettes ferroviaires et à la suite de l'épargne imposée par les conditions économiques, — les avancements ont été accordés dans un nombre très-restreint et seulement aux postes du service exécutif, qui par égard au genre du travail et la responsabilité en service doivent être occupés par des agents commissionnés.

Les places dirigeantes ont été généralement conférées par voie de concours, ce qui rendait possible de concourir à un poste libre à toutes les personnes les mieux qualifiées et permettait la sélection des candidats, aspirant à occuper la charge en question. En vue de la limitation des avancements ces charges ont été conférées par intérieur, sans influencer sur le traitement du travailleur.

d) Durée du travail.

La durée du travail sur les chemins de fer de l'État Polonais est réglé par l'ordonnance du Ministre des Chemins de fer du 10 juin 1920 (Journal Officiel du Ministère des Chemins de fer de l'année 1920, Nr. 7, pos. 2) sur l'application aux chemins de fer de la loi du 18 décembre 1919 au sujet de la durée du travail dans l'industrie et le commerce, et basée sur le principe de 8 heures de travail productif par jour. D'après cette ordonnance la durée du travail sur les chemins de fer de l'État ne doit pas dépasser en principe 8 heures de travail productif par jour; le temps, pendant lequel le travailleur inactif reste prêt au travail, est porté comme durée de travail ferroviaire, toutefois en proportion d'une moindre valeur.

En conformité au susdit deux normalités de principe ont été instituées au sujet de la durée du service:

- 1) La durée du service, au cours de laquelle le travailleur accomplit les fonctions productives, compte tenu de l'intervalle, consacré au repos; comporte 46 heures par semaine, à quoi correspond le coefficient 1.
- 2) La durée de service, au cours de laquelle le travailleur reste inactif à son poste de service, tout en étant prêt au travail, comporte 138 heures par semaine, à quoi correspond le coefficient $\frac{1}{3}$.

W zależności od ilościowego stosunku czasu pracy produkcyjnej do czasu pozostawiania w pogotowiu do pracy ustalono pośrednie normy czasu służby a mianowicie:

- a) przy współczynniku $\frac{5}{6}$, gdy na 6 godzin pracy produkcyjnej przypada 2 godziny czasu pozostawiania w pogotowiu do pracy — czas pracy wynosi 56 godzin w tygodniu,
- b) przy współczynniku $\frac{2}{3}$, gdy na 4 godziny pracy produkcyjnej przypadają 4 godziny czasu pozostawiania w pogotowiu do pracy — czas pracy wynosi 70 godzin w tygodniu;
- c) przy współczynniku $\frac{1}{2}$, gdy na 2 godziny czasu pracy produkcyjnej przypada 6 godzin czasu pozostawiania w pogotowiu do pracy — czas pracy wynosi 91 godzin w tygodniu.

Dla poszczególnych rodzajów czynności w służbie kolejowej zachodzących, ustanowiono mierniki, umożliwiające przeliczenie czasu służby na każdym posterunku służbowym na czas pracy produkcyjnej i na wypośrodkowanie właściwego dla danego posterunku służbowego współczynnika pracy.

Rozporządzenie powyższe nie stosuje się jednak do kierowników urzędów wykonawczych, ani też do pracowników w biurach Dyrekcyj i Oddziałów.

Ci ostatni obowiązani są do 7-io — w sobotę $5\frac{1}{2}$ -godzinnej pracy dziennie, natomiast kierownicy urzędów wykonawczych do 8-iu godzin dziennie, a w razie potrzeby do pracy bez specjalnego wynagrodzenia również i poza ustalonymi godzinami.

e) Place personelu.

W ciągu 1931 r. nastąpiła zniżka uposażeń pracowników przedsiębiorstwa P. K. P., analogicznie jak funkcjonariuszów państwowych i innych przedsiębiorstw państwowych, z powodu ogólnego kryzysu gospodarczego i potaniaenia kosztów utrzymania. Z dniem 1 maja 1931 r. cofnięto 15% dodatki miesięczne, a od 1 lipca 1931 r. dodatek stołeczny, zmniejszając jednocześnie dodatek kresowy do połowy.

En dépendance du rapport quantitatif du travail productif à la durée, où le travailleur inactif reste prêt au travail, les normalités intermédiaires ont été fixées, savoir:

- a) Etant donné le coefficient $\frac{5}{6}$, quand 6 heures de travail productif repondent à 2 heures d'inactivité prête au travail, la durée du travail comporte 56 heures par semaine.
- b) Etant donné le coefficient $\frac{2}{3}$, quand 4 heures de travail productif correspondent à 4 heures d'inactivité prête au travail, la durée du travail comporte 70 heures par semaine.
- c) Etant donné le coefficient $\frac{1}{2}$ quand 2 heures de travail productif correspondent à 6 heures d'inactivité prête au travail, la durée du travail comporte 91 heures par semaine.

Pour les genres particuliers des jonctions dans le service des chemins de fer les mesures sont déterminées en vue de pouvoir calculer la durée de travail de chaque poste de service proportionnellement à la durée du travail productif et éliminer pour chaque poste un coefficient de travail.

La règle susdite n'est toutefois pas appliquée aux dirigeants des offices exécutifs ni aux agents de bureaux des Directions et des Divisions.

Ces derniers consacrent au travail 7 heures — les samedis $5\frac{1}{2}$ heures par jour; par contre les dirigeants des offices exécutifs sont astreints au travail de 8 heures par jour, et — en cas de besoin — ils vaquent à leurs fonctions pendant le temps nécessaire sans rétribution spéciale.

e) Salaires du personnel.

Au cours de l'année 1931 les salaires du personnel de l'entreprise P. K. P. ont été réduits pareillement à ceux des fonctionnaires de l'État et des autres entreprises de l'État; c'était la conséquence de la crise économique générale, d'autant plus, que les frais d'entretien sont devenus à meilleur marché. A la date du 1 mai 1931, les subsides de 15% ont été supprimés, et à celle du 1 juillet 1932 les

Wyplacane w 1931 r. etatowym pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” uposażenie w myśl ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonariuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116 poz. 924), płatne było miesięcznie zgóry i składało się: z płacy zasadniczej, określonej w punktach według szesnastu grup uposażenia, w obrębie zaś poszczególnych grup według szczebli wynagrodzenia (art. 3 ustawy); z dodatku regulacyjnego, wynoszącego 60 punktów miesięcznie (art. 3 i 4 ustawy); z dodatku ekonomicznego dla utrzymującego rodzinę po 44 punktów miesięcznie na każdego członka rodziny, najwyżej jednak na 5 członków (art. 4 ustawy); z dodatku stołecznego wypłaconego pracownikom pełniącym służbę w Warszawie tylko po dzień 30 czerwca 1931 r. (art. 4 ustawy); z dodatku kresowego, pobieranego na obszarze województwa śląskiego, w Białej, w Gdyni i w powiecie morskim (art. 4 ustawy); z 10% podwyżki uposażenia (ustawa z dnia 18. XII. 1926 Dz. U. R. P. Nr. 125 poz. 725).

Ponadto wypłacano w 1931 r. etatowym pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” dodatek mieszkaniowy na podstawie ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 5 poz. 525) i odnośnych uchwał Rady Ministrów oraz po dzień 30 kwietnia 1931 r. 15% dodatek miesięczny do uposażenia.

Wyplacany po dzień 30 czerwca 1931 r. dodatek stołeczny wynosił 20% uposażenia, dodatek kresowy zaś 40% na obszarze województwa śląskiego, w Białej, w Gdyni i w części powiatu morskiego, obejmującej półwysep Hel, a w pozostałej części powiatu morskiego 20% uposażenia. Od dnia 1 lipca 1931 r. dodatek stołeczny cofnięto, zmniejszając jednocześnie dodatek kresowy do połowy.

W obrębie danej grupy uposażenia przejście na szczebel wyższy odbywało się automatycznie na podstawie trzylecia w terminach półrocznych: 1 stycznia i 1 lipca.

Dodatek regulacyjny i ekonomiczny przysługuje pracownikom tylko na czas trwania wyjątkowych warunków ekonomicznych.

suppléments, attribués aux habitants de la capitale, ont été également retraités, en diminuant de moitié le supplément dit de province.

Le traitement des agents commissionnés de l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais” était payé mensuellement d'avance au sens de la loi du 9 octobre 1923 sur le traitement des fonctionnaires de l'État et de l'armée (Journal des Lois de la République Polonaise No. 116 pos. 924), et se décomposait en positions suivantes: salaire principal, défini en points selon 16 groupes d'appointement, et dans les limites de chaque groupe, selon le degré du salaire (art. 3 de la loi); supplément régulateur, se montant à 60 points par mois (art. 3 et 4 de la loi); supplément économique pour les personnes, qui entretiennent une famille, par 44 points mensuellement pour chaque membre de famille, cependant pour 5 membres tout au plus (art. 4 de la loi); supplément de capitale, payé aux agents, attachés par leur service à Varsovie, seulement jusqu'au 30 juin 1931 (art. 4 de la loi); supplément de province, payé dans les limites de la voïevodie Silésienne, à Biala, à Gdynia et dans le district Maritime (art. 4 de la loi); 10% de majoration des appointements (loi du 18. XII 1926, Journal des Lois de la République de la Pologne No. 125 pos. 725).

En outre il a été payé en 1931 aux travailleurs commissionnés de l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais” au supplément d'habitation en vertu de la loi du 12 juin 1924 (Journal des Lois de la R. P. No. 5 pos. 525), et des arrêtés relatifs du Conseil des Ministres, ainsi que 15% de majoration des appointements jusqu'au 30 avril 1931.

Le supplément de capitale, payé jusqu'à la date du 30 juin 1931, s'élevait à 20% des appointements; celui de province dans les limites de la voïevodie Silésienne, à Biala, à Gdynia et dans une partie du district Maritime, comprenant la presqu'île de Hel — 40%, enfin dans le reste du district Maritime — 20% des appointements. A partir du 1 juillet 1931 le supplément de capitale a été supprimé, et le supplément de province diminué de moitié.

Do członków rodziny, na których utrzymanie należy się dodatek ekonomiczny zalicza się:

- żona, wyjąwszy wypadki, gdy pobiera ona uposażenie lub zaopatrzenie z instytucji państwowej, albo gdy jest sądownie separowana, a na mężu nie ciąży obowiązek alimentacji;
- mąż zupełnie niezdolny do zarobkowania;
- dzieci ślubne i uprawnione czyli legitymowane przez późniejsze zawarcie małżeństwa tudzież pasierby, wszystkie do ukończenia lat 18, jeżeli zaś uczęszczają do szkół publicznych lub wskutek ułomności fizycznych, umysłowych albo nieuleczalnej choroby nie mogą na swoje utrzymanie zarabiać, do ukończenia lat 24; dzieci i pasierby wyłącza się od dodatku ekonomicznego, jeżeli ich własny zarobek na utrzymanie lub własne zaopatrzenie wynosi co najmniej tyle, co uposażenie pracownika samotnego w XVI grupie uposażenia szczebel „a”.

Wysokość miesięcznego uposażenia pracownika w złotych otrzymuje się z pomnożenia sumy punktów z tytułu posiadanej przez pracowników grupy i szczebla uposażenia, dodatku regulacyjnego i ekonomicznego przez jednakową dla wszystkich grup uposażenia mnożną, wynoszącą w 1931 roku 0,43 zł.

Wysokość uposażenia pracowników na obszarze Wolnego Miasta Gdańska otrzymuje się z pomnożenia sumy punktów z tytułu posiadanej przez nich grupy i szczebla uposażenia, dodatku regulacyjnego i ekonomicznego przez jednakową dla wszystkich grup uposażenia mnożną, ustaloną w walucie gdańskiej (art. 5 ustawy uposażeniowej), wynoszącą w 1931 r. 0,78 guldena gdańskiego. Otrzymana w ten sposób kwota stanowi pełne uposażenie. Podwyżka 10% uposażenia, dodatek mieszkaniowy i 15% zasiłki miesięczne nie działały na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Natomiast otrzymywali zatrudnieni na obszarze Wolnego Miasta Gdańska pracownicy w myśl odnośnych uchwał Rady Ministrów, opartych na art. 10

Dans les limites de chaque groupe des salaires l'avancement d'un grade au grade supérieur se fait automatiquement sur la base des périodes triennales en termes semestraux: le 1 janvier et le 1 juillet.

Les travailleurs bénéficient du supplément économique seulement pendant la durée des conditions économiques exceptionnelles.

Les membres de famille, dont l'entretien donne le droit de percevoir le supplément économique, sont les suivants:

- l'épouse, excepté les cas, où elle perçoit un salaire ou un subside, payé par une institution de l'État, ou si elle est séparée judiciairement, sans que l'époux soit tenu aux aliments.
- l'époux, totalement inapte au travail;
- les enfants légaux ou légalisés par un mariage ultérieur, ainsi que les filleuls jusqu'à l'âge de 18 ans; s'ils suivent les études dans les écoles publiques, ou bien s'ils ne peuvent gagner leur vie à la suite d'infirmité physique, morale ou de maladie incurable, cet âge est avancé à 24 ans; les enfants et les filleuls sont éliminés du supplément économique si leur propre gain ou leur propre subside sont au moins aussi élevés, que le salaire d'un travailleur solitaire du XVI groupe de traitement degré „a”.

La hauteur du traitement mensuel du travailleur en zloty s'est obtenue par la multiplication de la quantité de points, établie d'après le groupe et le degré, qui lui sont propres, du supplément régulateur et du supplément économique par un multiplicande égal pour tous les groupes, qui se montait en 1931 à 0,43 zł.

La hauteur du traitement des travailleurs sur le territoire de la Ville Libre de Gdańsk est obtenue par la multiplication du nombre de points établi d'après le groupe et le degré, qui lui sont reconnus, du supplément régulateur et du supplément économique par un multiplicande égal pour tous les groupes en monnaie dantzigoise (art. 5 de la loi sur les salaires), qui s'élevait en 1931 à 0,78 florin dantzigois. Le montant, obtenu de cette manière, constitue

ustawy uposażeniowej, specjalne dodatki wyrównawcze, zrównyrujące ich uposażenie z uposażeniem urzędników Senatu Wolnego Miasta Gdańska, pełniących analogiczne względnie równorzędne czynności służbowe.

Nieetatowi dziennie płatni pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” pobierali w 1931 r. nadal wynagrodzenie na podstawie dwu rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych dziennie płatnych pracowników kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 137 poz. 1142 i 1143), wydanych w wykonaniu art. 102 i 103 ustawy z 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonariuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116 poz. 924).

Pracownicy nieetatowi pobierają wynagrodzenie dzienne według ilości przepracowanych dni (§§ 2 i 9 rozporządzeń), wypłacane miesięcznie zdołu, w dniu 5 każdego miesiąca (§ 18 rozporządzeń). W dniu 1 każdego miesiąca otrzymują pracownicy nieetatowi jako zaliczkę na wynagrodzenie 75% kwoty, przypadającej przy normalnej pracy na cały miesiąc (§ 18 rozporządzeń).

W czasie nieobecności na służbie z powodu choroby do chwili powrotu na służbę lub rozwiązania stosunku służbowego otrzymują pracownicy nieetatowi 75% wynagrodzenia.

Wynagrodzenie dzienne pracowników nieetatowych składało się w 1931 r. z wynagrodzenia zasadniczego, określonego w punktach według ośmiu kategorii wynagrodzenia, w obrębie zaś poszczególnych kategorii według szczebli wynagrodzenia (§ 3 rozporządzeń); z dodatku ekonomicznego dla utrzymującego rodzinę (§ 5 wzgl. 4 rozporządzeń); dodatku stołecznego, wypłacanego pracownikom pełniącym służbę w Warszawie tylko po dzień 30 czerwca 1931 r. (§ 6 rozporządzeń); dodatku kresowego, pobieranego na obszarze województwa śląskiego, w Białej, w Gdyni i w powiecie morskim (§ 6 rozporządzeń); 10% podwyżki wynagrodzenia, (ustawa z dnia 18. XII. 1926 r. Dz. U. R. P. Nr. 125, poz. 725).

le traitement en son entier. La majoration des appointements de 10%, le supplément d'habitation et les subsides mensuels de 15% ne s'étendaient pas au territoire de la Ville Libre de Gdańsk. Par contre les agents en service sur ce territoire étaient dotés au sens des arrêtés relatifs du Conseil des Ministres, basés sur l'art. 10 de la loi sur les salaires, de suppléments compensatoires spéciaux, qui égalisait leur traitements aux traitements des fonctionnaires du Sénat de la Ville Libre de Gdańsk, employés aux mêmes services, éventuellement aux fonctions similaires.

Les travailleurs non-commissionnés, payés à la journée de l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais”, continuaient à percevoir au cours de 1931 leurs salaires sur la base de deux ordonnances du Ministre des Chemins de fer du 14 décembre 1923 sur le traitement des travailleurs ferroviaires non-commissionnés, payés à la journée, qui ont été édités en exécution des art. 102 et 103 de la loi du 9 octobre 1923 sur les traitements des fonctionnaires de l'État et de l'armée (Journal des Lois de la R. P. No. 116, pos. 924).

Les travailleurs non-commissionnés sont payés à la journée d'après le nombre de jours de travail (§§ 2 et 9 des ordonnances); les salaires sont assignés mensuellement, le mois de travail révolu, à la date du 5 de chaque mois (§ 18 des ordonnances). A la date du 1 de chaque mois ils reçoivent un acompte, qui représente 75% du montant, revenant pour un mois entier du travail normal (§ 18 des ordonnances).

Pendant l'absence au service, motivée par une maladie, jusqu'à la reprise du service ou la résiliation du contrat de service les travailleurs non-commissionnés perçoivent un traitement de 75%.

La rétribution journalière des travailleurs non-commissionnés se composait en 1931 de positions suivantes; salaire principal, défini en points selon 8 groupes d'appointement et dans les limites de chaque groupe, selon le degré du salaire (§ 3 des ordonnances); supplément économique, pour les personnes, qui entretiennent une famille (§ 5 ev. 4 des ordon-

Posunięcia do wyższych szczebli wynagrodzenia w obrębie kategorii wynagrodzenia odbywały się analogicznie jak u pracowników etatowych.

Również dodatek ekonomiczny był przyznawany pracownikom nieetatowym na tych samych warunkach co pracownikom etatowym. Dodatek ten wynosi na każdego członka rodziny, najwyżej jednak na 5, po 1,47 punktów dziennie u pracowników nieetatowych, pracujących w kolejce (turnusowo), lub po 1,76 punktów dziennie u pracowników pracujących tylko w normalnych (roboczych) dniach pracy.

Dodatek ekonomiczny nie może jednak przekraczać 44 punktów miesięcznie na członka rodziny. Dodatku ekonomicznego nie wypłaca się za dni, za które pracownicy nieetatowi nie otrzymują żadnego wynagrodzenia.

Ponadto wypłacano w 1931 r. nieetatowym pracownikom w myśl odnośnych uchwał Rady Ministrów 5% zasiłek i 15% dodatek do wynagrodzenia, ten ostatni tylko po dzień 30 kwietnia 1931 r.; zarówno 15% dodatek jak 5% zasiłek obliczono od dziennego wynagrodzenia pracowników nieetatowych, albo od zmniejszonego o 25% wynagrodzenia, przysługującego im w czasie nieobecności na służbie z powodu choroby.

Wysokość dodatku stołecznego i kresowego oraz warunki ich przyznawania regulowano u pracowników nieetatowych w analogiczny sposób jak u pracowników etatowych z tą różnicą, że dodatki te podobnie jak wynagrodzenie obliczane były dziennie.

Kandydaci na pracowników etatowych otrzymywali w 1931 r. wynagrodzenie, obliczone na tych samych zasadach co pracownicy nieetatowi z tą tylko różnicą, że wynagrodzenie ich płatne było miesięcznie z góry (1 każdego miesiąca) i że za nieprzepracowane dni pracy z wyjątkiem bezpłatnego urlopu, samowolnego opuszczania pracy i odbywania kary aresztu, nie potrącano im odpowiedniego wynagrodzenia dziennego.

nances); supplément de capitale, payé aux agents, attachés par leur service à Varsovie, seulement jusqu'au 30 juin 1931 (§ 6 des ordonnances); supplément de province, payé sur le territoire de la voïevodie de Silésie, à Biala, à Gdynia et dans le district Maritime (§ 6 des ordonnances); 10% de majoration du traitement (loi du 18. XII 1926, Journal des Lois de la R. P. No. 125, pos. 725).

L'avancement aux degrés supérieurs dans les limites des catégories du traitement se faisait analogiquement à celui des agents commissionnés.

Le supplément économique était alloué aux travailleurs non-commissionnés aux mêmes conditions, qu'aux travailleurs commissionnés. Ce supplément comporte pour chaque membre de famille, dont le nombre ne dépasse pas le chiffre de 5, 1,47 points par jour pour les travailleurs non-commissionnés, occupés à tour de rôle et 1,76 points par jour pour ceux, qui travaillent pendant les journées ouvrables normales.

Le supplément économique ne peut toutefois dépasser 44 points par mois pour chaque membre de famille. Il n'est pas alloué pour les journées, pour lesquelles les travailleurs non-commissionnés ne perçoivent aucune rétribution.

Outre cela une majoration de 15% d'appointement et un subside de 5% étaient payés en 1931 aux travailleurs non-commissionnés au sens des arrêtés du Conseil des Ministres relatifs; le premier a été payé seulement jusqu'à la date du 30 avril 1931. Le supplément de 15%, comme le subside de 5% sont également calculés sur la base du salaire journalier des travailleurs non-commissionnés ou sur la base du salaire réduit de 25%, qui leur revient en temps d'absence au service à la suite d'une maladie.

La hauteur du supplément de capitale et de province est réglée en ce qui concerne les travailleurs non-commissionnés pareillement à celle des travailleurs commissionnés, avec la différence seulement, que les suppléments ainsi que les traitements étaient calculés par journées.

Les salaires des candidats aux charges commissionnées étaient calculées en 1931 sur

Pracownicy kontraktowi pobierali wynagrodzenie umowne bądźto ryczałtowo, bądź też wypośredkowane według danej grupy uposażenia. Pracownicy czasowi przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” wynagradzani byli według cen rynkowych, również niższych niż w roku ubiegłym.

Prócz uposażenia stałego otrzymują pracownicy „Przedsiębiorstwa P. K. P.” należności uboczne i dodatkowe wynagrodzenia, zależnie od miejsca pracy i rodzaju wykonywanych czynności; np. należności za podróże służbowe i delegacje, dodatki godzinowe i kilometrowe, dodatki za służbę w porze nocnej, wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, premie za wydajność pracy w warsztatach, za oszczędne zużycie paliwa na parowozach, za oszczędność w materiałach i t. p. Należności uboczne i dodatkowe wynagrodzenia pracowników przedsiębiorstwa „P. K. P.” uległy w ciągu 1931r. obniżeniu co do wysokości.

Pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” otrzymują również umundurowanie, ciepłą odzież i ubrania ochronne. Mundury, ciepłą odzież i ubrania ochronne wydaje się za zwrotem 25 % kosztów pracownikom, którzy przy wykonywaniu służby obowiązani są używać munduru; inni pracownicy mogą nabyć odzież służbową po pełnej cenie kosztów umundurowania. Termin wydawania odzieży służbowej przypada na październik każdego roku, z wyjątkiem letnich części umundurowania, które wydaje się corocznie 1 kwietnia.

les mêmes principes, que ceux des travailleurs non-commissionnés, mais avec la différence seulement, que leurs salaires étaient payés d'avance mensuellement (à la date du 1 chaque mois), et que pour les journées ouvrables omises — à l'exception d'un congé gratuit — pour les journées d'absence volontaire et pour les journées, passées aux arrêts, nulle déduction n'était faite du salaire journalier correspondant.

Les travailleurs contractés bénéficiaient d'une rétribution convenue, soit forfaitaire, soit déterminée d'après un des groupes du traitement. Les travailleurs temporaires de l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais” étaient rétribués d'après les prix du marché, également inférieures à ceux de l'année précédente.

Hormis le traitement fixe les travailleurs de l'entreprise P. K. P. bénéficient des appointements accessoires et des rétributions supplémentaires en dépendance du lieu de travail et du genre de fonction; ce sont les frais de déplacements de service et de délégations, les suppléments, payés pour heures et kilomètres, les primes pour la productivité dans les ateliers, pour la consommation économique du combustible sur les locomotives, les suppléments pour le travail de nuit, la rétribution du travail aux heures supplémentaires, pour l'épargne des matériaux etc.

Les appointements accessoires et les rétributions supplémentaires des travailleurs de l'entreprise „P. K. P.” ont subi au cours de l'année 1931 une réduction quant à leur hauteur.

Les travailleurs de l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais” bénéficient également de l'habillement uniforme, de vêtements chauds et de blouses de protection. Les uniformes, les vêtements chauds et les blouses de protection sont livrés moyennant 25% du prix de revient aux travailleurs, qui sont tenus à revêtir l'uniforme en temps de service. Les autres travailleurs ont le droit de l'habillement de service en payant le plein pris de l'uniforme. Le terme de la livraison de l'habillement de service tombe en octobre de chaque année, excepté les parties d'été, qui sont livrées chaque année le 1 avril.

XI. Służba sanitarna. — XI. Service sanitaire.

Służba sanitarna na Polskich Kolejach Państwowych obejmuje:

- Czuwanie nad stanem sanitarnym terenu, budynków i taboru kolejowego.
- Organizowanie ratownictwa i szkolenie w ratownictwie personelu kolejowego.
- Badania lekarskie i psychotechniczne personelu.
- Opieka lekarska nad personelem.

W szczególności:

- Bezpośredni nadzór nad stanem sanitarnym terenu, budynków stacyjnych i mieszkalnych, wszelkich miejsc pracy, bufetów, studni, taboru i t. d. mają lekarze rejonowi. O wszelkich brakach spisują protokoły i przedstawiają właściwej Dyrekcji, która wydaje odpowiednie zarządzenia. Protokółów było spisanych:

w roku 1931 = 1821

w roku 1930 = 2535.

Oprócz tego Naczelnicy Dyrekcyjnych Wydziałów Sanitarnych, względnie lekarze sanitarni przeprowadzają doraźne rewizje sanitarne całej Dyrekcji.

- W celu zapewnienia natychmiastowej, możliwej pomocy dla poszkodowanych w czasie przejazdu lub wypadków istnieje kolejowe pogotowie ratunkowe.

Le service sanitaire des Chemins de fer de l'État Polonais comprend les fonctions suivantes:

- La surveillance de l'état sanitaire du terrain, des bâtiments et du matériel roulant;
- L'organisation de l'assistance et enseignement du personnel ferroviaire, appelé à porter secours.
- L'examen médical et psychotechnique du personnel;
- L'assistance médicale au personnel.

En particulier:

- Les médecins régionaux surveillant directement l'état sanitaire des terrains, des bâtiments de gare et d'habitation, de tous les lieux du travail, des buffets, des puits, du parc etc. — Ils dressent des procès-verbaux au sujet de toute défectuosité constatée, et les soumettent à la Direction compétente, qui prend les mesures nécessaires.

Le nombre de ces procès-verbaux est suivant:

en 1931 = 1821

en 1930 = 2535.

Outre cela les Chefs des Divisions Sanitaires de chaque Direction éventuellement les médecins sanitaires procèdent aux révisions sanitaires imprévues sur le terrain de toute la Direction.

- Afin d'assurer une aide momentanée dans la mesure du possible aux lésés pendant le voyage ou dans les accidents il existe une institution ferroviaire de secours urgent.

Urządzenie pogotowia polega na tem, że wszystkie stacje miejsca pracy i pociągi zostały zaopatrzone w skrzynki ratunkowe, zawierające najpotrzebniejsze środki opatrunkowe i lecznicze.

Dla przygotowania odpowiednich kadr ratowniczych pracowników kolejowych urządzane są odpowiednie kursy ratownicze; wyszkoleni pracownicy tworzą drużyny ratownicze obowiązane przed przybyciem lekarza zaopiekować się poszkodowanym i okazać mu doraźną pomoc.

Oprócz tego każda Dyrekcja Okręgowa P. K. P. została zaopatrzona w pewną ilość specjalnych wagonów ratunkowych, które wysyłane są w miarę żądania na miejsce wypadku pociągami ratunkowymi.

- c) Badaniom lekarskim podlegają: kandydaci do służby kolejowej, pewne kategorie pracowników w czasie służby, pracownicy z którymi rozwiązuje się stosunek służbowy, poszkodowani wskutek wypadków, powoływani powtórnie na służbę emeryci oraz członkowie rodzin pracowników i sieroty po nich w celu określenia stopnia niezdolności do pracy.

Badań takich dokonano:

w roku 1930 = 112.810
„ 1931 = 50.555.

Oprócz badań lekarskich dokonywane są badania psychotechniczne, mające na celu: 1) badania naukowe z dziedziny psychotechniki, 2) badania pod względem psychotechnicznym wszelkich rodzajów pracy na P. K. P. i warunków tej pracy w celu jej udoskonalenia, 3) badania przyczyn wypadków kolejowych i wskazywanie środków zapobiegawczych ze stanowiska psychofizjologii, 4) badania dla celów służbowych pracowników P. K. P. i kandydatów do służby.

W roku sprawozdawczym czynne były pracownie w Warszawie i Poznaniu.

Pracownia w Warszawie w roku sprawozdawczym zbadała 650 osób, w tej liczbie: pracow-

L'organisation du secours urgent consiste en ce que toutes les gares, tous les lieux de travail et tous les trains soient pourvus de boîtes de secours, qui contiennent les éléments de pansement et de pharmacie les plus nécessaires.

En vue de préparer des cadres ferroviaires de secours — des cours spéciaux sont organisées; les travailleurs spécialisés forment des équipes de secours, chargées d'assister le lésé et lui venir en aide avant l'arrivée du médecin sur les lieux.

Outre ceci chaque Direction Régionale des Chemins de fer de l'État Polonais dispose d'un certain nombre de voitures de secours spéciales, qui sont envoyées sur demande au lieu de l'accident par les trains de secours.

- c) Les examens médicaux sont de règle pour les candidats au service ferroviaire, pour certaines catégories du personnel en temps de service, pour les travailleurs, dont les relations de service sont résiliées, pour les retraités, appelés de nouveau au service, enfin pour les membres de famille des travailleurs et leurs orphelins en vue de déterminer le degré de leur incapacité au travail.

Ces examens ont été effectués:

en 1930 au nombre de 112.810
en 1931 „ „ „ 50.555.

Outre les examens médicaux sont également poursuivies les études psychotechniques, qui envisagent: 1) l'étude dans le domaine psychotechnique; 2) l'étude au point de vue psychotechnique de tous les genres du travail sur les P. K. P. ainsi que de leurs conditions dans le but de les améliorer; 3) l'étude des causes des accidents ferroviaires, et la recherche des mesures préventives au point de vue psychophysiologique; 4) les examens dans l'intérêt du service des travailleurs P. K. P. et des candidats au service.

Pendant l'exercice, qui fait l'objet du compte-rendu présent, fonctionnaient les laboratoires de Varsovie et de Poznań.

Au cours de cette année le laboratoire de Varsovie a examiné 650 personnes, dans ce

ników Służby Mechanicznej — 326, pracowników Służby Ruchu — 228, pracowników Centralnego Biura Statystycznego — 94, pracowników Służby Drogowej — 2.

Pracownia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu zbadała 600 pracowników, a mianowicie: ze Służby Mechanicznej — 200 i ze Służby Ruchu — 400.

Wprowadzone w życie rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26. VIII 1929 r. o „Zakresie opieki lekarskiej dla Pracowników Przedsiębiorstwa P. K. P.“ zmianie nie uległo.

Liczba pracowników uprawnionych do tej opieki nieznacznie zmalała.

nombre 326 travailleurs du service Mécanique, 228 travailleurs du service du Trafic, 94 travailleurs du Bureau Central de la Statistique et 2 agents du service de la Voie.

Le laboratoire de la Direction Régionale des Chemins de fer de l'État à Poznań a examiné 600 travailleurs, dans ce nombre 200 travailleurs du service Mécanique et 400 du Service du Trafic.

L'ordonnance en vigueur du Ministre des Communications du 26. VIII 1929 sur les „Compétences de l'assistance médicale aux travailleurs de l'Entreprise P. K. P.“ n'a subi aucune modification.

Le nombre des travailleurs, ayant droit à cette assistance a insensiblement diminué.

Rok Année	Pracowników Travailleurs	Rodzin Familles	Ludności Population	Rejonów Régions	Lekarzy rejonowych Médecins regionaux	Chorych Malades	Porad Consultations
1930	168.871	456.362	625.245	373	471	834.353	1.928.758
1931	163.112	445.487	608.599	375	478	840.899	1.883.677

Jak widać z powyższych liczb na jednego lekarza rejonowego wypadało w latach:

Vu les chiffres ci-dessus indiqués il revenait par un médecin régional:

Rok — Année	Ludności — Population	Chorych — Malades	Porad — Consultations
1930	1.327	1.771	4.095
1931	1.300	1.796	4.025

W związku z polepszeniem pomocy lekarskiej zauważyć się daje zmniejszenie liczby dni zwolnienia od pracy wskutek choroby, jak widać z następującej tabeli:

Conjointement avec l'amélioration de l'assistance médicale apparaît la diminution du nombre des journées de travail omises pour cause de maladie, ce qu'on peut voir dans le tableau, qui suit:

Rok — Année	Dni zwolnienia od pracy Journées omises	Na 1 pracownika Par 1 travailleur	Na 1 chorego pracownika Par 1 travailleur malade
1930	945.286	5,65	1,44
1931	852.991	5,22	2,77

Liczby lekarzy specjalistów i dentystów, zobrazowane w niżej podanych tabelach:

Le nombre des médecins-spécialistes et celui des dentistes apparait dans les tableaux ci-après:

Rok <i>Année</i>	Lekarzy specjal. <i>Médecins spécialistes</i>	Chorych <i>Malades</i>	Porad <i>Consultations</i>	Badań z urzędu <i>Examens d'office</i>
1930	104	102.183	217.553	9.030
1931	105	105.287	234.988	5.726
Dentyści — <i>Dentistes</i>				
1930	123	97.571	360.234	—
1931	126	111.362	388.045	—

Przyjmowanie i badanie chorych przez lekarzy rejonowych i specjalistów odbywa się w przychodniach kolejowych, gdzie zaś ich nie ma — w prywatnych mieszkaniach lekarzy.

Liczba szpitali kolejowych w roku sprawozdawczym zmianie nie uległa, zarówno jak i personelu lekarskiego, pielęgniarzkiego i administracyjnego:

Les visites et les consultations chez les médecins régionaux et chez les spécialistes ont lieu dans les dispensaires ferroviaires, ou — s'ils ne sont pas aménagés — dans le domicile privé des médecins.

Le nombre des hôpitaux ferroviaires n'a pas changé au cours de l'exercice, qui nous occupe, comme aussi celui du personnel médical, auxiliaire et administratif.

Rok <i>Année</i>	Szpitali kolejowych <i>Hôpitaux Ferroviaires</i>	Łóżek <i>Lits</i>	Chorych <i>Malades</i>	Dni szpitalnych <i>Journées d'hôpital</i>	Przeciętnie łóżek zajętych <i>Lits occupés en moyenne</i>
1930	5	518	7.409	130.876	346
1931	5	518	6.430	122.645	340

W szpitalach kolejowych dokonano następujących zabiegów:

Les hôpitaux des chemins de fer ont exécuté:

Rok <i>Année</i>	Zrobiono operacyj <i>Opérations</i>	Przeprowadzono porodów <i>Accouchements</i>	Wykonano analiz <i>Analyses</i>	% śmiert. wynosił <i>Mortalité %</i>
1930	2.121	309	7.474	1,74
1931	1.950	190	8.125	1,81

Ze szpitali obcych korzystało:

w roku 1930 = 14.616 chorych
„ 1931 = 14.368 „

Ont été soignés dans les hôpitaux étrangers:

en 1930 = 14.616 malades
en 1931 = 14.368 malades.

Z sanatorium dla chorych na gruźlicę w Wilkowicach-Bystrej korzystało w roku sprawozdawczym 783 osób, które przebyły 34.236 dni.

Dans le sanatorium pour phtisiques à Wilkowice-Bystra on été soignées au cours de cet exercice 783 personnes, qui y ont séjourné 34.236 jours.

Z sanatorium we Włodawie w ciągu 1930 roku korzystało osób 705 przez 21.655 dni, w roku 1931 — 714 osób przez 18.952 dni.

Le sanatorium de Włodawa sa hospitalisé pendant l'année 1930—705 personnes avec un séjour de 21.655 jours, et pendant l'année 1931—714 personnes, dont le séjour comportait 18.952 jours.

Dla zaopatrywania przychodni, szpitali i t. d. w lekarstwa i materiały opatrunkowe istnieją 3 centralne składnice i 15 aptek kolejowych.

Trois dépôts centraux et quinze pharmacies ferroviaires approvisionnent en médecines et matériaux de pansement les dispensaires, les hôpitaux etc.

Dyrekcje, które aptek kolejowych nie mają, korzystały z umówionych aptek prywatnych.

Les Directions, qui ne disposent pas de pharmacies ferroviaires, ont recours aux pharmacies privées convenues.

XII. Zaopatrzenia emerytalne i odszkodowania.

XII. Retraites et indemnités.

W stosunku do b. pracowników etatowych oraz pozostałych po nich wdów i sierot zaopatrzenia emerytalne, wdowie i sieroce przyznawane są na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448 z r. 1929).

Liczba osób, pobierających zaopatrzenia na dzień 31 grudnia 1931 r. przedstawia się następująco:

Dyrekcje Okręgowe <i>Directions Régionales</i>	Emeryci <i>Retraités</i>	Wdowy <i>Veuves</i>	Sieroty — <i>Orphelins</i>	
			bez rodziców <i>sans parents</i>	przy matce <i>n'ayant que la mère</i>
W.	5.353	3.677	262	1.886
R.	3.026	1.451	142	2.751
Wl.	3.071	1.526	97	1.121
P.	1.100	500	35	508
G.	803	410	33	406
Kt.	794	493	62	449
K.	4.537	3.511	406	2.039
L.	4.857	3.562	373	1.639
S.	2.361	1.850	154	867
	25.902	16.980	1.564	11.666

W stosunku do b. pracowników nieetatowych oraz pozostałych po nich wdów i sierot

En ce qui concerne les anciens travailleurs commissionnés des P. K. P., leurs veuves et leurs orphelins, les droits à la retraite des travailleurs eux-mêmes, de leurs veuves et de leurs orphelins sont accordés en vertu de l'ordonnance du Conseil des Ministres sur les retraites des travailleurs de l'entreprise „Chemins de fer de l'État Polonais”, sur l'assistance à leurs veuves et orphelins, ainsi que sur les indemnités en cas d'accidents malheureux (Journal des Lois de la R. P. Nr. 57, pos. 448 de 1929).

Le nombre de personnes, qui percevaient les retraites à la date du 31 décembre 1931, se présente comme suit:

En ce qui concerne les travailleurs non-commissionnés, leurs veuves et leurs orphe-

lin, les droits à la retraite des travailleurs eux-mêmes, de leurs veuves et de leurs orphelins sont accordés en vertu de l'ordonnance du Président de la République du 3 septembre 1926 sur les retraites de travailleurs non-commissionnés des Chemins de fer de l'État Polonais, sur l'assistance à leurs veuves et orphelins, ainsi que sur les indemnités en cas d'accidents malheureux (Journal des Lois de la R. P. Nr. 94, pos. 551 z r. 1926).

Liczba osób pobierających zaopatrzenia na dzień 31 grudnia 1931 r. — przedstawia się następująco:

Dyrekcje Okręgowe <i>Directions Régionales</i>	Emeryci <i>Retraités</i>	Wdowy <i>Veuves</i>	Sieroty — <i>Orphelins</i>	
			bez rodziców <i>sans parents</i>	przy matce <i>n'ayant que la mère</i>
W.	1.631	798	55	874
R.	680	230	43	513
Wl.	913	277	40	448
K.	1.284	328	59	702
L.	1.444	291	40	495
S.	508	110	23	198
	6.460	2.034	260	3.230

Pewnej liczbie b. pracowników kolejowych, szczególnie zasłużonych, przyznano zaopatrzenia wyjątkowe na podstawie ustawy z dnia 11 grudnia 1924 r. o zaopatrzeniu osób, szczególnie zasłużonych oraz o wyjątkowym zaopatrzeniu, nieopartem na innych tytułach prawnych (Dz. U. R. P. Nr. 2, poz. 12 z r. 1925).

Liczba osób pobierających tego rodzaju zaopatrzenia na dzień 31 grudnia 1931 r. przedstawia się następująco:

Dyrekcje Okręgowe <i>Directions Régionales</i>	W. <i>W.</i>	R. <i>R.</i>	Wl. <i>Wl.</i>	P. <i>P.</i>	G. <i>G.</i>	Kt. <i>Kt.</i>	K. <i>K.</i>	L. <i>L.</i>	S. <i>S.</i>	Ogółem <i>Total</i>
Ilość osób <i>Nombre</i>	252	24	59	3	9	1	570	286	146	1.350

Un certain nombre d'anciens travailleurs ferroviaires, distingués par des mérites particuliers, bénéficiaient d'une assistance exceptionnelle en vertu de la loi du 11 décembre 1924 sur l'assistance aux personnes de grand mérite, ainsi que sur l'assistance exceptionnelle, non basée sur d'autres titres juridiques (Journal des Lois de la R.P. Nr. 2, pos. 12 de l'année 1925).

Le nombre de bénéficiaires, qui percevaient ce genre de subside à la date du 31 décembre 1931 se présente comme suit:

Na ziemiach b. dzielnicy pruskiej nieetatowi pracownicy ubezpieczeni są na przypadek niezdolności do pracy i na starość w Kasie Emerytalnej robotników Kolei Państwowych b. zab. pruskiego, działającej z mocy i na zasadach niemieckiej ustawy ubezpieczeniowej z dnia 10 lipca 1911 r. i niemieckiej ustawy z dnia 12 czerwca 1916 r. o ubezpieczeniowych rentach inwalidzkich (R. G. Bl. S. 525).

Wspomniana Kasa dzieli się na 2 oddziały: A — ubezpieczenia obowiązkowe i B — ubezpieczenia dodatkowe.

Liczba osób ubezpieczonych na dzień 31 grudnia 1931 r. przedstawia się następująco:

Dyrekcje Okręgowe <i>Directions Régionales</i>	Oddziały — <i>Sections</i>		Ogółem — <i>Total</i>
	A	B	
P.	15.706	15.099	30.805
G.	12.355	11.483	23.838
Kt.	10.938	10.276	21.214
	38.999	36.858	75.857

Liczba wypłaconych rent w końcu roku 1931 przedstawia się następująco:

Dyrekcje Okręgowe <i>Directions Régionales</i>	Z Oddziału A. — <i>Section A.</i>					Z Oddziału B. — <i>Section B.</i>			
	inwalidzkie <i>invalides</i>	starcze <i>vieillards</i>	wdowie <i>veuves</i>	sieroce <i>orphelins</i>	Razem <i>Total</i>	członkowskie <i>membres</i>	wdowie <i>veuves</i>	sieroce <i>orphelins</i>	Razem <i>Total</i>
P.	1.621	17	784	1.187	3.609	1.357	1.238	1.381	3.976
G.	1.189	31	482	907	2.609	1.046	778	854	2.678
Kt.	709	—	204	889	1.802	621	725	721	2.067
	3.519	48	1.470	2.983	8.020	3.024	2.741	2.956	8.721

Sur le territoire de l'ancienne province prussienne les agents non-commissionnés bénéficient de l'assurance contre l'incapacité au travail et la vieillesse dans la Caisse des Retraites pour les ouvriers des chemins de fer de l'État, en vertu et aux principes de la loi allemande sur l'assurance du 10 juillet 1911 et de la loi allemande sur les rentes d'assurance pour les invalides du 12 juin 1916 (R. G. Bl. S. 525).

La Caisse susmentionnée se divise en deux Sections: A — assurances obligatoires, et B — assurances supplémentaires.

Le nombre de personnes, assurées jusqu'au 31 décembre 1931, se présente comme suit:

Le montant des rentes, payées à la fin de l'année 1931 se présente comme suit:

XIII. Wyniki finansowe.—XIII. Resultats financiers.

Gospodarka budżetowa Polskich Kolei Państwowych stała w okresie sprawozdawczym, tak samo jak w okresie poprzednim, pod wpływem ogólnego przesilenia gospodarczego, którego następstwem był dalszy i coraz znaczniejszy spadek przewozów kolejowych, a temsamem i głównych wpływów kolei.

Ogólne wyniki budżetowe Polskich Kolei Państwowych za okres sprawozdawczy, ze wskazaniem ich stosunku procentowego do wyników za r. 1930, zawiera podane niżej zestawienie:

La régie budgétaire des Chemins de fer de l'État Polonais a été dans la période budgétaire ainsi que dans la période précédente, sous l'influence de la crise générale économique.

En rapport à cette crise a eu lieu la diminution du trafic marchandises, ainsi que les recettes essentielles des chemins de fer.

Les résultats généraux budgétaires des Chemins de fer de l'État Polonais dans la période budgétaire, avec les indications de leurs relations de pourcentage aux résultats en 1930, contient le tableau suivant:

Przedmiot <i>Objet</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 porówna- niu z r. 1930 <i>Encomparai- son de l'année 1930</i>
Złotych — <i>Zlotys</i>				
Wpływy z eksploatacji <i>Recettes de l'exploitation</i>	1.281.286.520,34	12.711.716,21	1.293.998.236,55	— 11,3%
Zwrot zaliczek gwarancyjnych i kredytowanych niedoborów kolei lokalnych <i>Remboursement d'avances, garan- tiés et de crédit des déficits des chemins de fer locaux</i>	2.342.551,81	—	2.342.551,81	+ 1.096,6%
Razem wpływy zwyczajne . . <i>Total des recettes ordinaires</i>	1.283.629.072,15	12.711.716,21	1.296.340.788,36	— 11,2%
Wpływy nadzwyczajne <i>Recettes extraordinaires</i>	103.083.186,93	—	103.083.186,93	+ 239,0%
Ogółem wszystkie wpływy . . <i>Total des recettes</i>	1.386.712.259,08	12.711.716,21	1.399.423.975,29	— 6,0%
Rozchody eksploatacyjne <i>Dépenses d'exploitation</i>	1.171.052.061,39	15.983.870,90	1.187.035.932,29	— 10,9%
Zaliczki gwarancyjne i kredytowa- nie niedoborów kolei lokalnych <i>Les avances garanties et credit des déficits des chemins de fer locaux</i>	6.421.714,46	—	6.421.714,46	+ 183,1%
Razem rozchody zwyczajne . . <i>Total des dépenses ordinaires</i>	1.177.473.775,85	15.983.870,90	1.193.457.646,75	— 10,5%
Rozchody nadzwyczajne <i>Dépenses extraordinaires</i>	109.920.533,46	4.872.513,28	114.793.046,74	— 31,4%
Razem wszystkie rozchody . . <i>Total des dépenses</i>	1.287.394.309,31	20.856.384,18	1.308.250.693,49	— 12,9%

Podane w powyższym zestawieniu cyfry obejmują tylko wyniki budżetowe samych kolei. Pozatem jednak został z dniem 1-go kwietnia 1931 r. do budżetu kolei państwowych przyłączony budżet żegluga powietrznej, który za 9 miesięcy 1931 r. zamyka się następującymi cyframi:

wpływy 76.765,44 zł.
rozchody zwyczajne 4.955.600,97 „
„ nadzwyczajne 2.046.507,64 „

Nadmienić należy, że wskazane wyżej rozchody zwyczajne i nadzwyczajne żegluga powietrznej obejmują koszty budowy, utrzymania i obsługi portów lotniczych i wszelkich urządzeń pomocniczych (meteorologia, sygnalizacja itp.), koszty budowy prototypów samolotów i silników konstrukcji krajowej, subwencjonowanie Towarzystw, utrzymujących eksploatację lotniczych linii komunikacyjnych, popieranie i subwencjonowanie sportu lotniczego oraz koszty nadzoru państwowego nad bezpieczeństwem w zakresie lotnictwa cywilnego.

Eksplatacja kolei.

W następstwie przeżywanego przesilenia gospodarczego zmniejszyły się w porównaniu z r. 1930 wpływy z eksploatacji o 164.875.459 zł., czyli o 11,3%, podczas gdy rozchody eksploatacyjne wykazują zmniejszenie tylko o 144.484.100 zł., czyli o 10,9%. Osiągnięta nadwyżka eksploatacyjna w sumie 106.962.304 zł., była zatem mniejsza od takiejże nadwyżki za r. 1920 o 20.391.359 zł., czyli o 16%.

Współczynnik eksploatacyjny dla całej sieci (koleje normalno- i wąskotorowe razem) wyniósł 91,73%, wykazuje zatem nieznaczne pogorszenie w porównaniu z r. 1930 (91,27%).

a) Wpływy z eksploatacji.

Wpływy z przewozów całej sieci wynosiły w roku sprawozdawczym 1.187.072.496 zł., zmniejszyły się zatem w porównaniu z 1930 r. o 153.662.996 zł., t. j. o 11,5%.

Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessus comprennent les résultats budgétaires exclusivement des chemins de fer.

Outre cela on a joint au budget des chemins de fer de l'État Polonais — à partir du 1. IV. 1931, le budget de la navigation aérienne, — Ledit budget — au cours des neufs mois de l'année 1931 se présente comme suit:
recettes 76.765,44 zlotys
dépenses ordinaires 4.955.600,97 „
dépenses extraordinaires . . 2.046.507,64 „

Il convient de mentionner, que les susdites dépenses: ordinaires, et extraordinaires de la navigation aérienne, contiennent les frais de la construction, l'entretien et le service des ports de l'avion et toutes les installations auxiliaires (météorologie, signalisation etc.) les frais de construction des prototypes des aéroplans et des outils de la construction locale, la subvention des Compagnies soutenant l'exploitation des lignes de communication aérienne, subvention du sport aérien, ainsi que les frais de surveillance de l'État sur la sûreté dans le limite de l'avion civil.

L'exploitation des chemins de fer.

En suite de la crise économique, les recettes de l'exploitation ont diminuées en comparaison de l'année 1930 de 164.875.459 zł. c'est à dire de 11,3%, tandis que les dépenses de l'exploitation démontrent la diminution seulement de 144.484.100 zł., c'est à dire de 10,90%. L'excédent de 106.962.304 zł. était alors plus petit, que l'excédent pareil en 1920, de 20.391.359 zł., c'est à dire de 16%.

Le coefficient d'exploitation de tout le réseau (chemins de fer à voie normale et à voie étroite en total), a donné le chiffre de 91,73%, démontre alors un empirement insignifiant — en comparaison de l'année 1930 (91,27%).

a) Les recettes d'exploitation.

Les recettes des transports de tout le réseau, donnent — dans l'année budgétaire la somme de 1.187.072.496 zł., ont alors diminué de 153.662.996 zł. en comparaison avec l'année 1930, c'est à dire de 11,5%.

Szczegółowe dane o ilościach poszczególnych kategorii przewozów i wysokości osiągniętych z nich wpływów, ze wskazaniem stosunku procentowego do analogicznych danych za r. 1930, zawiera podane niżej zestawienie:

Les données détaillées des nombres des catégories particulières des transports et la hauteur des recettes obtenues de ces transports ainsi que le pourcentage des données analogues en 1930, contient le tableau ci-dessus.

Przedmiot — <i>Objet</i>	Koleje normalno-torowe <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. 1930 <i>En comparaison avec l'année 1930</i>
Wpływy z przewozu osób zł. <i>Recettes du trafic voyageurs</i>	303.951.777	1.525.615	305.477.392	— 14,8%
Przewieziono pasażerów <i>Trafic voyageurs</i>	135.201.911	772.685	135.974.596	— 14,0%
Wykonano pasażero-km. <i>Voyageurs-kilomètres</i>	5.584.549.633	19.303.923	5.603.853.556	— 18,4%
Wpływy z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych zł. <i>Recettes du trafic marchandises et des colis express</i>	14.420.870	46.768	14.467.638	— 18,9%
Przewieziono bagażu i przesyłek ekspresowych tonn <i>Trafic des bagages et colis express</i>	326.432	2.293	328.725	+ 17,9%
Ogólny przebieg bagażu i przesyłek ekspresowych tonno-km. <i>Total du parcours des bagages et des colis express</i>	24.913.070	75.567	24.988.637	— 13,9%
Wpływy z przewozu towarów zł. <i>Recettes du trafic marchandises</i>	840.994.392	8.667.939	849.662.331	— 10,4%
Przewieziono towarów *) tonn <i>Trafic des marchandises</i>	55.621.543	2.700.144	58.321.687	— 11,0%
Ogólny taryfowy przebieg towarów *) tonno-km. <i>Parcours total tarifaire des marchandises</i>	18.290.262.797	49.612.510	18.339.875.307	— 0,1%
Wpływy z przewozu poczty zł. <i>Recettes de la poste</i>	17.136.055	329.080	17.465.135	+ 7,2%

*) Tylko przesyłki płatne (pośpieszne, zwyczajne i wojskowe) bez przesyłek gospodarczych, które są wolne od opłat.

Seulement des colis salariés (de grande vitesse, ordinaires et militaires) sans colis d'administrations, exempts de contribution.

Wpływy eksploatacyjne z innych źródeł, poza przewozami, wyniosły w okresie sprawozdawczym 106.925.741 zł., zmniejszyły się zatem w porównaniu z r. 1930 o 11.212.463 zł., czyli o 9,5%.

b) Rozchody eksploatacyjne.

Wobec wskazanego wyżej bardzo znacznego spadku wpływów z eksploatacji, wysiłki zarządu kolejowego szły w kierunku możliwie jaknajwydatniejszego ograniczenia rozchodów eksploatacyjnych.

W tym celu musiało między innymi nastąpić obniżenie płac personelu i zaopatrzeń emerytalnych przez wstrzymanie z dniem 1 maja 1931 r. wypłacanego do tego czasu 15%-owego dodatku do pborów oraz wstrzymanie z dniem 1 lipca 1931 r. dodatku stołecznego i obniżenie o 50% dodatków specjalnych, wypłacanych na niektórych innych obszarach Państwa. Pozatem kontynuowano akcję planowego zmniejszenia ilości pracowników w czynnej służbie, zarządzono w pewnych okresach redukcję dni pracy w niektórych gałęziach służby, ograniczono do najkonieczniejszych potrzeb programy robót w zakresie utrzymania i odnowienia linii i obiektów kolejowych oraz naprawy i wymiany taboru i wydano szereg zarządzeń w sprawie ograniczenia wszystkich innych rozchodów.

W następstwie powyższych zarządzeń oraz w związku ze zmniejszeniem się ruchu i pracy taboru, obniżyły się rozchody eksploatacyjne w okresie sprawozdawczym w porównaniu z 1930 r. o kwotę 144.484.100 zł., czyli o 10,9%.

Z ogólnej sumy wykazanych rozchodów eksploatacyjnych przypada na koszty personelu — łącznie z emeryturami — kwota 778.540.712 zł., t. j. 65,6%, a na rozchody ściśle rzeczowe 408.495.220 zł., t. j. 34,4%.

Les recettes d'exploitation, provenant des autres sources, hors des transports, ont données dans l'année budgétaire la somme de: 106.925.741 zł., elles ont diminuées alors — en comparaison avec l'année 1930 de 11.212.463 zł. c'est à dire de 9,5%.

b) Les dépenses d'exploitation.

Vu — la diminution très importante des recettes de l'exploitation, les efforts de l'Administration des Chemins de fer avaient pour but le limite d'autant que possible — des dépenses de l'exploitation.

Dans ce but on a diminué — entre autres — les salaires du personnel et les retraites, en arrêtant — à partir du 1 mai 1931, le supplément de 15%, payé jusqu'alors, ainsi qu'en arrêtant — à partir du 1 juillet 1931 — le supplément métropolitain, et la diminution de 50% des suppléments spéciaux, payés dans quelques autres espaces de l'État. Outre cela on a continué l'action de diminuer le nombre des travailleurs, on a disposé la réduction des jours de travail dans les services particuliers, on a diminué jusqu'à la nécessité absolue les programmes des travaux d'entretien et de renouvellement des lignes et des objets des chemins de fer, ainsi que des réparations et échanges du matériel roulant. On a disposé la diminution de toutes les autres dépenses.

En suite des sus-dites dispositions, et de la diminution du mouvement et du travail du matériel roulant, les dépenses d'exploitation ont diminuées dans la période en cause de 144.484.100 zł. en comparaison avec l'année 1930, c'est à dire de 10,9%.

Du total des dépenses d'exploitation, survient pour les frais du personnel, ainsi que les retraites — la somme de 778.540.712 zł., c'est à dire 65,6% et pour les dépenses exactement positives 408.495.220 zł., c'est à dire 34,4%.

I. Porównawcze dane statystyczne z eksploatacji toru normalnego P. K. P. za lata 1926—1931.

I. Données statistiques comparatives sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat Polonais à voie normale pour les années 1926—1931.

	Rok sprawozdawczy — Année d'exercice					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Ilość Dyrekcyj kolejowych P. K. P. Nombre de Directions	9	9	9	9	9	9
Długość rzeczywista linii kolejowych eksploatowanych przez P. K. P. Longueur effective des lignes	17.187	17.184	17.257	17.302	17.539	17.598
W tej liczbie: Compris:						
a) jednotorowe . . . km. à voie unique	11.878	12.041	12.094	12.129	12.338	12.281
dwutorowe . . . „ à double voie	5.298	5.132	5.152	5.162	5.190	5.306
trzytorowe . . . „ à voie triple	11	11	11	11	11	11
b) odcinki poziome . . . lignes horizontales	33,7%	33,7%	33,7%	33,7%	33,7%	33,7%
odcinki pochyle . . . lignes en pente	66,3%	66,3%	66,3%	66,3%	66,3%	66,3%
odcinki o pochyłości mniejszej od 5% . . . lignes en pente jusqu'à 5%	37,6%	37,6%	37,6%	37,6%	37,6%	37,6%
od 5 ⁰ / ₀₀ do 10 ⁰ / ₀₀ . . .	23%	23%	23%	23%	23%	23%
od 10 ⁰ / ₀₀ do 25 ⁰ / ₀₀ . . .	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%
od 25 ⁰ / ₀₀ do 50 ⁰ / ₀₀ . . .	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
od 50 ⁰ / ₀₀ do 100 ⁰ / ₀₀ . . .	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
od 100 ⁰ / ₀₀ do 250 ⁰ / ₀₀ . . .	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
od 250 ⁰ / ₀₀ do 500 ⁰ / ₀₀ . . .	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
c) odcinki proste . . . longueur des lignes en alignement droit	76%	76%	76%	76%	76%	76%
odcinki krzywe . . . longueur des lignes en courbe	24%	24%	24%	24%	24%	24%
łuki o promieniach 500 m. i wyżej . . . de rayon de 500 m. ou supérieur	17,8%	17,8%	17,8%	17,8%	17,8%	17,8%
łuki o promieniach mniejszych od 500 m. . . de rayon inférieur à 500 m.	6,2%	6,2%	6,2%	6,2%	6,2%	6,2%

	Rok sprawozdawczy — Année d'exercice					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Przeciętna roczna długość linii eksploatowanych (przyjęta do obliczeń przebiegów) km. <i>Longueur moyenne exploitée par année km.</i>	16.987	17.146	17.208	17.239	17.351	17.566
Ogólna długość torów stacyjnych km. <i>Longueur des voies des gares km.</i>	7.433	7.567	7.616	7.725	7.831	7.993
Długość bocznic przemysłowych km. <i>Longueur des embranchements industriels km.</i>	2.454	2.184	2.300	2.444	2.306	2.209
Ilość stacji i przystanków . . <i>Nombre de stations et de haltes</i>	2.320	2.283	2.392	2.336	2.395	2.417
Ilość parowozowni <i>Nombre de dépôts des locomotives</i>	198	198	198	198	198	200
Ilość warsztatów <i>Nombre d'ateliers</i>	129	130	130	130	130	130
TABOR PRZEWOZOWY MATÉRIEL ROULANT						
Ilość parowozów w d. 31/XII 1931 <i>Effectif des locomotives au 31/XII 1931</i>	5.168	5.176	5.184	5.256	5.304	5.339
Na 10 km. eksploatowanych . <i>Par 10 kilomètres exploités</i>	3,04	3,02	3,01	3,04	3,06	3,04
Przeciętna dzienna ilość parowozów czynnych <i>Nombre moyen de locomotives en service par jour</i>	2.850	3.072	3.263	3.350	3.021	2.812
Na 10 km. eksploatowanych . <i>Par 10 kilomètres exploités</i>	1,67	1,79	1,90	1,94	1,74	1,60
Ilość wagonów osobowych, bagażowych i pocztowych w d. 31/XII <i>Nombre de voitures, de fourgons et de wagons postaux à la date du 31/XII</i>	10.372	10.333	10.407	10.616	11.954	12.101
Na 10 km. eksploatowanych . <i>Par 10 kilomètres exploités</i>	5,89	5,81	5,80	5,91	6,64	6,89
Ilość osi wagonów osobowych <i>Nombre d'essieux de wagons</i>	26.966	26.922	27.152	28.028	30.483	32.392
Ilość miejsc w wagonach osobowych w d. 31/XII <i>Nombre de places dans les voitures à la date du 31/XII</i>	351.718	352.928	364.795	378.285	386.781	385.118

	Rok sprawozdawczy — Année d'exercice					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Przeciętna dzienna ilość wagonów wyłącznie osobowych czynnych <i>Nombre moyen de voitures en service par jour</i>	6.359	6.671	6.739	6.926	7.023	7.090
Na 10 km. eksploatowanych . <i>Par 10 km. exploités</i>	3,74	3,89	3,92	4,02	4,05	4,00
Przeciętna dzienna ilość osi wagonów osobowych czynnych <i>Nombre moyen d'essieux par jour</i>	16.215	17.077	17.252	17.800	18.260	17.534
Przeciętna dzienna ilość miejsc w wagonach osobowych czynnych <i>Nombre moyen de places par jour</i>	301.417	316.205	319.430	328.290	332.915	336.100
Ilość wagonów towarowych w d. 31/XII <i>Nombre de wagons à marchandises à la date du 31/XII</i>	134.265	137.620	141.862	144.603	147.038	149.941
Na 10 km. eksploatowanych . <i>Par 10 kilomètres exploités</i>	79,0	80,3	82,4	83,9	84,7	85,4
Ilość osi wagonów towarowych w d. 31/XII <i>Nombre d'essieux à la date du 31/XII</i>	294.479	301.200	309.684	315.250	320.120	325.918
Przeciętna ilość dzienna wagonów towarowych czynnych <i>Nombre moyen de wagons à marchandises en service par jour</i>	94.727	111.360	118.044	127.239	99.453	89.524
Na 10 km. eksploatowanych . <i>Par 10 kilomètres exploités</i>	55,8	64,9	68,6	73,8	57,3	51,0
Przeciętna dzienna ilość osi wagonów towarowych czynnych <i>Nombre moyen d'essieux par jour</i>	214.083	242.765	260.877	273.564	212.829	196.953
PERSONEL PERSONNEL						
Ogólna ilość pracowników . . <i>Effectif du personnel</i>	191.942	198.448	213.778	209.172	200.169	181.869
Na 1 km. eksploatowany . . <i>Par kilomètre exploité</i>	11,3	11,6	12,4	12,1	11,5	10,3
Na milion pociągo-km. . . . <i>Par million de trains-kilomètres</i>	1.897	1.785	1.792	1.687	1.740	1.579
Na milion osio-km. <i>Par million d'essieux-kilomètres</i>	33,2	29,1	28,5	27,0	29,4	27,2
a) ilość pracowników zaliczonych na wyd. osobowe <i>Nombre de personnel porté sur les dépenses personnelles</i>	103.703	107.421	112.758	112.091	107.378	102.976

	Rok sprawozdawczy — <i>Année d'exercice</i>					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
b) ilość pracowników zaliczonych na wyd. rzeczowe <i>Nombre de personnel porté sur les dépenses matérielles</i>	88.239	91.027	101.020	97.081	92.791	79.234
Przeciętne wynagrodzenie roczne pracownika: <i>Rémunération moyenne d'un agent:</i>						
a) Zaliczonego na wydatki osobowe . . . złote <i>porté sur les dépenses personnelles</i> . . . zlotys	3.270	3.802	4.086	4.493	3.878	3.571
b) Zaliczonego na wydatki rzeczowe . . . złote <i>porté sur les dépenses matérielles</i> . . . zlotys	2.080	2.656	2.545	2.952	2.677	2.338
PRACA TABORU TRAVAIL DU MATÉRIEL ROULANT						
Ilość parowozokilometrów w pociągach ruchu osobowego . . . <i>Parcours des locomotives dans les trains-voyageurs</i> loc.-km.	55.075.594	57.076.582	60.478.650	63.576.947	64.999.041	66.877.310
Ilość parowozokilometrów w pociągach ruchu towarowego . . . <i>Parcours des locomotives dans les trains marchandises</i> loc.-km.	47.739.727	55.939.580	60.793.778	62.958.993	51.620.137	49.669.306
Ogółem parowozokilometrów w pociągach . . . <i>Total locomotives-kilomètres</i>	102.815.321	113.016.162	121.272.428	126.535.940	116.619.178	116.546.616
Ilość parowozokilometrów na 1 km. . . <i>Nombre de locomotives-kilomètres par km. exploité</i>	6.053	6.591	7.047	7.340	6.721	6.635
Ilość parowozokilometrów bez pociągów . . . <i>Parcours des locomotives sans trains</i> loc.-km.	30.173.354	34.211.055	35.877.737	37.233.390	29.563.669	26.005.556
Ilość ogólna parowozokilometrów w pociągach i bez pociągów <i>Parcours total de locomotives dans les trains et sans trains</i> loc.-km.	132.988.675	147.227.217	157.150.165	163.769.330	146.182.847	142.552.172
Ilość ogólna parowozokilometrów na 1 km. . . <i>Nombre de locomotives-kilomètres par km.-exploité</i>	7.829	8.587	9.132	9.500	8.425	8.115

	Rok sprawozdawczy — <i>Année d'exercice</i>					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Procentowy stosunek przebiegu parowozów bez pociągów do ogólnego przebiegu . . . <i>Pourcentage par rapport au parcours total</i>	22,7	23,2	22,8	22,7	20,2	18,2
Ilość osio-km. wagonów osobowych . . . <i>Parcours des voitures essieux-km.</i>	1.459.266.333	1.600.927.314	1.715.009.218	1.786.136.945	1.781.149.684	1.686.902.572
Ilość osio-km wagonów towarowych ładownych . . . <i>Parcours des wagons à marchandises chargés</i> essieux-km.	2.577.817.012	3.149.271.186	3.515.884.971	3.614.270.280	2.996.011.566	2.913.749.728
Ilość osio-km. wagonów towarowych próżnych . . . <i>Parcours des wagons à marchandises vides</i> essieux-km.	1.745.029.546	2.062.457.400	2.251.434.389	2.336.385.573	2.026.525.147	2.076.224.644
Ilość osio-km. wszystkich wagonów . . . <i>Total de tous les wagons</i> essieux-km.	5.782.112.891	6.812.655.900	7.482.328.578	7.736.792.807	6.803.686.397	6.676.876.944
Przeciętna ilość osi wagonów w pociągu: <i>Nombre moyen d'essieux des wagons dans le train:</i>						
a) ruchu osobowego . . . <i>à voyageurs</i>	26,0	27,3	27,3	27,0	26,4	24,8
b) ruchu towarowego . . . <i>à marchandises</i>	93,9	96,8	98,5	98,4	100,8	106,7
Przeciętna ilość osi wagonów w pociągach wogóle . . . <i>Total dans tous les trains des- sieux</i>	57,2	61,3	62,7	62,3	59,1	59,5
Przeciętny przebieg roczny wagonu towarowego czynnego osio-km. . . <i>Parcours moyen d'un wagon à marchandises en service</i> essieux-km.	45.635	46.801	48.857	46.768	50.502	55.739
Ilość pociągo-kilometrów ruchu osobowego . . . <i>Parcours des trains à voyageurs, trains-kilomètres</i>	54.757.927	56.746.490	60.041.093	62.884.189	64.442.608	66.380.895
Ilość pociągo-kilometrów ruchu towarowego . . . <i>Parcours des trains à marchan- trains-km.</i>	45.425.613	53.369.439	57.785.226	59.992.983	49.361.072	47.391.879
Ilość pociągo-kilometrów ruchu gospodarczego . . . <i>Parcours des trains de régie</i> trains-kilomètres	988.299	1.045.914	1.493.371	1.390.136	1.251.537	1.311.231

	Rok sprawozdawczy — Année d'exercice					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Ogółem ilość pociągo-km. <i>Total trains-kilomètres</i>	101.171.839	111.161.843	119.319.690	124.267.308	115.055.217	115.198.452
Przeciętna ilość pociągo-km. na 1 km. <i>Nombre moyen des trains-km. par km. exploité</i>	5,956	6,483	6,934	7,208	6,631	6,558
PRZEWOZY TRAFIC						
Ogólna ilość przewiezionych pasażerów <i>Nombre total de voyageurs trans- portés</i>	146.147.713	158.504.960	174.358.563	166.688.490	153.318.305	134.500.023*)
w I-klasie <i>en I-ère classe</i>	59.055	59.783	87.542	102.454	79.283	40.493
w II-klasie <i>en II-ème classe</i>	7.139.874	7.428.693	8.661.797	9.275.131	8.390.997	6.664.884
w III-klasie <i>en III-ème classe</i>	99.378.431	106.759.290	123.191.830	120.896.379	114.202.328	101.745.502
w IV-klasie <i>en IV-ème classe</i>	39.570.353	44.257.194	42.417.394	36.414.526	30.645.697	26.049.444
Ogólna ilość pasażero-kilome- trów <i>Nombre total de voyageurs-kilo- mètres</i>	5.965.367.640	6.306.795.235	7.076.575.492	7.073.439.603	6.716.602.856	5.474.151.505**)
w I-klasie <i>en I-ère classe</i>	16.312.420	15.105.250	21.991.565	27.493.970	21.478.400	12.305.185
w II-klasie <i>en II-ème classe</i>	542.680.350	580.433.615	679.892.172	719.430.103	674.132.876	475.686.340
w III-klasie <i>en III-ème classe</i>	4.495.497.365	4.727.447.185	5.347.889.175	5.447.689.755	5.302.679.635	4.412.495.996
w IV-klasie <i>en IV-ème classe</i>	910.877.505	983.809.185	1.026.802.580	878.825.775	718.311.945	573.663.984
Przeciętna ilość pasażero-km. na 1 km. eksploatowany <i>Nombre moyen de voyageurs-kilo- mètres par km. exploité</i>	351,173	367,829	411,237	410,316	387,101	311,633
Przeciętna ilość pasażerów na pociągo-km. osobowy <i>Nombre moyen de voyageurs par train-voyageurs</i>	108,9	111,1	117,8	112,5	104,2	82,5

*) Do powyższej sumy dochodzi tranzyt z Niemiec do Prus Wsch. i odwrotnie w ilości 701.888 osób, co stanowi razem 135.201.911. — La somme susmentionnée doit être augmentée du nombre de 701.888 voyageurs en transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne, ce qui donne la somme totale 135.201.911.

**) Do powyższej sumy dochodzi tranzyt z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie w ilości 110.398.128 osobo-km. co stanowi razem 5.584.549.633 osobo-km. — La somme susmentionnée doit être augmentée du nombre de 110.398.128 voyageurs-km. en transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne, ce qui donne la somme totale de 5.584.549.633 voyageurs-km.

	Rok sprawozdawczy — Année d'exercice					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Przeciętny przejazd pasażera- km. <i>Parcours moyen d'un voyageur km.</i>	40,8	39,7	40,5	42,4	43,8	40,7
Ilość przewiezionych tonn ba- gażu i ładunków nadzwyczaj- nych <i>Tonnage transporté des bagages et des colis express</i>	173.686	259.974	364.180	302.283	277.071	326.432
Ilość tonno-kilometrów bagażu i ładunków zwyczajnych <i>Nombre de tonnes-kilomètres des bagages et des colis express</i>	27.417.486	32.290.436	42.668.133	40.190.898	28.955.637	24.913.070
Przeciętna ilość tonno-kilome- trów bagażu i ładunków nad- zwyczajnych na 1 km. <i>Nombre moyen par kilomètre exploité tonnes-km.</i>	1,614	1,883	2,479	2,331	1,669	1,418
Przeciętna ilość tonn bagażu i ładunków nadzwyczajnych na pociąg osobowy <i>Nombre moyen de tonnes par train-voyageurs</i>	0,50	0,57	0,71	0,64	0,45	0,50
Przeciętny przebieg tonny km. <i>Parcours moyen d'une tonne km.</i>	157,8	124,2	117,2	132,9	104,5	76,3
Ilość przewiezionych tonn ład- unków <i>Tonnage des marchandises trans- portées</i>	64.406.163	73.432.484	80.727.017	85.862.102	69.514.104	63.902.651
Ilość tonno-kilometrów ładun- ków (w tysiącach) <i>Nombre de tonnes-kilomètres en milliers</i>	16.340.616	19.205.981	21.925.583	23.508.061	19.845.459	20.040.585
Przeciętna ilość tonno-kilome- trów na 1 km. (w tysiącach) <i>En moyenne par kilomètre ex- ploité milliers tonnes-km.</i>	962	1.120	1.274	1.364	1.144	1.141
Przeciętna ilość tonn ładunków na pociąg towarowy <i>Nombre moyen de tonnes-kilomè- tres par train-marchandises</i>	360	352	379	392	404	425
Przeciętny przebieg tonny km. <i>Parcours moyen d'une tonne km.</i>	253,7	261,5	271,6	273,8	285,5	313,6
WPLYWY RECETTES						
Wpływ z przewozu pasażerów złote <i>Recettes du trafic voyageurs zlotys</i>	268.229.641	313.253.970	366.750.528	388.155.684	357.164.948	303.951.777

	Rok sprawozdawczy — <i>Année d'exercice</i>					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Wpływ z przewozu pasażerów na 1 km. złote <i>Par km. exploité zlotys</i>	15.790	18.270	21.313	22.516	20.585	17.303
Wpływ z przewozu pasażerów na pasażero-km. . . . złote <i>Par voyageur-km. zlotys</i>	0,045	0,050	0,052	0,055	0,053	0,056
Wpływ z przewozu pasażerów na pociągo-km. osobowy złote <i>Par train-km. voyageurs zlotys</i>	4.90	5.52	6.11	6.17	5.54	4.58
Wpływy z przewozu bagażu złote <i>Recettes du trafic bagages zlotys</i>	14.006.717	17.628.656	20.307.317	20.598.989	17.795.208	14.420.870
Wpływ z przewozu bagażu na 1 km. złote <i>Par km. exploité zlotys</i>	824	1.028	1.180	1.195	1.026	821
Wpływ z przewozu bagażu na 1 tonno-km. złote <i>Par tonne-km. zlotys</i>	0,51	0,55	0,48	0,51	0,61	0,58
Wpływ z przewozu bagażu i ładunków epospresowych na pociągo-km. osobowy złote <i>Recettes du trafic bagages et des colis express par voyageur .</i>	0,26	0,31	0,34	0,33	0,28	0,22
Wpływ z przewozu towarów złote <i>Recettes du trafic marchandises zlotys</i>	718.863.690	894.695.787	969.955.692	1.034.618.818	936.950.224	840.994.392
Wpływ z przewozu towarów na km. złote <i>Par km. exploité zlotys</i>	42.318	52.181	56.367	60.016	53.999	47.876
Wpływ z przewozu towarów na tonno-km. złote <i>Par tonne-km. zlotys</i>	0,046	0,051	0,049	0,049	0,047	0,042
Wpływ z przewozu towarów na pociągo-km. towarowy złote <i>Par train-km. zlotys</i>	15.488	16.442	20.249	16.855	18.512	17.227
Wpływ z przewozu poczty złote <i>Recettes du trafic postal zlotys</i>	13.113.308	11.184.267	12.003.217	13.095.465	16.047.380	17.136.055
Wpływ z przewozu poczty na 1 km. złote <i>Par km. exploité zlotys</i>	772	652	698	760	925	976
Inne wpływy złote <i>Autres recettes zlotys</i>	90.957.267	104.760.112	110.861.314	121.187.705	115.410.685	104.783.427
Inne wpływy na km. . . złote <i>Par km. exploité zlotys</i>	5.354	6.110	6.442	7.030	6.652	5.965
Ogółem wpływy eksploatacyjne złote <i>Total de recettes d'exploitation zlotys</i>	1.105.170.623	1.341.522.792	1.479.878.068	1.577.656.661	1.443.368.445	1.281.286.520

	Rok sprawozdawczy — <i>Année d'exercice</i>					
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Rozchody eksploatacyjne złote <i>Dépenses d'exploitation zlotys</i>	925.406.430	1.099.870.280	1.283.071.343	1.392.447.962	1.312.295.598	1.171.052.061
Nadwyżka wpływów eksploatacyjnych nad rozchodami złote <i>Excédant des recettes d'exploitation zlotys</i>	179.764.193	241.652.512	196.806.725	185.208.699	131.072.847	110.234.459
Współczynnik eksploatacyjny <i>Coefficient d'exploitation</i>	83	82	87	88	91	91
Wpływy eksploatacyjne na 1 km. złote <i>Recettes d'exploitation par km. exploité zlotys</i>	65.060	78.241	85.999	91.517	83.186	72.941
Rozchody eksploatacyjne na 1 km. złote <i>Dépenses d'exploitation par km. exploité zlotys</i>	54.477	64.147	74.562	80.773	75.632	66.666
Czysty wpływ na 1 km. . złote <i>Excédant des recettes par km. exploité zlotys</i>	10.583	14.094	11.438	10.744	7.554	6.275
Wpływ eksploatacyjny z pociągo-km. złote <i>Recettes d'exploitation par train-km. zlotys</i>	10,92	12,07	12,40	12,70	12,55	11,12
Rozchód eksploatacyjny na pociągo-km. złote <i>Dépenses d'exploitation par train-km. zlotys</i>	9,14	9,89	10,75	11,21	11,41	10,17
Czysty wpływ z pociągo-km. . złote <i>Excédant des recettes par train-km. zlotys</i>	1,78	2,18	1,65	1,49	1,14	0,96

IIa). Linje kolejowe normalnotorowe wybudowane i oddane do użytku publicznego w latach 1918—1930.

Lignes à voie normale construites et mises en exploitation dans les années 1918—1930.

N.	Linje Lignes	Długość w km. Longueur des lignes en km.	Rok rozpoczę- cia budowy Commencement de construction	Data oddania do użytku publicznego Mise en exploi- tation
1	Kokoszki—Gdynia	28.0	1920	10. XI—21
2	Puck—Hel	43.7	1920	14. VIII—22
3	Kutno—Strzałków	110.7	1919	1922 ¹⁾ —12. XI—25
4	Nasielsk—Sierpc	87.8	1918	11. XII—24
5	Kutno—Płock (Radziwie)	45.8	1919	5. IV-24 ¹⁾ —24. X-25
6	Makoszowy—Mizerów	3.3	1922	1. VI—24
7	Hajduki—Kochłowice	5.6	1922	1. VI—24
8	Warszowice—Chybie	14.9	1922	15. III—25
9	Brzezie—Bluszczów	12.9	1922	15. VII—25
10	Chorzów—Szarlej	12.9	1922	1. XII—25
11	Borki Wielkie—Skałat—Grzymałów (odbudowa) .	33.0	1925	23. XII-25 ²⁾ —11. II—26
12	Kalety—Podzamcze	114.7	1925	6. V—27
13	Zgierz—Kutno	57.3	1919	22. II—27
14	Chybie—Skoczów	13.0	1925	17. V—27
15	Ustroń—Polana	7.0	1925	15. III—28
16	Kapuścisko Tranzytowe—Maksymiljanowo . . .	13.5	1927	15. V—28
17	Łuck—Stojanów	80.2	1927	9. VIII—28
18	Czersk—Bąk	22.2	1925	15. X—28
19	Bąk—Kościerzyna	21.0	1925	15. X—28
20	Polana—Wiśła	2.5	1925	10. VII—29
21	Kościerzyna—Gdynia	67.4	1927	9. XI—30
22	Maksymiljanowo—Bąk	83.1	1928	9. XI—30
23	Nowa Wieś Wielka—Kapuścisko tranzytowe . .	21.6	1928	21. XII—30
24	Herby Nowe—Krasznice—Zduńska Wola . . .	102.5	1928	8. XI—30
	Razem Total	1.004.6		

¹⁾ Otwarcie ruchu tymczasowego. — *Ouverture de la circulation provisoire.*

²⁾ Otwarcie odcinka Borki Wielkie—Skalat. — *Ouverture de la section Borki Wielkie—Skalat.*

II b. Linje kolejowe normalnotorowe w budowie.

Lignes à voie normale en construction.

N.	Linje Lignes	Długość w km. Longueur des lignes en km.	Rok rozpoczęcia budowy Commencement de construction
1	Widzew—Zgierz	13.7	1919
2	Rzeszów—Tarnobrzeg ¹⁾	72.0	1919
3	Bydgoszcz (Kapuścisko—Tranzytowe) Gdynia ²⁾	183.2	1925
4	Wisła—Głębcze	5.2	1925
5	Nowawieś Wielka—Kapuścisko Tranzytowe (drugi tor)	21.6	1928
6	Herby—Inowrocław ³⁾	253.7	1928
7	Woropajewo—Druja	89.5	1928
8	Cieszyn—Zebrzydowice	16.2	1929
9	Strzebielino—Woźniki	13.1	1929
10	Zebrzydowice—Moszczenica	13.3	1930
	Razem Total	681.5	

¹⁾ Budowa przerwana w roku 1924. — *Construction interrompue en 1924.*

2) Otwarta dla ruchu tymczasowego. — *Ouverte pour la circulation provisoire.*

3) Na odcinku Herby—Zduńska Wola otwarty ruch tymczasowy. — *La section Herby—Zduńska Wola ouverte pour la circulation provisoire.*

Skrócone oznaczenia Dyrekcyj Okręgowych i Centralnych Urzędów wspólnych Polskich Kolei Państwowych.

Abréviation des noms des Directions Régionales
et des Services Centraux communs
des chemins de fer de l'Etat Polonais.

D Y R E K C J E

D I R E C T I O N S

Warszawska	W.	à Varsovie
Radomska	R.	à Radom
Wileńska	Wl.	à Vilno
Poznańska	P.	à Poznań
Gdańska	G.	à Danzig
Katowicka	Kt.	à Katowice
Krakowska	K.	à Cracovie
Lwowska	L.	à Lwów
Stanisławowska	S.	à Stanisławów

Centralne Biuro Rozrachunkowe w Bydgoszczy.	C.B.R.	Bureau Central des Décomptes avec les chemins de fer étrangers, (siège à Bydgoszcz).
Ministerstwo Komunikacji (Wydział Zakupów).	M. K.	Ministère des Communications (Division des Achats).
Centralne Biuro Statystyki przewozów P. K. P.	C. B. S.	Bureau Statistique Central des Chemins de fer de l'Etat Polonais.
Centralne Biuro obrachunków wagonowych.	C. B. W.	Bureau Central des Décomptes des wagons.
Biuro projektów i studjów.	B. P. S.	Bureau des Projets et des Etudes.

III. Stan posiadania Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Długość rzeczywista budowlana linii normalnotorowych w końcu r. 1931 <i>Longueur réelle des lignes à voie normale à la fin de l'année 1931</i>			Przeciętna roczna długość <i>Longueur moyenne par an</i>			Stacyj i przystanków <i>Stations et haltes</i>			Przeciętna odległość między stacjami i przystankami <i>Distance moyenne parmis les stations et les haltes</i>
	jednotorowych à voie unique	dwa i trzytorowych à double ou triple voie	Razem jedno-, dwu- i trzytorowych Total à voie unique, double ou triple	linij eksploatowanych <i>des lignes exploitées</i>	torów stacyjnych <i>des voies des gares</i>	zastępca wszystkich torów (dla robót drogowych) — <i>Longueur effective des toutes les voies</i> (4) + 0,75 (2) + 0,30 (5)	stacyj — stations	przystanków — haltes	Razem — Total 7 + 8	
	Kilometrów — Kilomètres						Ilość — Nombre			Kilometrów Km.
W.	1.246 1.254	1.143 1.136	2.389 2.390	2.316 2.326	1.507 1.484	— 3.623	189 189	73 75	262 264	4,5 4,5
R.	1.782 1.732	608 663	2.390 2.395	2.355 2.350	874 943	— 3.130	182 180	70 71	252 251	7,49 7,44
Wl.	1.931 1.925	1.146 1.152	3.077 3.077	3.021 3.021	1.218 1.226	— 4.253	159 159	68 72	227 231	15,00 15,00
P.	1.692 1.701	664 681	2.356 2.382	2.454 2.420	959 1.026	— 3.239	339 333	77 77	416 410	5,75 5,80
G.	1.625 1.629	728 728	2.353 2.357	2.284 2.318	1.014 1.059	— 3.182	313 313	71 71	384 384	4,15 4,15
Kt.	393 379	190 194	583 573	604 605	641 576	— 923	87 87	22 22	109 109	4,50 4,50
K.	1.017 1.017	389 389	1.406 1.406	1.419 1.419	587 592	— 1.889	178 178	99 101	277 279	5,12 5,09
L.	1.559 1.543	359 374	1.918 1.917	1.965 1.965	806 801	— 2.485	232 232	80 80	312 312	6,15 6,14
S.	1.101 1.101	— —	1.101 1.101	1.142 1.142	286 286	— 1.228	118 120	58 57	176 177	6,25 6,21
1931	12.346 12.281	5.227 5.317*)	17.573 17.598*)	17.560 17.566	7.892 7.993	— 23.952	1.797 1.791	618 626	2.415 2.417	7,28 7,28
1930	12.338	5.201*)	17.539*)	17.351	7.831	23.601	1.717	678	2.395	7,32
1929	12.129	5.173*)	17.302*)	17.239	7.725	23.436	1.726	610	2.336	7,41
1928	12.094	5.163*)	17.257*)	17.208	7.616	23.365	1.725	667	2.392	7,21
1927	12.041	5.143*)	17.184*)	17.146	7.567	23.273	1.710	573	2.283	7,53
1926	11.878	5.309*)	17.187*)	16.987	7.433	23.199	1.745	575	2.320	7,41

*) w tej liczbie trzytorowych 11 km; — à triples voies 11 km.

i środki eksploatacji. et effectif du matériel roulant.

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Dyrekcje Okręgowe — Directions	
Przejazdów Passages à niveau			Bocznice prze- mysłowych Enbranchements industriels	Stacyj wodnych Stations d'alimentation d'eau	Obrotnic i prze- suwnic Ponts tournants et charriot transporteurs		Elektrownie Usines d'électricité				
a	b	prywatnych appartenants aux particuliers			z napędem Manoeuvrés		ilość nombre	o mocy kw. d'une force de kw.	o produkcji w roku sprawozdawczym d'une production annuelle		
ochronianych surveillés	nieochronianych non surveillés				mechanicznym mécaniquement	ręcznym à la main					
Ilość — Nombre					km. km.	Ilość — Nombre					
596 596	1.512 1.512	30 30	507 540	529 553	— 91	— 2	47 47	8 8	834 834	312 1.007	W.
142 142	2.035 2.035	23 23	221 221	269 269	— 85	— 1	19 19	6 6	980 980	257 883	R.
109 109	2.385 2.385	2 2	124 129	93 95	— 119	— 2	45 45	13 13	3.310 3.310	1.144 3.709	Wl.
1.230 1.192	1.841 1.832	161 161	269 276	246 251	— 83	— 14	36 36	6 6	4.860 4.860	1.726 6.392	P.
893 893	1.588 1.588	47 47	326 301	315 287	— 90	— 20	41 41	3 3	145 145	87 270	G.
411 411	425 425	— —	202 202	438 438	— 39	— 11	14 14	— —	— —	— —	Kt.
1.438 1.416	946 966	— —	259 259	269 269	— 82	— 2	35 35	2 2	1.765 1.765	522 1.891	K.
1.161 1.176	1.238 1.223	5 5	212 193	278 271	— 100	— 2	37 37	12 12	954 954	339 1.032	L.
485 485	1.295 1.295	— —	89 88	54 54	— 49	— —	15 15	3 3	630 630	280 840	S.
6.465 6.420	13.265 13.261	268 268	2.209 2.209	2.491 2.487	— 738	— 54	289 289	53 53	13.478 13.478	4.667 16.024	1931
6.420	13.002	272	2.130	2.306	732	53	303	53	11.763	15.855	1930
5.793	12.914	656	2.249	2.444	732	52	304	54	10.811	18.005	1929
5.796	13.066	640	2.152	2.300	732	52	304	54	9.590	15.253	1928
5.817	10.648	762	2.089	2.184	714	49	298	50	8.224	13.915	1927
—	—	—	—	2.454	735	47	303	57	10.622	12.785	1926

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Gazowni — Usines à gaz	Stacji kompresorowych Stations de compression	Aparatów telefonicznych, włączonych do sieci telefonicznej kolejowej Téléphones	Aparatów telegraficznych Télégraphes	Przewodo-kilometrów linii: Longueur de lignes à un seul fil			Parowozowni — Dépôts			
					żelaznych telegraficznych, telefonicznych, blokowych i sygnatowych en fer (télégraphe, téléphone, du blocks systems et des signaux)	bronzowych telefonicznych en bronze (téléphones)	Razem — Total	głównych — principaux	średnich i pomocniczych auxiliaires	zwrótnych — terminaux	Razem — Total
	Ilość — Nombre			Kilometrów — Kilomètres			Ilość — Nombre				
W.	1	3	3.496	632	34.058	6.330	40.388	8	11	4	23
R.	—	1	1.460	376	19.236	2.185	21.421	3	5	4	12
Wl.	—	1	2.000	590	27.355	3.025	30.380	4	6	6	16
P.	—	7	2.845	1.021	12.848	6.399	19.274	4	11	26	41
G.	—	8	3.152	998	17.772	7.982	25.754	7	5	20	32
Kt.	—	1	1.879	430	5.379	2.183	7.562	3	6	9	18
K.	1	1	1.804	538	11.318	1.814	13.132	4	10	14	28
L.	1	1	2.168	522	10.802	1.954	12.756	4	7	5	16
S.	—	—	988	293	6.863	300	7.163	2	3	9	14
	—	—	1.003	293	7.177	313	7.490	2	3	9	14
1931	3	23	19.792	5.400	145.631	32.172	177.803	39	64	97	200
1930	3	23	20.855	5.522	153.271	32.753	186.024	39	64	97	200
1929	3	23	19.792	5.400	145.630	32.171	177.801	37	84	77	198
1928	3	23	19.188	5.554	153.485	27.958	181.443	37	84	77	198
1927	3	23	18.211	5.092	138.766	23.143	161.909	37	84	77	198
1926	3	22	18.179	5.053	135.191	21.566	156.757	37	84	77	198
	3	22	17.160	4.931	131.998	21.952	153.950	37	84	77	198

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Stanowisk w parowozowniach <i>d'emplacements dans les dépôts</i>				Warsztatów <i>D'ateliers mécaniques</i>			Stanowisk w warsztatach <i>d'emplacements dans les ateliers</i>			
głównych — <i>principaux</i>	średnich i pomocniczych <i>auxiliaires</i>	zwrrotnych — <i>terminaux</i>	Razem --- <i>Total</i>	głównych — <i>principaux</i>	pomocniczych i podręcz- nych — <i>auxiliaires</i>	Razem — <i>Total</i>	głównych — <i>principaux</i>	pomocniczych i podręcz- nych — <i>auxiliaires</i>	Razem stałych kry- tych — <i>Total</i>	
			32+33 +34			36+37			39+40	
I l o ś ć — N o m b r e										
241 241	122 122	33 33	396 396	4 4	22 22	26 26	234 234	52 52	286 286	W.
83 83	85 85	22 22	190 190	2 2	13 13	15 15	51 51	28 28	79 79	R.
128 128	84 84	24 24	236 236	1 1	15 15	16 16	93 93	77 77	170 170	Wl.
193 193	98 98	49 49	340 340	2 2	9 9	11 11	538 538	70+ 6*) 70+ 6*)	608+ 6*) 608+ 6*)	P.
246 246	51 51	114 114	411 411	1 1	13 13	14 14	197 197	155+ 4*) 155+ 4*)	352+ 4*) 352+ 4*)	G.
114 114	58 58	35 35	207 207	— —	9 9	9 9	— —	110 110	110 110	Kt.
105 105	123 123	29 29	257 257	2 2	15 15	17 17	347 347	102 102	449 449	K.
114 114	51 51	42 41	207 207	3 3	13 13	16 16	263 263	27 27	290 290	L.
33 33	23 23	20 20	76 76	1 1	5 5	6 6	123 123	2 2	125 125	S.
1.257 1.257	695 695	368 368	2.320 2.320	16 16	114 114	130 130	1.846 1.846	623+ 10*) 623+ 10*)	2.469+ 10*) 2.469+ 10*)	1931
1.206	762	348	2.316	16	114	130	1.846	623+ 10*)	2.469+ 10*)	1930
1.206	762	348	2.316	16	114	130	1.846	623+ 10*)	2.469+ 10*)	1929
1.206	762	348	2.316	16	114	130	1.846	623+ 10*)	2.469+ 10*)	1928
1.206	762	348	2.316	16	114	130	1.846	623+ 10*)	2.469+ 10*)	1927
1.206	762	348	2.316	15	114	129	1.562	623+ 10*)	2.185+ 10*)	1926

*) Dla wagonów motorowych. — Pour automotrices.

III. Stan posiadania Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
	Wykonano w warsztatach własnych (w liczniku) i w wytwórniach prywatnych (w mianowniku) <i>On a accompli dans les ateliers des chemins de fer (numérateur) et dans les ateliers des particuliers (dénominateur)</i>										
	napraw parowozów <i>des réparations des locomotives</i>				napraw wagonów osobowych <i>des réparations des wagons</i>				napraw wagonów towarowych — <i>des réparations des wagons à marchandises</i>		
	głównych <i>principales</i>	średnich <i>moyennes</i>	wypadkowych <i>accidentales</i>	bieżących <i>courantes</i>	głównych <i>principales</i>	średnich <i>moyennes</i>	rewizyj <i>revisions</i>	bieżących <i>courantes</i>	głównych <i>principales</i>	rewizyj <i>revisions</i>	bieżących <i>courantes</i>
	I l o ś ć — N o m b r e										
W.	23 100	108 476	47 193	308 1.347	30 133	75 278	491 2.244	6.901 26.557	107 730	1.825 7.010	31.739 134.779
R.	—	74 311	15 77	248 1.108	20 76	37 149	155 552	1.584 5.362	35 158	422 1.334	9.007 31.821
Wl.	14 51	46 206	29 101	207 895	19 103	36 153	173 779	1.425 4.707	127 680	618 2.575	3.151 15.766
P.	60 222	66 281	9 43	117 459	64 254	39 153	215 835	1.435 5.613	751 3.240	3.118 11.195	18.151 79.371
G.	26 90	59 258	8 38	157 559	43 135	69 277	227 917	236 876	152 601	843 3.620	3.656 15.046
Kt.	—	60 229	14 28	77 210	11 42	33 152	170 650	163 594	270 1.177	992 4.003	1.922 8.034
K.	17 69	53 212	41 174	202 803	50 108	72 299	221 966	326 1.077	973 2.158	555 3.661	3.754 13.679
L.	16 46	52 233	40 133	538 1.802	24 75	52 184	304 1.197	1.287 4.346	85 594	797 2.914	4.803 21.529
S.	12 43	18 59	15 41	155 571	16 57	36 126	94 346	278 1.319	144 516	235 1.216	967 10.019
1931	168 21	536 —	218 —	2.009 —	277 39	449 2	2.050 —	13.635 150	2.644 150	9.405 —	77.150 —
1930	621 93	2.265 —	828 —	7.754 —	983 149	1.771 83	8.486 —	50.451 —	9.854 670	37.528 —	330.044 —
1929	714 89	2.344 —	1.125 —	8.034 —	999 190	1.843 —	7.851 —	41.574 —	11.591 700	37.565 —	355.898 —
1928	760 93	2.348 —	1.432 —	10.066 —	1.151 203	1.585 —	8.041 —	42.336 —	14.426 694	34.608 —	397.666 —
1927	713 82	2.326 8	1.337 —	9.304 3	1.019 200	1.649 2	7.287 24	32.615 —	18.404 1.292	31.642 142	375.058 —
1926	623 86	2.027 9	1.303 —	10.113 12	999 238	1.607 6	7.127 25	29.417 —	15.541 4.719	28.714 353	378.955 —
	555 115	1.707 5	1.337 —	9.252 17	965 267	1.551 9	7.176 —	28.583 —	12.583 2.528	23.261 415	351.665 54

i środki eksploatacji. et effectif du matériel roulant.

53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	Dyrekcje Okręgowe — Directions		
Dostarczono nowozbudowanych On a fourni du matériel roulant nouvellement construit													
parowozów locomotives	wagonów taboru osobowego wagons des trains à voyageurs						wagonów taboru towarowego wagons à marchandises						
	osobow. 4—6 osi à voyageurs à 4—6 essieux		bagażowych 3—4 osi fourgons à 3-4 essieux	pocztowych 4—6 osi postaux à 4-6 essieux	motorowych 4—6 osi automotrices à 4—6 essieux	Razem Total 54+55 +56+57	krytych 2—3 osi couverts à 2-3 essieux	węglarek 2—3 osi tombeaux à 2—3 essieux	platform plateformes			specjalnych i użytku stacyjnego 2—3 osi spéciaux et pour service des gares	Razem Total 59+60 +61+62 +63
	a) mięk- kich remboursés	b) twar- dych—non remboursés							a) 2—3 osi à 2—3 essieux	b) 4 osi à 4 essieux			
	I l o ś ć — N o m b r e												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	W.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wl.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	P.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	G.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kt.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	K.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	S.		
29 113	20 60	21 62	— —	16 16	5 5	62 256	— —	550 2.296	500 1.175	— —	— 100	1.050 3.571	1931
142	41	114	—	64	—	219	—	4.051	250	—	199	4.500	1930
164	50	156	—	35	—	241	—	3.025	250	50	16	3.341	1929
153	35	17	—	20	—	72	—	2.425	2.450	—	—	4.875	1928
122	—	45	—	5	—	50	—	4.474	50	—	185	4.709	1927
69	77	47	—	25	—	149	120	2.201	715	80	160	3.156	1926

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

64		65		66		67		68		69		70	
Skreślono z inwentarza — <i>Matériel roulant mis hors de service</i>													
Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>		wagonów taboru osobowego — <i>wagons des trains à voyageurs</i>											
		miękkich <i>rembourrés</i>		twardych <i>non rembourrés</i>		pocztowych <i>postaux</i>		bagażowych i służbo- wych 2—3 osiowych <i>fourgons et de service</i> à 2—3 essieux	motorowych 2—3 osio- wych — <i>automotrices</i> à 2—3 essieux	Razem <i>Total</i>			
		2—3 osiowych à 2—3 essieux	4—6 osiowych à 4—6 essieux	2—3 osiowych à 2—3 essieux	4—6 osiowych à 4—6 essieux	2—3 osiowych à 2—3 essieux	4—6 osiowych à 4—6 essieux						
I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>													
W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	86	3	1	14	3	1	1	16	—	—	—	39	
1930	94	6	1	30	3	5	2	7	—	—	—	54	
1929	—	6	1	17	1	4	—	6	—	1	—	36	
1928	28	9	1	33	2	5	—	10	—	—	—	60	
1927	123	16	10	51	4	5	2	9	—	1	—	98	
1926	46	32	2	139	10	7	4	33	—	—	—	227	

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

71	72	73	74	75			
Skreślono z inwentarza — <i>Matériel roulant mis hors de service</i>							
wagonów towarowych — <i>Wagons à marchandises</i>							
krytych 2—3 osiowych <i>Couverts à 2—3 essieux</i>	węglarek — <i>Tomberaux</i>		platform — <i>Plateformes</i>		specjalnych i użytku stacyjnego 2—3 osio- wych <i>Speciaux et pour ser- vice des gares</i>	Razem — <i>Total</i>	
	a	b	a	b			
	2—3 osio- wych à 2—3 <i>essieux</i>	4-osio- wych à 4 <i>essieux</i>	2—3 osiowych à 2—3 <i>essieux</i>	4-osio- wych à 4 <i>essieux</i>			71+72+73+74
I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>							
—	—	—	—	—	—	W.	
—	—	—	—	—	—	R.	
—	—	—	—	—	—	Wl.	
—	—	—	—	—	—	P.	
—	—	—	—	—	—	G.	
—	—	—	—	—	—	Kt.	
—	—	—	—	—	—	K.	
—	—	—	—	—	—	L.	
—	—	—	—	—	—	S.	
337	288	2	26	—	47	700	1931
135	200	2	16	—	107	460	1930
240	311	3	62	2	58	676	1929
255	389	1	34	—	181	860	1928
465	630	2	103	—	154	1.354	1927
840	920	1	163	1	175	2.100	1926

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
	Parowozy — Locomotives									
	Stan ilościowy według inwentarza w dniu 31/XII 1931 r. Effectif au 31/XII 1931.									
	Pospieszne i osobowe Des trains à voyageurs	Tendzaki osobowe (bez tendrów) Tenders des trains à voyageurs	Towarowe Des trains à marchandises	Tendzaki towarowe (bez tendrów) Tenders des trains à marchandises	Razem bez tendrów i z tendrami Total à tender séparé et machines tenders	Elektryczne — Electriques	Razem parowozów Total des locomotives	na 1 km. eksploatowany par 1 km exploité	Przeciętna waga Poids moyen	Przeciętny wiek Age moyen
	76+77+78+79						80+81	82 : 4	Tonn Tonnes	Lat Années
W.	271	49	625	55	1.000	—	1.000	0,43	—	—
R.	112	—	587	10	709	—	709	0,30	—	—
Wl.	104	5	360	50	519	—	519	0,17	—	—
P.	155	5	276	111	547	—	547	0,23	—	—
G.	113	35	316	105	569	—	569	0,25	—	—
Kt.	35	61	201	115	412	—	412	0,68	—	—
K.	149	31	476	67	723	—	723	0,51	—	—
L.	119	10	471	46	646	—	646	0,33	—	—
S.	37	—	167	10	214	—	214	0,19	—	—
1931	1.095	196	3.479	569	5.339	—	5.339	0,30	74,89	18,72
1930	1.078	168	3.482	576	5.304	—	5.304	0,30	74,37	18,57
1929	1.048	146	3.480	582	5.256	—	5.256	0,30	73,50	18,20
1928	994	126	3.474	590	5.184	—	5.184	0,30	72,06	18,40
1927	1.018	126	3.421	611	5.176	—	5.176	0,30	70,29	18,60
1926	1.017	127	3.396	628	5.168	—	5.168	0,30	68,79	18,10

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

86	87	88	89	90	91	
Parowozy — Locomotives						
Stan ilościowy taboru przeciętny dzienny — Effectif du matériel roulant en moyenne par jour						
Osobowe Pour trains de voyageurs	Towarowe Pour trains de marchandises	Tendzaki (tankowe) Machines tenders	Razem Total	na 1 km. eksploa- towany par 1 km. exploité	Ilość osi włączanych wszyst- kich parowozów Nombre d'essieux couplés de toutes locomotives	Dyrekcje Okręgowe — Directions
			86+87+88	89 : 4		
272	625	84	981	—	3.579	
275	624	91	990	0,43	3.607	W.
89	516	1	606	—	2.327	
103	528	5	636	0,27	2.432	R.
80	318	25	423	—	1.480	
93	335	35	463	0,15	1.598	Wl.
176	359	117	652	—	2.293	
162	334	116	612	0,25	2.170	P.
127	362	205	694	—	2.400	
122	346	196	664	0,28	2.314	G.
40	209	200	449	—	1.718	
36	207	193	436	0,72	1.676	Kt.
144	497	98	739	—	2.701	
147	492	98	737	0,52	2.690	K.
118	439	58	615	—	2.254	
120	449	57	626	0,32	2.308	L.
42	171	10	223	—	792	
39	171	10	220	0,19	777	S.
1.088	3.496	798	5.382	—	19.544	
1.097	3.486	801	5.384	0,31	19.572	1931
1.073	3.483	774	5.330	0,31	19.276	1930
1.027	3.474	768	5.269	0,31	18.916	1929
1.008	3.444	763	5.215	0,30	18.545	1928
1.029	3.403	791	5.223	0,31	18.245	1927
1.005	3.387	808	5.200	0,31	18.050	1926

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	92	93	94	95	96	97	98	99	100
	P a r o w o z y — L o c o m o t i v e s								
	Stan ilościowy przeciętny dzienny — Effectif en moyenne par jour								
	Wyłączono z ruchu — Hors de service			na jeden parowóz czynny przypada Il résulte pour une locomotive en service par an.			Kilometrów — Kilomètres		
	Do naprawy łącz- nie z oczekujące- mi naprawy En réparation	do zapasu i z innych przyczyn en réserve et pour autres raisons	Razem — Total	Przypada paro- wóz na 1 km. eksploatowany Par 1 km expl.	Pozostało parowozów czynnych do potrzeb ruchu Nombre de locomotives en service	Parowozo- locomotive-	Pociągo- trains-	Wagono- osio- essieux-	
	Ilość - Nombre	%	92 + 94	95 : 4	89 — 95	199 : 97	252 : 97	243 : 97	
W.	156 161	16 16	166 158	322 319	— 0,14	659 671	— 48.314	39.704	2.708.414
R.	85 98	14 15	287 293	372 391	— 0,16	234 245	— 56.516	46.023	2.138.817
Wl.	65 64	15 14	165 202	230 266	— 0,09	193 197	— 48.882	42.370	1.790.289
P.	72 73	11 12	242 184	314 257	— 0,11	338 355	— 53.989	45.858	3.206.132
G.	126 100	18 15	191 182	317 282	— 0,12	377 382	— 58.015	47.194	3.080.160
Kt.	57 55	13 13	106 107	163 162	— 0,27	286 274	— 43.595	30.275	1.804.227
K.	179 155	24 21	186 225	365 380	— 0,27	374 357	— 43.280	32.507	1.559.810
L.	182 148	30 24	164 245	346 393	— 0,20	269 233	— 54.791	44.345	2.012.468
S.	33 23	15 10	89 99	122 122	— 0,11	101 98	— 52.723	44.835	1.509.392
1931	955 877	18 16	1.596 1.695	2.551 2.572	— 0,15	2.831 2.812	— 50.694	40.967	2.374.423
1030	1.064	20	1.245*)	2.309	0,13	3.021	48.389	38.085	2.252.131
1929	1.273	24	646	1.919	0,11	3.350	48.886	37.095	2.309.490
1928	1.206	23	746	1.952	0,11	3.263	48.161	36.567	2.293.083
1927	1.240	24	911	2.151	0,13	3.072	47.925	36.185	2.217.661
1926	1.081	21	1.269	2.350	0,14	2.850	47.014	35.499	2.028.812

*) w tej liczbie:

7 parowozów w rozporządzeniu władz wojskowych.
1.231 „ „ wolnych od służby (w zapasie).
7 „ „ wynajętych przedsiębiorstwom pry-
watnym.

*) Y compris:

7 locomotives en disposition des autorités militaires.
1.231 „ „ en réserve.
7 „ „ louées aux particuliers.

i środki eksploatac .
et effectif du matériel roulant.

101	102	103	104	105	106	107	108	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Wagony taboru osobowego — Wagons des trains à voyageurs								
Stan ilościowy taboru według inwentarza w dniu 31/XII 1931 r. Effectif du matériel roulant au 31/XII 1931								
Osobowe i specjalne (restauracyjne i saloonowe) à voyageurs et spéciales (wagons-salons et wagons-restaurants)	o ogólnej ilości osi Nombre total des essieux	na 1 km. eksploatowany par 1 km. expl.	O ogólnej ilości miejsc — Nombre des places					
			I Klasy — I Classe	II Klasy — II Classe	III Klasy — III Classe	IV klasy — IV Classe	Razem miejsc Total des places	
		101 : 4					104 + 105 + 106 + 107	
—	—	—	—	—	—	—	—	W.
—	—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	Wl.
—	—	—	—	—	—	—	—	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	G.
—	—	—	—	—	—	—	—	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	K.
—	—	—	—	—	—	—	—	L.
—	—	—	—	—	—	—	—	S.
8.966	25.031	0,5	8.440	45.718	266.205	64.755	385.118	1931
8.820	24.457	0,5	8.224	44.580	266.408	67.569	386.781	1930
8.794	24.207	0,5	8.261	43.792	257.260	68.972	378.285	1929
8.599	23.394	0,5	8.004	42.065	242.593	72.133	364.795	1928
8.561	23.202	0,5	7.610	41.016	232.049	72.253	352.928	1927
8.596	23.229	0,5	7.960	41.596	229.009	73.153	351.718	1926

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118
	Wagony taboru osobowego — Wagons des trains à voyageurs									
	Stan ilościowy według inwentarza w dniu 31/XII 1931 r. Effectif du matériel roulant au 31/XII 1931									
	Bagażowe, służbowe i inne taboru osobowego Fourgons, wagons de service et autres des trains à voyageurs	o ogólnej ilości osi nombre total des essieux	Pocztowe Fourgons postaux	o ogólnej ilości osi nombre total des essieux	Motorowe Automotrices	o ogólnej ilości osi nombre total des essieux	Razem Total	na 1 km. eksploatacyjny — par 1 km expl.	o ogólnej ilości osi nombre total des essieux	Przeciętna ilość osi na wagon Nombre moyen des essieux par wagon
							101 + 109 + + 111 + 113	115 : 4	102 + 110 + + 112 + 114	117 : 115
W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	2.697	5.999	438	1.196	52	166	12.153	0,7	32.392	2,6
1930	2.710	6.026	424	1.170	44	136	11.998	0,7	31.789	2,6
1929	1.442*)	3.821	380	—	44	—	10.280	0,6	28.028	2,7
1928	1.418	3.758	390	—	43	—	10.060	0,6	27.152	2,7
1927	1.408	3.720	364	—	23	—	9.992	0,6	26.922	2,7
1926	1.416	3.737	360	—	23	—	10.035	0,6	26.966	2,7

*) Tylko wagony bagażowe. — Seulement les fourgons à bagages.

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

119	120	121	122	123	124	125	126	
Wagony taboru osobowego — Wagons des trains à voyageurs								
Stan ilościowy przeciętny dzienny — Effectif du matériel roulant en moyenne par jour								
Osobowe i specjalne (restauracyjne, salony) <i>Voitures à voyageurs et spéciales (wagons-salons et wagons-restaurants)</i>	Bagażowe i służbowe <i>Fourgons et de service</i>	Pocztowe — <i>Postaux</i>	Specjalne do ruchu osobowego (towarowe) <i>Spéciaux (à marchandises transformés pour trafic voyageurs)</i>	Razem — <i>Total</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. expl.</i>	Motorowe <i>Automotrices</i>	Ogólna ilość miejsc w wagonach osobowych i specjalnych <i>Nombre total des places dans les classes</i>	Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>
				119 + 120 + 121 + 122	123 : 4			
2.133 2.205	523 524	102 103	361 270	3.119 3.102	— 1,3	— —	— —	W.
600 588	254 249	52 50	41 43	947 930	— 0,4	— —	— —	R.
708 689	188 184	58 56	130 132	1.084 1.061	— 0,4	— —	— —	Wl.
954 958	289 289	38 38	21 22	1.302 1.307	— 0,5	— —	— —	P.
913 935	339 338	37 33	36 41	1.325 1.347	— 0,6	— —	— —	G.
719 716	281 286	30 30	12 12	1.042 1.044	— 1,7	— —	— —	Kt.
930 934	374 384	66 60	49 49	1.419 1.427	— 1,0	— —	— —	K.
1.081 1.083	352 352	71 75	57 58	1.561 1.568	— 0,8	— —	— —	L.
418 418	100 100	20 20	12 12	550 550	— 0,5	— —	— —	S.
8.456 8.526	2.700 2.706	474 465	719 639	12.349 12.336	— 0,7	— —	— 404.170	1931
8.338	2.630	426	733	12.127	0,7	26	395.229	1930
8.252	2.564	381	716	11.913	0,7	—	391.145	1929
8.254	2.598	372	717	11.941	0,7	—	391.240	1928
8.277	2.338	366	672	11.653	0,7	—	392.342	1927
8.218	2.369	363	685	11.635	0,7	—	389.533	1926

III. Stan posiadania
Etablissements des chemin de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	127	128	129	130	131	132
	Wagony taboru osobowego — Wagons des trains à voyageurs					
	Stan ilościowy przeciętny dzienny — Effectif du matériel roulant en moyenne par jour					
	Wyłączono z ruchu — Hors de service			pozostało do potrzeb ruchu Nombre de voitures en service	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	
	do naprawy łącznie z oczekującymi naprawy en réparation	do zapasu i z innych przyczyn en réserve et pour autres raisons	Razem Total			
	Ilość—Nombre	%	127+129	123 — 130	131 : 4	
I l o ś ć — N o m b r e						
W.	395 370	— 12	— —	395 370	2.724 2.732	— 1,2
R.	65 57	— 6	5 5	70 62	877 868	— 0,4
Wl.	90 85	— 8	317 304	407 389	677 672	— 0,2
P.	118 100	— 8	3 3	121 103	1.181 1.204	— 0,5
G.	80 71	— 5	64 77	144 148	1.181 1.199	— 0,5
Kt.	95 95	— 9	— —	95 95	947 949	— 1,6
K.	212 159	— 11	6 40	218 199	1.201 1.228	— 0,9
L.	145 99	— 6	282 311	427 410	1.134 1.158	— 0,6
S.	32 28	— 5	4 4	36 32	514 518	— 0,5
1931	1.232 1.064	— 9	681 744	1.913 1.808	10.436 10.528	— 0,6
1930	1.025	10	595	1.620	10.507	0,6
1929	1.194	10	488	1.682	10.231	0,6
1928	1.384	12	553	1.937	10.004	0,6
1927	1.489	13	593	2.082	9.571	0,6
1926	1.781	15	532	2.313	9.322	0,6

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

133	134	135	136	137	138	139	140	141	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Wagony towarowe — Wagons à marchandises									
Stan ilościowy według inwentarza w dn. 31/XII 1931 r. Effectif du matériel roulant au 31/XII 1931									
Kryte — Couverts					Niekryte — Découverts				
Ilość — Nombre	o ogólnej ilości osi nombre total des essieux	Przeciętna nośność ładunkowa na oś Capacité moyenne de chargement par essieu	Przeciętna nośność wagonu Capacité moyenne de chargement d'un wagon	Przeciętna waga własna wagonu Poids moyen d'un wagon	o wysokich ścianach à hauts bords	o niskich ścianach lub bez ścian à bords bas ou sans bords	Razem — Total	o ogólnej ilości osi nombre total des essieux	
		T o n n — T o n n e s					138 + 139		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wl.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	G.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	K.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	S.
49.027	98.697	7,0	17,4	9,06	75.308	20.487	95.795	216.567	1931
49.264	99.171	7,0	17,4	9,07	73.277	19.338	92.615	210.215	1930
49.655	99.949	7,0	—	—	69.404	19.104	88.508	202.005	1929
49.895	100.435	7,0	—	—	66.617	18.868	85.485	195.865	1928
50.080	100.809	7,0	—	—	64.444	16.451	80.895	186.689	1927
50.545	101.737	6,9	—	—	60.602	16.504	77.106	179.100	1926

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	142	143	144	145	146	147	148	149
	Wagony towarowe — Wagons à marchandises							
	Stan ilościowy według inwentarza w dn. 31/XII 1931 r. — Effectif du matériel roulant au 31/XII 1931							
	Niekryte — Découverts			Specjalne — Spéciaux			Razem wagonów towarowych Total des wagons à marchandises	Na 1 kilometr ekspl. Par 1 km. expl.
	Przeciętna nośność ładunkowa na oś Capacité moyenne de chargement par essieu	Przeciętna nośność wagonu Capacité moyenne de chargement d'un wagon	Przeciętna waga własna wagonu Poids moyen d'un wagon	Ilość Nombre	O ogólnej ilości osi nombre total des essieux	Przeciętna nośność ładunkowa na oś Capacité moyenne de chargement par essieu		
	Tonn — Tonnes					Tonn Tonnes	133 + 140 + 145	148 : 4
W.	—	—	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	—	—	—	—	—
P.	—	—	—	—	—	—	—	—
G.	—	—	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—	—	—
K.	—	—	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	8,5	17,8	9,07	5.119	10.654	6,1	149.941	8,5
1930	8,5	17,4	9,07	5.159	10.734	6,1	147.038	8,5
1929	8,4	17,0	9,07	6.440	13.296	6,1	144.603	8,4
1928	8,3	16,8	9,06	6.482	13.344	6,1	141.862	8,2
1927	8,3	16,8	9,06	6.645	13.706	6,1	137.620	8,0
1926	8,1	15,8	9,05	6.614	13.644	6,1	134.265	7,9

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	150	151	152	153	154	155
	Wagony towarowe — Wagons à marchandises					
	Stan ilościowy według inwentarza w dn. 31/XII 1931 r. — Effectif du matériel roulant au 31/XII 1931					
	O ogólnej ilości osi Nombre total des essieux	Przeciętna ilość osi na 1 wagon Nombre moyen des essieux par 1 wagon	Przeciętna nośność ładunkowa na oś Capacité moyenne de chargement par essieu	Wagony prywatne włączone do taboru P. K. P. Wagons des particuliers immatriculés dans les parcs de chemins de fer	O ogólnej ilości osi Nombre total des essieux	Wagony wydierżawione Wagons affermés
		150 : 148	Tonn Tonnes			
W.	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	—	—	—
P.	—	—	—	—	—	—
G.	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—
K.	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—	—
1931	325.918	2,2	8,1	6.444	12.888	—
1930	320.120	2,2	8,1	6.532	13.064	6.532
1929	315.250	2,2	8,0	6.431	12.862	5.777
1928	309.684	2,2	8,0	6.194	12.388	4.616
1927	301.200	2,2	8,0	5.968	11.936	5.406
1926	294.479	2,2	7,8	7.597	15.194	5.707

III. Stan posiadania
Etablissement des chemins de fer

Dyrekcje Okręgowe — Directions	156	157	158	159	160	161	162
	Wagony towarowe — Wagons à marchandises						
	Stan ilościowy przeciętny dzienny — Effectif du matériel roulant en moyenne par jour						
	Kryte Couverts	Węglarki Tombereaux	Platformy Platforms	Cysterny Wagons citernes	Specjalne Wagons speciaux	Razem Total	na 1 km. ekspl. par 1 km. expl.
						156+157+158+ 159+160	161 : 4
W.	7.936 6.882	15.460 16.991	2.377 2.302	481 428	193 503	26.447 27.106	— 11,7
R.	7.024 6.384	6.406 6.124	3.946 3.869	436 415	805 530	18.617 17.322	— 7,4
Wl.	8.939 9.837	2.802 2.765	4.003 3.649	99 78	254 293	16.097 16.622	— 5,5
P.	4.789 6.044	13.783 13.146	609 555	296 271	305 333	19.782 20.349	— 8,4
G.	3.394 4.054	12.914 14.596	1.631 1.731	296 375	610 423	18.845 21.179	— 9,1
Kt.	1.967 2.102	13.905 12.318	929 826	1.090 1.069	115 158	18.006 16.473	— 27,2
K.	6.794 6.250	6.763 6.309	2.342 2.696	1.902 2.003	778 786	18.579 18.044	— 12,7
L.	5.477 5.062	3.387 3.731	2.829 3.345	1.667 1.665	152 138	13.512 13.941	— 7,1
S.	2.552 2.354	1.330 1.282	834 1.145	253 266	96 93	5.065 5.140	— 4,5
1931	48.872 48.969	76.750 77.262	19.500 20.118	6.520 6.570	3.308 3.257	154.950 156.176	— 8,9
1930	49.678	76.098	18.262	6.365	2.978	153.381	8,8
1929	48.036	75.978	17.874	6.205	2.836	150.929	8,8
1928	47.101	72.241	16.205	5.986	3.119	144.652	8,4
1927	47.350	66.293	14.752	5.824	2.627	136.846	8,0
1926	46.068	57.375	14.347	5.622	2.675	126.087	7,4

i środki eksploatacji.
et effectif du matériel roulant.

163	164	165	166	167	168	169	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Wagony towarowe — Wagons à marchandises							
Stan ilościowy taboru przeciętny dzienny — Effectif du matériel roulant en moyenne par jour							
Wyłączono z ruchu — Hors de service				Pozostawało do potrzeb ruchu Nombre des wagons en service	Na 1 km. eksploatow- any Par 1 km. exploité	Przeciętna ilość osi wagonu czynnego Nombre moyen d'essieux d'un wagon actif	
do naprawy łącznie z oczekującymi naprawy en réparation		do rezerwy i z innych przyczyn en réserve et pour autres raisons	Razem Total				
Ilość Nombre	%			163 + 165	161—166	167 : 4	
1.799 1.800	— 7	8.086 7.072	9.885 8.872	16.562 18.234	— 7,8	— 2,26	W.
403 471	— 3	11.224 8.941	11.627 9.412	6.990 7.910	— 3,4	— 2,17	R.
332 399	— 2	12.602 12.890	12.934 13.289	3.963 3.333	— 1,0	— 2,25	Wl.
1.401 1.675	— 8	9.508 8.828	10.909 10.503	8.873 9.846	— 4,1	— 2,11	P.
1.182 1.155	— 5	4.252 4.162	5.434 5.317	13.411 15.862	— 6,8	— 2,38	G.
1.259 1.137	— 7	— —	1.259 1.137	16.747 15.336	— 25,3	— 2,11	Kt.
1.112 1.434	— 8	6.889 5.204	8.001 6.638	10.578 11.406	— 8,0	— 2,22	K.
377 609	— 5	8.052 7.885	8.429 8.494	5.083 5.447	— 2,8	— 2,01	L.
143 158	— 3	3.016 2.832	3.159 2.990	1.906 2.150	— 1,9	— 2,02	S.
8.008 8.838	— 6	63.629 57.814	71.637 66.652	83.313 89.524	— 5,1	— 2,20	1931
9.345	6	44.583	53.928	99.453	5,7	2,14	1930
11.927	8	11.763	23.690	127.239	7,4	2,15	1929
11.290	8	15.318	26.608	118.044	6,9	2,21	1928
12.651	9	12.835	25.486	111.360	6,5	2,18	1927
14.084	11	17.276	31.360	94.727	5,6	2,26	1926

IV. Personel kolejowy
Effectif du personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	170	171	172	173	174	175	176	177
	Personel zaliczony na wydatki osobowe <i>Personnel porté aux dépenses de personnel</i>				Personel zaliczony na wydatki rzeczowe <i>Personnel porté aux dépenses de matériel</i>			
	Etatowi <i>Commissionnés</i>	Nietatowi <i>Non commissionnés</i>	Sezonowi <i>Saisonniers</i>	Razem <i>Total</i>	Etatowi <i>Commissionnés</i>	Nietatowi <i>Non commissionnés</i>	Sezonowi <i>Saisonniers</i>	Razem <i>Total</i>
				170 + 171 + 172				174 + 175 + 176
	I l o ś ć — N o m b r e							
W.	14.638 14.231	5.865 5.637	794 1.018	21.297 20.886	705 674	10.998 10.181	5.950 4.999	17.653 15.854
R.	7.351 6.640	1.998 1.771	531 649	9.880 9.060	255 197	3.728 3.342	3.729 4.658	7.712 8.197
Wl.	6.402 6.139	1.762 1.651	33 38	8.197 7.828	307 287	4.853 4.552	2.838 4.059	7.998 8.898
P.	6.547 6.342	5.060 4.764	624 556	12.231 11.662	21 20	8.694 8.467	1.929 1.837	10.644 10.324
G.	9.247 9.095	5.358 5.259	279 201	14.884 14.555	11 14	7.917 7.614	1.911 1.629	9.839 9.257
Kt.	5.876 5.912	5.403 4.999	59 41	11.338 10.952	3 3	4.360 4.357	1.279 1.001	5.642 5.361
K.	8.857 8.482	3.534 3.903	402 367	12.793 12.752	623 524	6.405 5.337	2.596 2.597	9.624 8.458
L.	7.298 6.818	3.504 3.298	175 228	10.977 10.344	827 741	5.575 5.064	3.276 3.141	9.678 8.946
S.	2.707 2.592	1.496 1.406	318 326	4.521 4.324	434 368	1.852 1.781	2.080 1.790	4.366 3.939
C. B. R.	66 62	45 45	1 1	112 108	— —	— —	— —	— —
C. B. S.	7 7	146 136	40 35	193 178	— —	— —	— —	— —
C. B. W.	57 54	5 4	— —	62 58	— —	— —	— —	— —
B. P. S.	41 35	27 26	39 28	107 89	— —	— —	— —	— —
1931	69.094 66.409	34.203 32.899	3.295 3.488	106.592 102.796	3.186 2.828	54.382 50.695	25.588 25.711	83.156 79.234
1930	69.902	33.947	3.529	107.378	3.249	54.582	34.960	92.791
1929	70.797	31.477	9.817	112.091	3.514	50.842	42.725	97.081
1928	68.066	35.974	8.718	112.758	3.917	51.697	45.406	101.020
1927	66.473	35.413	5.535	107.421	4.013	55.032	31.982	91.027
1926	65.878	35.042	2.783	103.703	3.695	59.664	24.880	88.239

w dniu 31/XII — 1931 roku.
au 31/XII — 1931.

178	179	180	181	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ogółem Total général	na 1 km. eksploatowany par 1 km expl.	na 1 000 pociągo-km. par 1 000 trains-km	na 100 000 osio-km. wagonów par 100 000 essieux-km des wagons	
173+177	178:4	178:252	178:243	
I l o ś ć — N o m b r e				
38.950	—	—	—	W.
36.740	15,8	1,4	2,0	
17.592	—	—	—	R.
17.253	7,3	1,5	3,3	
16.195	—	—	—	Wl.
16.726	5,5	2,0	4,7	
22.875	—	—	—	P.
21.986	9,9	1,4	1,9	
24.723	—	—	—	G.
23.655	10,2	1,3	2,0	
16.980	—	—	—	Kt.
16.313	26,8	2,0	3,3	
22.417	—	—	—	K.
21.210	14,9	1,8	3,8	
20.655	—	—	—	L.
19.290	9,8	1,9	4,1	
8.887	—	—	—	S.
8.263	7,2	1,9	5,6	
112	—	—	—	C. B. R.
108	—	—	—	
193	—	—	—	C. B. S.
178	—	—	—	
62	—	—	—	C. B. W.
58	—	—	—	
107	—	—	—	B. P. S.
89	—	—	—	
189.748	—	—	—	1931
181.869	10,35	1,6	2,7	
200.169	11,5	1,7	2,9	1930
209.172	12,1	1,7	2,7	1929
213.778	12,4	1,8	2,8	1928
198.448	11,6	1,8	2,9	1927
191.942	11,3	1,9	3,3	1926

V. Praca
Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191
	Przebiegi parowozów w pociągach — <i>Parcours des locomotives dans les trains</i>									
	ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>		ruchu towarowego — <i>du trafic marchandises</i>					Ogółem w pociągach ruchu osobowego i towarowego <i>Total dans les trains du trafic voyageurs et marchandises</i>	na 1 km. eksploatowany <i>par 1 km. expl.</i>	W tem trakcji podwójnej <i>Y compris les parcours des locomotives de renfort</i>
	Ilość — <i>Nombre</i>	na 1 km. ekspl. <i>par 1 km. expl.</i>	towarowych <i>de marchandises</i>	wojskowych i sanitarnych <i>militaires et sanitaires</i>	gospodarczych i rolniczych <i>de materiaux et de service</i>	Razem — <i>Total</i>	na 1 km. ekspl. <i>par 1 km. expl.</i>			
		182 : 4				184 + 185 + 186	187 : 4			
Parowozokilometrów — <i>Locomotives-kilomètres</i>										
W.	3.763.921 15.513.877	— 6.670	2.375.240 10.597.603	1.492 44.006	22.419 237.547	2.399.151 10.879.156	— 4.677	6.163.072 26.393.033	— 11.347	18.595 99.360
R.	1.589.666 6.675.905	— 2.841	1.082.868 4.378.915	727 15.683	13.084 396.644	1.096.679 4.791.242	— 2.039	2.686.345 11.467.147	— 4.880	10.083 44.797
Wl.	1.380.442 5.773.248	— 1.911	537.264 2.105.090	130 31.146	46.568 319.374	583.962 2.455.610	— 813	1.964.404 8.228.858	— 2.724	7.551 11.556
P.	2.058.142 8.264.977	— 3.415	2.107.979 8.934.886	— 3.961	15.716 66.004	2.123.695 9.004.851	— 3.721	4.181.837 17.269.828	— 7.136	27.251 125.304
G.	2.342.495 9.659.841	— 4.167	1.764.013 7.890.731	— 1.768	19.998 184.794	1.784.011 8.077.293	— 3.485	4.126.506 17.737.134	— 7.652	67.765 329.490
Kt.	1.210.413 4.590.593	— 7.588	895.544 3.867.393	— 208	1.456 11.014	897.000 3.878.615	— 6.411	2.107.413 8.469.208	— 13.999	8.462 33.257
K.	1.751.993 7.002.616	— 4.935	1.176.419 4.991.374	— 478	5.118 37.396	1.181.537 5.029.248	— 3.544	2.933.530 12.031.864	— 8.479	63.150 300.361
L.	1.618.386 6.406.068	— 3.260	967.844 3.978.670	— 14.160	3.610 46.199	971.454 4.039.029	— 2.055	2.589.840 10.445.097	— 5.316	7.533 45.617
S.	803.880 2.990.185	— 2.618	311.338 1.498.430	— 3.065	229 12.767	311.567 1.514.262	— 1.326	1.115.447 4.504.447	— 3.944	233 2.130
1931	16.519.338 66.877.310	— 3.807	11.218.509 48.243.092	2.349 114.475	128.198 1.311.739	11.349.056 49.669.306	— 2.828	27.868.394 116.546.616*	— 6.635	210.623 991.872
1930	64.999.041	3.746	50.014.103	185.263	1.420.771	51.620.137	2.975	116.619.178	6.721	1.063.641
1929	63.576.947	3.688	61.389.384	126.084	1.443.525	62.958.993	3.652	126.535.940	7.340	1.845.505
1928	60.478.650	3.515	59.191.947	62.855	1.539.876	60.793.778	3.533	121.272.428	7.047	1.559.168
1927	57.076.582	3.329	54.858.405	21.469	1.059.706	55.939.580	3.263	113.016.162	6.591	1.610.298
1926	55.075.594	3.242	46.695.948	39.987	1.003.792	47.739.727	2.811	102.815.321	6.053	1.408.597

*) W tej liczbie poza granicami kraju { 312.238 locomotives km. Y compris les parcours hors du pays.
na linjach kolei prywatnej { 44.054 „ „

taboru.
matériel roulant.

192	193	194	195	196	197	198	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przebiegi parowozów bez pociągów — <i>Parcours des locomotives sans trains</i>							
pojedynczo (luzem) <i>isolées</i>	na przetaczaniu <i>en service des manoeuvres (triai)</i>		przy ogrzewaniu, odkładaniu i t. p. pracy pomocniczej <i>en service auxiliaire</i>	w rezerwie <i>en service de reserve</i>	w pogotowiu <i>prêtes au service</i>	Razem bez po- ciągów <i>Total sans trains</i>	
	stacyjnym <i>des locomotives spe- ciales de triage</i>	pociągów <i>des locomotives des trains</i>				192 + 193 + 194 + 195 + 196 + 197	
						Parowozokilometrów — <i>Locomotives-kilomètres</i>	
206.064 981.704	943.125 3.738.990	149.300 662.405	190.825 390.430	22.260 154.834	24.126 97.538	1.535.700 6.025.901	W.
157.831 638.925	315.577 1.240.666	64.819 274.911	47.682 181.759	7.843 40.317	503 2.601	594.255 2.379.179	R.
71.270 237.747	237.915 859.235	65.515 248.895	18.415 52.920	346 2.104	11 61	393.472 1.400.962	Wl.
58.058 203.597	331.126 1.362.596	37.275 150.890	63.135 117.840	15.259 61.337	— —	504.853 1.896.260	P.
160.492 626.094	701.270 2.850.730	84.830 394.755	183.260 425.435	33.054 127.668	— —	1.162.906 4.424.682	G.
96.529 405.460	505.700 1.961.120	111.485 448.665	230.775 589.285	16.956 71.346	— —	961.445 3.475.876	Kt.
126.391 475.165	544.910 2.153.540	115.185 465.945	139.290 254.205	13.412 64.836	1.386 5.471	940.574 3.419.162	K.
81.987 283.472	280.570 1.050.975	120.875 435.865	127.970 485.530	12.674 55.388	2.029 9.891	626.105 2.321.121	L.
21.498 89.651	86.875 329.000	34.735 148.850	23.280 49.925	12.646 44.936	— 51	179.034 662.413	S.
980.120 3.941.815	3.947.068 15.546.852	784.019 3.231.181	1.024.632 2.547.329	134.450 622.766	28.055 115.613	6.898.344 26.005.556	1931
4.815.813	18.107.907	3.616.549	2.274.163	635.822	113.415	29.563.669	1930
6.450.352	22.850.676	4.449.264	2.532.532	854.476	96.090	37.233.390	1929
6.628.803	21.630.884	4.374.792	2.450.001	705.974	87.283	35.877.737	1928
6.376.560	20.784.648	4.000.827	2.274.336	671.881	102.803	34.211.055	1927
5.489.994	18.190.703	3.188.870	1.968.235	902.729	432.823	30.173.354	1926

V. Praca Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	199	200	201	202	203	204
	Przebiegi parowozów — <i>Parcours des locomotives</i>					
	Ogółem w pociągach i bez pociągów <i>Total général dans les trains et sans trains</i>	na 1 km. eksploatowany <i>par 1 km. exploité</i>	% przebiegu parowozów z pociągami do ogólnego przebiegu <i>Pourcentage du parcours des locomotives dans les trains par rapport au parcours général</i>	% przebiegu parowozów bez pociągów do ogólnego przebiegu <i>Pourcentage du parcours des locomotives sans trains par rapport au parcours général</i>	Przeciętny dzienny przebieg parowozu czynnego <i>Parcours en moyenne par jour d'une locomotive en service</i>	
					w pociągach osobowych <i>dans les trains de voyageurs</i>	w pociągach towarowych <i>dans les trains de marchandises</i>
189+198	199:4	$\frac{189 \times 100}{199}$	$\frac{198 \times 100}{199}$			
Parowozokilometrów — <i>Locomotives-kilomètres</i>						
W.	7.698.772 32.418.934	— 13.938	— 81,4	— 18,6	— 179	— 106
R.	3.280.600 13.846.326	— 5.892	— 82,8	— 17,2	— 197	— 118
Wl.	2.357.876 9.629.820	— 3.188	— 85,5	— 14,5	— 160	— 107
P.	4.686.690 19.166.088	— 7.920	— 90,1	— 9,9	— 183	— 146
G.	5.289.412 22.161.816	— 9.561	— 80,0	— 20,0	— 192	— 163
Kt.	3.068.858 11.945.084	— 19.744	— 70,9	— 29,1	— 172	— 79
K.	3.874.104 15.451.026	— 10.889	— 77,9	— 22,1	— 177	— 77
L.	3.215.945 12.766.218	— 6.497	— 81,8	— 18,2	— 183	— 116
S.	1.294.481 5.166.860	— 4.524	— 87,2	— 12,8	— 174	— 109
1931	34.766.738 142.552.172	— 8.115	— 81,8	— 18,2	— 180	— 113
1930	146.182.847	8.425	79,8	20,2	176	107
1929	163.769.330	9.500	77,3	22,7	176	110
1928	157.150.165	9.132	77,2	22,8	169	108
1927	147.227.217	8.587	76,8	23,2	170	106
1926	132.988.675	7.829	77,3	22,7	165	101

matériel roulant.

205	206	207	208	209	210	211	212	213			
Przebiegi wagonów osobowych w pociągach — <i>Parcours des voitures à voyageurs dans les trains</i>											
ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>				Ogółem we wszystkich pociągach <i>Total général dans tous les trains</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	o/10 stosunek przebiegu wago- nów osobowych do przebiegu towar. (ładown. i próżn.) <i>Pourcentage du parcours des voitures à voyageurs par rapport au parcours des wagons à mar- chandises (chargés et vides)</i>	Przebieg wagonów osobowych czynnego Farcours moyen d'un wagon à voyageurs en service			
	towarowych <i>des marchandises</i>	wojskowych i sanitar- nych <i>militaires et sanitaires</i>	gospodarczych i ro- boczych <i>de matériaux et de ser- vice</i>	Razem w pocią- gach ruchu towa- rowego — Total dans les trains du trafic marchandises				roczny <i>par an.</i>	dzienny <i>par jour</i>		
										206 + 207 + 208	210 : 4
										210 × 100 219 + 227	210 : 131
Osio-kilometrów — <i>Essieux-kilomètres</i>											
105.860.026 433.398.396	6.032.653 26.476.812	26.279 507.389	325.673 1.904.885	6.384.605 28.889.086	112.244.631 462.287.482	— 198.748	— 34,1	169.212 156	W.		
33.819.353 135.301.893	4.331.646 14.533.138	12.132 272.838	88.772 544.202	4.432.550 15.350.178	38.251.903 150.652.071	— 64.107	— 40,4	173.562 182	R.		
30.796.957 123.002.229	1.693.396 6.404.797	1.720 283.752	19.966 350.885	1.715.082 7.039.434	32.512.039 130.041.663	— 43.046	— 58,4	193.514 207	Wl.		
47.868.339 181.320.239	5.158.979 20.317.936	— 42.862	204.734 982.273	5.363.713 21.343.071	53.232.052 202.663.310	— 83.745	— 21,7	168.325 169	P.		
53.599.700 228.841.020	3.965.783 18.663.759	— 51.560	145.877 898.517	4.111.660 19.613.836	57.711.360 248.454.856	— 107.185	— 26,8	207.218 206	G.		
32.654.966 120.792.479	1.931.815 8.284.432	— 1.720	2.086 9.091	1.933.901 8.295.243	34.588.867 129.087.722	— 213.368	— 35,3	136.025 141	Kt.		
38.442.069 154.083.998	3.154.628 13.281.553	— 16.807	27.222 109.439	3.181.850 13.407.799	41.623.919 167.491.797	— 118.035	— 43,0	136.394 173	K.		
31.810.747 127.657.402	2.583.130 10.340.712	— 191.306	6.848 98.209	2.589.978 10.629.991	34.400.725 138.287.393	— 70.375	— 41,8	119.419 150	L.		
13.369.325 53.005.334	975.264 4.822.670	— 68.183	668 40.191	975.932 4.930.944	14.345.257 57.936.278	— 50.732	— 64,4	111.846 148	S.		
388.221.482 1.557.402.990	29.827.294 123.125.709	40.131 1.436.181	821.846 4.937.692	30.689.271 129.499.582	418.910.753 1.686.902.572	— 96.032	— 33,8	160.230 168	1931		
1.640.951.661	133.532.546	1.802.513	4.862.964	140.198.023	1.781.149.684	102.654	35,4	169.520	181 1930		
1.627.772.665	151.743.992	1.059.507	5.560.790	158.364.289	1.786.136.954	103.610	30,0	174.581	188 1929		
1.569.226.807	141.708.421	908.697	3.165.293	145.782.411	1.715.009.218	99.663	29,7	171.432	183 1928		
1.471.694.352	126.749.644	216.316	2.267.002	129.232.962	1.600.927.314	93.370	30,7	167.269	179 1927		
1.354.451.892	102.327.455	589.479	1.897.507	104.814.441	1.459.266.333	85.905	33,8	156.540	168 1926		

Dyrekcje Okręgowe — Directions

V. Praca
Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	214	215	216	217	218	219	220	221
	Przebiegi wagonów towarowych ładownych w pociągach Parcours des wagons à marchandises chargés dans les trains							
	ruchu towarowego du trafic marchandises				Razem w pociągach ruchu towarowego Total du parcours dans les trains du trafic marchandises	Ogółem we wszystkich pociągach Total dans tous les trains	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	% stosunek przebiegu wago- nów ładownych do ogółu prze- biegu wagonów towarowych Pourcentage du parcours des wa- gons chargés par rapport au par- cours total des wagons à marchan.
	ruchu osobowego du trafic voyageurs	towarowych des marchandises	wojskowych i sani- tarnych militaires et sanitaires	gospodarczych i ro- boczych de matériaux et de service				
					215 + 216 + 217	214 + 218	219 : 4	219 × 100
Osio-kilometrów — Essieux-kilomètres								235
W.	1.262.530 6.451.293	158.046.984 731.437.753	11.032 3.457.999	196.306 5.377.092	158.254.322 740.272.844	159.516.852 746.724.137	— 321.034	— 55,1
R.	763.280 3.334.892	55.496.921 236.361.504	57.566 1.052.734	48.238 10.590.586	55.602.725 248.004.824	56.366.005 251.339.716	— 106.953	— 67,3
Wl.	2.517.052 10.656.856	28.529.374 116.118.960	16.380 2.889.024	103.167 11.882.798	28.648.921 130.890.782	31.165.973 141.547.638	— 46.855	— 63,6
P.	1.347.293 5.245.894	123.793.748 525.522.163	— 268.324	114.209 410.341	123.907.957 526.200.828	125.255.250 531.446.722	— 219.606	— 56,8
G.	1.905.484 8.537.834	104.120.201 506.641.361	— 117.507	86.814 3.622.372	104.207.015 510.381.240	106.212.499 518.919.074	— 223.865	— 55,9
Kt.	571.670 2.682.037	45.914.681 209.651.845	— 17.752	3.400 48.639	45.918.081 209.718.236	46.489.751 212.400.273	— 351.075	— 58,1
K.	584.118 2.526.478	55.584.756 239.739.732	— 27.314	30.639 422.684	55.615.395 240.189.730	56.199.513 242.716.208	— 171.047	— 62,3
L.	660.318 3.544.384	47.057.528 209.943.391	— 1.141.645	19.247 414.046	47.076.775 211.499.082	47.737.093 215.043.466	— 109.437	— 65,0
S.	947.379 3.349.125	11.390.929 49.662.675	— 166.796	1.146 433.898	11.392.075 50.263.369	12.339.454 53.612.494	— 46.946	— 59,6
1931	10.559.124 46.328.793	629.935.122 2.825.079.384	84.978 9.139.095	603.166 33.202.456	630.623.266 2.867.420.935	641.182.390 2.913.749.728	— 165.874	— 58,4
1930	45.470.126	2.901.686.864	14.053.211	34.801.365	2.950.541.440	2.996.011.566	172.670	59,7
1929	49.395.293	3.521.387.319	9.512.832	33.974.836	3.564.874.987	3.614.270.280	209.657	60,7
1928	50.272.049	3.419.288.231	3.738.239	42.586.452	3.465.612.922	3.515.884.971	204.317	61,0
1927	51.041.009	3.067.500.927	1.414.162	29.315.088	3.098.230.177	3.149.271.186	183.674	60,4
1926	44.336.556	2.504.539.093	2.552.870	26.388.493	2.533.480.456	2.577.817.012	151.752	59,6

taboru.
matériel roulant.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	222	223	224	225	226	227	228	229
	Przebiegi wagonów towarowych próżnych w pociągach Parcours des wagons à marchandises vides dans les trains							
	ruchu towarowego du trafic marchandises				Razem ruchu towa- rowego Total du parcours du trafic marchandises	Ogółem we wszystkich pociągach Total du parcours dans tous les trains	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	% stosunek przebiegu wagonów próż- nych do ogółu wagonów towarowych Pourcentage du parcours des wagons vides par rapport au parcours total des wagons à marchan.
	Towarowych Des marchandises	Wojskowych i sani- tarnych Militaires et sanitaires	Gospodarczych i ro- boczych De matériaux et de service					
					223 + 224 + 225	222 + 226	227 : 4	227 × 100
Osio-kilometrów — Essieux-kilomètres								235
W.	164.314 1.317.069	123.572.457 601.054.033	1.410 334.682	317.557 5.628.367	123.891.424 607.017.082	124.055.738 608.334.151	— 261.537	— 44,9
R.	206.387 837.731	24.244.670 110.282.065	34.188 230.022	77.554 10.668.606	24.356.412 121.180.693	24.562.799 122.018.424	— 51.923	— 32,7
Wl.	1.120.399 4.507.760	15.489.301 65.194.126	— 245.462	71.139 11.150.239	15.560.440 76.589.827	16.680.839 81.097.587	— 26.845	— 36,4
P.	287.477 1.249.795	95.247.678 401.991.641	— 88.893	111.261 736.467	95.358.939 402.817.001	95.646.416 404.066.796	— 166.970	— 43,2
G.	519.011 2.433.828	78.753.574 403.187.726	— 4.726	157.868 3.620.940	78.911.442 406.813.392	79.430.453 409.247.220	— 176.552	— 44,1
Kt.	58.145 334.287	32.128.810 152.505.327	— —	1.622 30.677	32.130.432 152.536.004	32.188.577 152.870.291	— 252.678	— 41,9
K.	400.162 1.250.375	37.437.191 145.090.308	— 104	15.667 303.542	37.452.858 145.393.954	37.853.020 146.644.329	— 103.343	— 37,7
L.	504.299 1.966.289	29.010.161 113.139.436	— 101.432	15.892 367.068	29.026.053 113.607.936	29.530.352 115.574.225	— 58.816	— 35,0
S.	383.255 1.546.261	7.997.252 34.624.050	— 28.948	3.784 172.362	8.001.036 34.825.360	8.384.291 36.371.621	— 31.849	— 40,4
1931	3.643.449 15.433.395	443.881.094 2.027.068.712	35.598 1.034.269	772.344 32.678.268	444.689.036 2.060.781.249	448.332.485 2.076.224.644	— 118.196	— 41,6
1930	16.520.927	1.975.583.954	1.843.842	32.576.424	2.010.004.220	2.026.525.147	116.795	40,3
1929	18.650.972	2.283.634.514	2.120.200	31.979.887	2.317.734.601	2.336.385.573	135.529	39,3
1928	21.202.771	2.190.215.422	469.570	39.546.626	2.230.231.618	2.251.434.389	130.836	39,0
1927	23.890.857	2.012.183.089	133.980	26.249.474	2.038.566.543	2.062.457.400	120.288	39,6
1926	23.970.122	1.696.630.067	189.610	24.239.747	1.721.059.424	1.745.029.546	102.727	40,4

V. Praca
Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	230	231	232	233	234	235	236	237	
	Przebiegi wagonów towarowych ładownych i próżnych razem w pociągach . Parcours des wagons chargés et vides dans les trains								
	ruchu osobowego du trafic voyageurs	ruchu towarowego du trafic marchandises				Ogółem we wszystkich pociągach Total général dans tous les trains	na 1 km. eksploata- cyjny par 1 km. exploité	Przeciętny przebieg wagonu towarowego czynnego Parcours moyen d'un wagon à marchandi- ses en service	
		Towarowych Des marchandises	Wojskowych i sanitarnych Militaires et sanitaires	Gospodarczych i roboczych De matériaux et de service	Razem Total			a) roczny par an	b) dzien- ny par jour
214 + 222	215 + 223	216 + 224	217 + 225	231 + 232 + 233	230 + 234	235 : 4	235 : 167		
Osio-kilometrów — Essieux-kilomètres									km km
W.	1.426.844 7.768.362	281.619.441 1.332.491.786	12.442 3.792.681	513.863 11.005.459	282.145.746 1.347.289.926	283.572.590 1.355.058.288	— 582.570	— 74.315	— 90
R.	969.667 4.172.623	79.741.591 346.643.569	91.754 1.282.756	125.792 21.259.192	79.959.137 369.185.517	80.920.804 373.358.140	— 158.876	— 47.201	— 60
Wl.	3.637.451 15.164.616	44.018.675 181.313.086	16.380 3.134.486	174.306 23.033.037	44.209.361 207.480.609	47.846.812 222.645.225	— 73.70	— 66.800	— 81
P.	1.634.770 6.495.689	219.041.426 927.513.804	— 357.217	225.470 1.146.808	219.266.896 929.017.829	220.901.666 935.513.518	— 386.576	— 95.015	— 123
G.	2.424.495 10.971.662	182.873.775 909.829.087	— 122.233	244.682 7.243.312	183.118.457 917.194.632	185.542.952 928.166.294	— 400.417	— 58.515	— 67
Kt.	629.815 3.016.324	78.043.491 362.157.172	— 17.752	5.022 79.316	78.048.513 362.254.240	78.678.328 365.270.564	— 603.753	— 23.818	— 31
K.	984.280 3.776.853	93.021.947 384.830.040	— 27.418	46.306 726.226	93.068.253 385.583.684	94.052.533 389.360.537	— 274.391	— 34.136	— 42
L.	1.164.617 5.510.673	76.067.689 323.082.827	— 1.243.077	35.139 781.114	76.102.828 325.107.018	77.267.445 330.617.691	— 168.253	— 60.697	— 83
S.	1.330.634 4.895.386	19.388.181 84.286.725	— 195.744	4.930 606.260	19.393.111 85.088.729	20.723.745 89.984.115	— 78.795	— 41.853	— 57
1931	14.202.573 61.772.188	1.073.816.216 4.852.148.096	120.576 10.173.364	1.375.510 65.880.724	1.075.312.302 4.928.202.184	1.089.514.875 4.989.974.372	— 284.070	— 55.739	— 69
1930	61.991.053	4.877.270.818	15.897.053	67.377.789	4.960.545.660	5.022.536.713	289.466	50.502	65
1929	68.046.265	5.805.021.833	11.633.032	65.954.723	5.882.609.588	5.950.655.853	345.186	46.768	60
1928	71.474.820	5.609.503.653	4.207.809	82.133.078	5.695.844.540	5.767.319.360	335.153	48.857	60
1927	74.931.866	5.079.684.016	1.548.142	55.564.562	5.136.796.720	5.211.728.586	303.962	46.801	59
1926	68.306.678	4.201.169.160	2.742.480	50.628.240	4.254.539.880	4.322.846.558	254.480	45.635	55

taboru.
matériel roulant.

238	239	240	241	242	243	244	
Przebiegi wszystkich wagonów w pociągach — <i>Parcours de tous les wagons dans les trains</i>							
ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>				Ogółem we wszystkich pociągach <i>Parcours total dans tous les trains</i>	na 1 km. eksploata- cyjny <i>par 1 km. exploité</i>	Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>
	Towarowych <i>Des marchandises</i>	Wojskowych i sanitarnych <i>Militaires et sanitaires</i>	Gospodarczych i ro- boczych <i>De matériaux et de services</i>	Razem ruchu towarowego <i>Total du parcours du trafic mar- chandises</i>			
				239 + 240 + 241			
Osio-kilometrów — <i>Essieux-kilomètres</i>							
107.286.870 441.166.758	287.652.094 1.358.968.598	38.721 4.300.070	839.536 12.910.344	288.530.351 1.376.179.012	395.817.221 1.817.345.770	— 781.318	W.
34.789.020 139.474.516	84.073.237 361.176.707	103.886 1.555.594	214.564 21.803.394	84.391.687 384.535.695	119.180.707 524.010.211	— 222.983	R.
34.434.408 138.166.845	45.712.071 187.717.883	18.100 3.418.238	194.272 23.383.922	45.924.443 214.520.043	80.358.851 352.686.888	— 116.745	Wl.
49.503.109 187.815.928	224.200.405 947.831.740	— 400.079	430.204 2.129.081	224.630.609 950.360.900	274.133.718 1.138.176.828	— 470.321	P.
56.024.195 239.812.682	186.839.558 928.492.846	— 173.793	390.559 8.141.829	187.230.117 936.808.468	243.254.312 1.176.621.150	— 507.602	G.
33.284.781 123.808.803	79.975.306 370.441.604	— 19.472	7.108 88.407	79.982.414 370.549.483	113.267.195 494.358.286	— 817.121	Kt.
39.426.349 157.860.851	96.176.575 398.111.593	— 44.225	73.528 835.665	96.250.103 398.991.483	135.676.452 565.852.334	— 392.426	K.
32.975.364 133.168.075	78.650.819 333.423.539	— 1.434.147	41.987 879.323	78.692.806 335.737.009	111.668.170 468.905.084	— 238.629	L.
14.699.959 57.900.720	20.363.445 89.109.295	— 263.927	5.598 646.451	20.369.043 90.019.673	35.069.002 147.920.393	— 129.527	S.
402.424.055 1.619.175.178	1.103.643.510 4.975.273.805	160.707 11.609.545	2.197.356 70.818.416	1.106.001.573 5.057.701.766	1.508.425.628 6.676.876.944	— 380.102	1931
1.702.942.714	5.010.803.364	17.699.566	72.240.753	5.100.743.683	6.803.686.397	392.120	1930
1.695.818.930	5.956.765.825	12.692.539	71.515.513	6.040.973.877	7.736.792.807	448.796	1929
1.640.701.627	5.751.212.074	5.116.506	85.298.371	5.841.626.951	7.482.328.578	434.783	1928
1.546.626.218	5.206.433.660	1.764.458	57.831.564	5.266.029.682	6.812.655.900	397.322	1927
1.422.758.570	4.303.496.615	3.331.959	52.525.747	4.359.354.321	5.782.112.891	340.585	1926

V. Praca
Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	245	246	247	248	249	250	251
	Przebiegi pociągów — <i>Parcours des trains</i>						
	ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	ruchu towarowego — <i>en trafic marchandises</i>				na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>
			Towarowych <i>Des marchandises</i>	Wojskowych i sanitarnych <i>Militaires et sanitaires</i>	Gospodarczych i roboczych <i>Des matériaux et de service</i>	Razem ruchu towarowego <i>Total du parcours du trafic marchandises</i>	
		245 : 4				247 + 248 + 249	250 : 4
Pociągo-kilometrów — <i>Trains-kilomètres</i>							
W.	3.741.468 15.325.610	— 6.589	2.470.966 11.035.737	997 42.618	22.419 237.515	2.494.382 11.315.870	— 4.865
R.	1.538.397 6.628.414	— 2.821	1.045.593 4.233.900	1.222 16.818	13.000 396.560	1.059.815 4.647.278	— 1.978
Wl.	1.391.441 5.854.838	— 1.938	550.982 2.141.874	130 31.210	46.230 319.012	597.342 2.492.096	— 825
P.	2.106.797 8.105.049	— 3.349	2.014.018 8.104.644	— 3.988	15.716 66.004	2.029.734 8.174.636	— 3.378
G.	2.325.335 9.823.738	— 4.238	1.699.025 8.017.635	— 1.930	19.884 184.680	1.718.909 8.204.245	— 3.539
Kt.	1.196.119 4.581.962	— 7.573	856.769 3.702.228	— 208	1.456 11.014	858.225 3.713.450	— 6.138
K.	1.729.626 6.849.594	— 4.827	1.112.678 4.717.675	— 478	5.118 37.396	1.117.796 4.755.549	— 3.351
L.	1.595.123 6.285.778	— 3.199	972.619 3.985.991	— 14.286	3.694 46.283	976.313 4.046.560	— 2.059
S.	788.040 2.925.912	— 2.562	301.572 1.452.195	— 2.911	229 12.767	301.801 1.467.873	— 1.285
1931	16.412.346 66.380.895	— 3.779	11.024.222 47.391.879	2.349 114.447	127.746 1.311.231	11.154.317 48.817.557	— 2.779
1930	64.442.608	3.714	49.178.021	183.051	1.251.537	50.612.609	2.916
1929	62.884.189	3.648	59.866.811	126.172	1.390.136	61.383.119	3.561
1928	60.041.093	3.489	57.722.448	62.778	1.493.371	59.278.597	3.445
1927	56.746.490	3.310	53.348.104	21.335	1.045.914	54.415.353	3.174
1926	54.757.927	3.224	45.385.626	39.987	988.299	46.413.912	2.732

taboru.
matériel roulant.

252	253	254		255		Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przebiegi pociągów — <i>Parcours des trains</i>						
Ogółem ruchu osobowego i towarowego <i>Total du trafic voyageurs et marchandises</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	a.	b.	Przeciętna szybkość (handlowa) biegu pociągu na godzinę <i>Vitesse moyenne du parcours du train</i>		
		% stosunek przebiegu pociągów ruchu osobowego do ogólnego przebiegu <i>Pourcentage du parcours des trains du trafic voyageurs par rapport au parcours total</i>	% stosunek przebiegu pociągów ruchu towarowego do ogólnego przebiegu <i>Pourcentage du parcours des trains du trafic marchandises par rapport au parcours total</i>	a.	b.	
				ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>	
245 + 250	252 : 4	$\frac{245 \times 100}{252}$	$\frac{250 \times 100}{252}$			
Pociągo-kilometrów — <i>Trains-kilomètres</i>						
6.235.850 26.641.480	— 11.454	— 57,5	— 42,5	— 41	— 16	W.
2.598.212 11.275.692	— 4.798	— 58,8	— 41,2	— 40	— 17	R.
1.988.783 8.346.934	— 2.763	— 70,1	— 29,9	— 39	— 15	Wl.
4.136.531 16.279.685	— 6.727	— 49,8	— 50,2	— 38	— 17	P.
4.044.244 18.027.983	— 7.777	— 54,9	— 45,1	— 32	— 17	G.
2.054.344 8.295.412	— 13.711	— 55,5	— 44,5	— 31	— 13	Kt.
2.847.422 11.605.143	— 8.178	— 59,0	— 41,0	— 30	— 13	K.
2.571.436 10.332.338	— 5.258	— 60,8	— 39,2	— 35	— 16	L.
1.089.841 4.393.785	— 3.847	— 66,6	— 33,4	— 29	— 16	S.
27.566.663 115.198.452	— 6.558	— 57,6	— 42,4	— 36	— 16	1931
115.055.217	6.631	56,0	44,0	34	15	1930
124.267.308	7.208	50,6	49,4	32	14	1929
119.319.690	6.934	50,3	49,7	31	14	1928
111.161.843	6.483	51,0	49,0	31	14	1927
101.171.839	5.956	54,1	45,9	—	—	1926

V. Praca

Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	256	257	258	259	260	261	262
	Przebieg ciężaru pociągów (brutto) — <i>Parcours du poids des trains (brutto)</i>						
	ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	ruchu towarowego — <i>du trafic marchandises</i>			Razem <i>Total</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>
			towarowych <i>des marchandises</i>	wojskowych i sanitarnych <i>militaires et sanitaires</i>	gospodarczych i roboczych <i>des matériaux et de service</i>		
		256 : 4				258 + 259 + 260	261 : 4
Tysiące tonno-kilometrów — <i>Milliers des tonnes-kilomètres</i>							
W.	968.498 4.020.601	— 1.729	2.379.640 11.223.977	269 29.556	6.065 86.171	2.385.974 11.339.704	— 4.875
R.	328.423 1.316.697	— 560	791.472 3.342.894	729 10.316	1.599 135.983	793.800 3.489.193	— 1.485
Wl.	339.881 1.357.597	— 449	390.183 1.564.356	140 24.467	1.745 159.907	392.068 1.748.730	— 579
P.	418.241 1.608.059	— 664	1.878.791 8.041.473	— 2.592	3.210 14.807	1.882.001 8.058.872	— 3.330
G.	453.227 1.968.753	— 849	1.555.692 7.766.347	— 1.250	2.610 52.267	1.558.302 7.819.864	— 3.374
Kt.	252.577 938.020	— 1.550	702.343 3.198.957	— 138	54 650	702.397 3.199.745	— 5.289
K.	349.997 1.412.554	— 995	812.818 3.469.481	— 325	639 6.731	813.457 3.476.537	— 2.450
L.	294.111 1.180.669	— 601	671.787 2.906.579	— 9.188	305 6.080	672.092 2.921.847	— 1.487
S.	136.712 527.412	— 462	150.312 693.775	— 1.819	24 4.198	150.336 699.792	— 613
1931	3.541.667 14.330.362	— 816	9.333.038 42.207.839	1.138 79.651	16.251 466.794	9.350.427 42.754.284	— 2.434
1930	14.884.008	857	42.431.825	116.572	479.537	43.027.934	2.479
1929	14.435.278	837	50.467.522	81.617	500.965	51.050.104	2.961
1928	13.891.391	807	48.004.999	36.133	579.470	48.620.602	2.825
1927	13.111.066	765	42.792.793	12.156	387.804	43.192.753	2.519
1926	11.970.774	705	34.701.635	24.398	353.234	35.079.267	2.065

taboru.

matériel roulant.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	263	264	265	266	267	268	269
	Przebieg ciężaru pociągów (brutto) — <i>Parcours du poids des trains (brutto)</i>						
	Ogółem ruchu osobowego i towarowego <i>Total du parcours du trafic voyageurs et marchandises</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	Przebieg ciężaru ładunków w pociągach ruchu towarowego (netto) — <i>Parcours du poids des marchandises dans les trains du trafic marchandises (netto)</i>				na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>
			towarowych <i>des marchandises</i>	wojskowych i sanitarnych <i>militaires et sanitaires</i>	gospodarczych i roboczych <i>des matériaux et de service</i>	Razem <i>Total</i>	
	256 + 261	263 : 4				265 + 266 + 267	268 : 4
Tysiące tonno-kilometrów — <i>Milliers des tonnes-kilomètres</i>							
W.	3.354.472 15.360.305	— 6.604	1.170.293 5.490.677	63 8.761	1.247 31.281	1.171.603 5.530.719	— 2.378
R.	1.122.223 4.805.890	— 2.045	403.490 1.697.020	256 2.867	357 60.689	404.103 1.760.576	— 749
Wl.	731.949 3.106.327	— 1.028	200.615 788.199	59 9.494	873 65.804	201.547 863.497	— 286
P.	2.300.242 9.666.931	— 3.995	947.494 4.073.482	— 817	560 2.620	948.054 4.076.919	— 1.685
G.	2.011.529 9.788.617	— 4.223	770.966 3.843.623	— 344	484 21.415	771.450 3.865.382	— 1.668
Kt.	954.974 4.137.765	— 6.839	362.443 1.684.127	— 46	19 286	362.462 1.684.459	— 2.784
K.	1.163.454 4.889.091	— 3.445	381.817 1.694.931	— 86	219 3.121	382.036 1.698.138	— 1.197
L.	966.203 4.102.516	— 2.088	318.184 1.444.647	— 2.591	124 2.654	318.308 1.449.892	— 738
S.	287.048 1.227.204	— 1.075	70.531 317.468	— 533	7 2.285	70.538 320.286	— 280
1931	12.892.094 57.084.646	— 3.250	4.625.833 21.034.174	378 25.539	3.890 190.155	4.630.101 21.249.868	— 1.210
1930	57.911.942	3.337	21.290.947	36.288	190.906	21.518.141	1.240
1929	65.485.382	3.799	25.585.654	25.590	205.475	25.816.719	1.497
1928	62.511.993	3.633	24.385.163	11.952	259.969	24.657.084	1.433
1927	56.303.819	3.284	21.609.088	4.040	164.493	21.777.621	1.270
1926	47.050.041	2.770	17.171.417	7.296	149.248	17.327.961	1.020

V. Praca
Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	270	271	272	273	274	275
	Przeciętne składy pociągów — Composition moyenne des trains					
	ruchu osobowego du trafic voyageurs	Ruchu towarowego — Du trafic marchandises			Ogółem ruchu towarowego Total du trafic marchandises	Ogółem wszystkich pociągów Total des tous les trains
		towarowych des marchandises	wojskowych i sanitarnych militaires et sanitaires	gospodarczych i roboczych des matériaux et de service		
Ilość osi — Nombre d'essieux						
W.	28,8 28,9	117,1 123,4	38,8 100,9	37,4 54,4	116,3 121,8	63,8 68,5
R.	24,1 22,3	80,4 85,3	85,0 92,5	16,5 55,0	79,6 82,7	48,2 48,9
Wl.	25,9 24,6	83,0 90,8	139,2 109,5	4,2 73,3	76,9 88,6	42,0 43,7
P.	23,7 23,5	117,5 122,8	— 100,3	27,4 32,0	116,8 122,0	68,6 72,3
G.	24,7 24,9	116,3 121,5	— 90,0	19,6 44,0	115,1 119,7	63,2 67,9
Kt.	27,8 27,1	96,8 103,6	— 93,6	4,9 8,0	96,6 103,3	55,9 60,6
K.	22,9 23,3	86,4 88,7	— 92,7	14,4 22,3	86,1 88,2	48,0 49,4
L.	20,8 21,3	84,3 87,8	— 100,4	11,4 19,0	84,0 87,0	44,3 44,2
S.	18,7 19,9	67,5 61,4	— 90,7	24,4 50,6	67,5 61,3	32,5 34,0
1931	25,0 24,8	102,7 101,9	68,4 96,7	17,2 57,7	101,7 100,8	56,1 59,1
1930	26,4	101,9	96,7	57,7	100,8	59,1
1929	27,0	99,5	100,5	51,4	98,4	62,3
1928	27,3	99,6	81,5	57,1	98,5	62,7
1927	27,3	97,6	82,7	55,3	96,8	61,3
1926	26,0	94,8	83,6	53,1	93,9	57,2

taboru.

matériel roulant.

276	277	278	279	280	281	282	283	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przeciętny ciężar pociągu (brutto) — Poids moyen du train (brutto)								
ruchu osobowego du trafic voyageurs	ruchu towarowego — du trafic marchandises				Ogółem wszystkich pociągów Total des tous les trains	Przeciętny ciężar brutto przypadający w pociągach towarowych na jednostkę Poids moyen brutto supporté dans les trains à marchandises par		
	towarowych des marchandises	wojskowych i sanitarnych militaires et sanitaires	gospodarczych i roboczych des matériaux et de service	Razem pociągów ruchu towarowego Total des trains du trafic marchandises		a.	b.	
						na wagon un wagon	na oś un essieu d'un wagon	
T o n n — — T o n n e s								
260 263	969 1.019	270 694	271 363	962 1.004	541 579	18,12 18,17	8,27 8,26	W.
229 213	757 790	596 613	123 343	749 751	455 450	20,62 20,37	9,42 9,26	R.
256 242	708 757	1.077 784	38 501	656 722	382 385	18,68 18,34	8,53 8,34	Wl.
201 201	986 1.043	— 650	204 224	980 1.036	577 615	18,38 18,68	8,39 8,50	P.
201 205	969 1.017	— 648	131 283	959 1.000	524 566	18,24 18,41	8,33 8,37	G.
211 205	851 896	— 663	37 59	850 893	472 508	19,25 19,03	8,79 8,65	Kt.
204 209	730 775	— 680	125 180	727 770	412 434	18,50 19,22	8,45 8,73	K.
186 189	721 767	— 643	83 131	719 759	384 406	18,73 19,22	8,55 8,74	L.
175 182	498 478	— 625	105 329	498 477	267 282	16,15 17,13	7,38 7,79	S.
220 220	869 919	484 696	127 356	861 903	480 509	18,53 18,68	8,46 8,49	1931
231	863	637	383	850	503	18,13	8,47	1930
230	843	647	360	832	527	18,21	8,47	1929
231	832	576	388	820	524	18,45	8,35	1928
231	802	570	371	794	507	17,92	8,22	1927
219	765	610	357	756	465	18,22	8,06	1926

V. Praca
Travail du

Dyrekcje Okręgowe — Directions	284	285	286	287	288	289
	Przeciętny ciężar ładunku w pociągu ruchu towarowego (netto) Poids moyen des marchandises dans le train au trafic marchandises (netto)					
	towarowych des marchandises	wojskowych i sanitarnych militaires et sanitaires	gospodarczych i roboczych des matériaux et de service	Razem Total	Przeciętny ciężar (netto) przypadający na jednostkę ładowną Poids moyen (netto) supporté par une unité chargée	
					na wagon par un wagon	na oś par un essieu
	Tonn — Tonnes					
W.	477 499	63 206	56 132	473 490	16,23 16,52	7,41 7,51
R.	386 401	209 170	27 153	381 379	15,92 15,79	7,27 7,18
Wl.	364 384	454 304	19 206	337 359	15,40 15,15	7,03 6,89
P.	499 529	— 205	36 40	495 525	16,87 17,15	7,70 7,80
G.	482 504	— 178	24 116	476 495	16,32 16,78	7,45 7,63
Kt.	440 473	— 221	13 26	439 471	17,40 17,77	7,94 8,08
K.	343 380	— 180	43 83	342 377	15,04 15,68	6,87 7,13
L.	342 383	— 181	34 57	341 378	14,90 15,27	6,80 6,94
S.	234 219	— 183	31 179	234 218	13,56 14,06	6,19 6,39
1931	431 459	161 223	30 145	427 449	16,14 16,45	7,37 7,48
1930	433	198	153	425	15,71	7,34
1929	427	203	148	421	15,63	7,27
1928	422	190	174	416	15,76	7,13
1927	405	189	157	400	15,35	7,04
1926	378	182	151	373	15,50	6,86

taboru.
matériel roulant.

290	291	292	293	294	295	296	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przebiegi pociągów i wagonów motorowych Parcours des trains et des wagons automotrices							
pociągów — des trains	wagonów — des wagons	ciężaru pociągów (brutto) du poids des trains (brutto)	ciężaru ładunków w pociągach (netto) du poids des marchandises (netto)	Przeciętny — En moyenne			
				skład pociągu composition de train	ciężar pociągu (brutto) poids du train (brutto)	ciężar ładunku w pociągach (netto) poids des marchandises dans les trains (netto)	
poc.-km. trains-km.	osio-km. essieux-km.	tonno-kilometry tonnes-kilomètres	osi—essieux	tonn — tonnes			
6.088 37.717	31.768 183.817	287.000 1.726.000	33.000 187.000	5,2 4,9	47,1 45,8	5,4 5,0	W.
—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	Wl.
83.482 283.313	534.744 1.789.931	6.059.000 20.051.000	534.000 1.782.000	6,4 6,3	72,6 70,8	6,4 6,3	P.
112.960 622.160	680.858 3.741.524	7.476.000 41.127.000	681.000 3.741.000	6,0 6,0	66,2 66,1	6,0 6,0	G.
—	—	—	—	—	—	—	Kt.
64.882 270.080	476.582 1.677.286	3.626.000 13.617.000	468.000 1.668.000	7,3 6,2	55,9 50,4	7,2 6,2	K.
—	—	—	—	—	—	—	L.
20.874	86.879	751.000	86.000	4,2	36,0	4,1	S.
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
267.412 1.234.144	1.723.952 7.479.437	17.448.000 77.272.000	1.716.000 7.464.000	6,4 6,1	65,2 62,6	6,4 6,1	1931
1.291.108 *)	7.839.209	80.562.000	7.840.000	6,1	62,4	6,1	1930
863.045	5.092.303	51.800.302	5.102.634	5,9	60,0	5,9	1929
813.199	4.607.951	47.788.754	4.687.065	5,7	58,8	5,8	1928
596.089	3.632.512	36.568.782	4.639.031	6,1	61,3	7,8	1927
512.985	3.044.058	29.818.786	3.714.005	5,9	58,1	7,2	1926

*) W tem wykonano trakcją parową:
pociągo-km.: 102.977 osio-km.: 774.174 tonno-km. brutto: 1.740.000

*) Y compris les parcours de la traction à vapeur:
trains-km.: 102.977 essieux-km.: 774.174 tonnes-km. brutto: 1.740.000

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	297	298	299	300	301	302	303	304
	Załadowano w obrębie Dyrekcji <i>Chargés aux gares d'une Direction</i>	Przyjęto ładownych od kolei obcych <i>Reçus chargés des chemins de fer étrangers</i>	Razem <i>Total</i>	Przyjęto ładownych od sąsiednich Dyrekcji <i>Reçus chargés des Directions voisines</i>	Ogółem załadowano i przyjęto ładownych <i>Total général des wagons chargés et reçus en état chargé</i>	Przeciętnie na jedną stację <i>Moyenne par une station</i>	Wyladowano <i>Nombre des wagons déchargés</i>	Przeciętnie wyladowano na jedną stację <i>Moyenne par une station</i>
			297+298		299+300	301:7		303:7
Wagonów — Wagons								
W.	136.750 591.950	—	136.750 591.950	235.984 1.065.497	372.734 1.657.447	— 8.770	— 691.675	— 3.660
R.	65.959 302.194	284 2.575	66.243 304.769	79.258 323.665	145.501 628.434	— 3.491	— 190.895	— 1.061
Wl.	41.833 179.131	5.691 23.361	47.524 202.492	29.006 119.261	76.530 321.753	— 2.024	— 160.600	— 1.010
P.	69.403 334.574	32.435 136.051	101.838 470.625	150.705 683.143	252.543 1.153.768	— 3.465	— 378.140	— 1.136
G.	59.857 301.864	43.033 172.035	102.890 473.899	194.685 909.707	297.575 1.383.606	— 4.420	— 962.505	— 3.075
Kt.	340.463 1.482.971	11.662 43.394	352.125 1.526.365	70.249 318.149	422.374 1.844.514	— 21.201	— 399.675	— 4.594
K.	90.784 397.362	13.745 49.574	104.529 446.936	130.471 566.089	235.000 1.013.025	— 5.691	— 332.880	— 1.870
L.	60.956 306.712	3.867 27.082	64.823 333.794	76.350 350.227	141.173 684.021	— 2.948	— 268.275	— 1.156
S.	26.282 117.387	6.187 28.013	32.469 145.400	12.122 55.614	44.591 201.014	— 1.675	— 79.570	— 663
1931	892.287 4.014.145	116.904 482.085	1.009.191 4.496.230	—	— 8.887.582	—	— 3.464.215	— 1.934
1930	4.542.425	531.767	5.074.192	—	—	—	3.960.250	2.306
1929	5.538.403	606.046	6.144.449	—	—	—	4.572.720	2.649
1928	5.412.360	599.303	6.011.663	—	—	—	4.452.270	2.581
1927	4.958.113	610.280	5.568.393	—	—	—	—	—
1926	4.417.336	523.388	4.940.724	—	—	—	—	—

Trafic.

305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przeciętna dzienna ilość wagonów ładownych <i>Nombre moyen par jour des wagons chargés</i>									Przeciętny obrót wagonu czynnego <i>Tour moyen d'un wagon en service</i>	
załadowanych w obrębie Dyrekcji <i>chargés aux gares d'une Direction</i>	przyjętych ładownych od kolei obcych <i>reçus chargés des chemins de fer étrangers</i>	Razem załadowanych i przyjętych od kolei obcych <i>Total des wagons chargés et reçus des chemins de fer étrangers</i>	przyjętych ładownych od sąsiednich Dyrekcji <i>reçus chargés des Directions voisines</i>	Razem załadowanych i przyjętych ładownych w ogóle <i>Total des wagons chargés et reçus en état chargé</i>	przeciętnie na jedną stację <i>moyenne par une station</i>	wyladowanych <i>nombre des wagons déchargés</i>	przeciętnie na jedną stację <i>moyenne par une station</i>	ogólny na całej sieci — en général sur tous les réseaux	Dni <i>Journées</i>	
		305+306		307+308	309:7		311:7			
Wagonów — Wagons										
1.519 1.622	—	1.519 1.622	2.616 2.916	4.135 4.538	— 24	— 1.895	— 10	—	—	W.
733 828	3 7	736 835	880 887	1.616 1.722	— 10	— 523	— 3	—	—	R.
464 490	63 64	527 554	322 327	849 881	— 6	— 440	— 3	—	—	Wl.
769 917	360 372	1.129 1.289	1.670 1.870	2.799 3.159	— 9	— 1.036	— 3	—	—	P.
664 827	477 471	1.141 1.298	2.159 2.491	3.300 3.789	— 12	— 2.637	— 8	—	—	G.
3.777 4.060	129 119	3.906 4.179	781 872	4.687 5.051	— 58	— 1.095	— 13	—	—	Kt.
1.008 1.088	153 136	1.161 1.224	1.449 1.550	2.610 2.774	— 16	— 912	— 5	—	—	K.
674 839	43 74	717 913	846 958	1.563 1.871	— 8	— 735	— 3	—	—	L.
291 321	69 77	360 398	135 152	495 550	— 5	— 218	— 2	—	—	S.
9.899 10.992	1.297 1.320	11.196 12.312	—	—	—	9.491	5	7,3	—	1931
12.436	1.457	13.893	—	—	—	10.850	6	7,2	—	1930
15.153	1.659	16.812	—	—	—	12.528	7	7,6	—	1929
14.785	1.638	16.423	—	—	—	12.198	7	7,2	—	1928
13.582	1.672	15.254	—	—	—	—	—	7,3	—	1927
12.089	1.433	13.522	—	—	—	—	—	7,0	—	1926

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	316	317	318	319	320	321
	Wystawiono — On a dressé					
	Kwitów bagażowych i ekspresowych <i>Bulletins des bagages y compris les colis express</i>	Przeciętnie na stację <i>Moyenne par station</i>	Listów przewozowych — <i>Des lettres de voitures</i>			
			zwyczajnych <i>petite vitesse</i>	przeciętnie na stację <i>moyenne par station</i>	pośpiesznych <i>grande vitesse</i>	przeciętnie na stację <i>moyenne par station</i>
		316 : 7	318 : 7	320 : 7		
I l o ś ć — N o m b r e						
W.	139.052 617.071	— 3.265	320.457 1.395.057	— 7.381	71.292 278.503	— 1.474
R.	36.146 170.043	— 945	104.897 470.340	— 2.613	17.058 79.020	— 439
Wl.	16.823 94.361	— 593	85.738 361.744	— 2.275	20.023 78.284	— 492
P.	85.838 346.524	— 1.041	225.858 946.596	— 2.843	43.170 179.106	— 538
G.	70.854 348.194	— 1.112	179.590 851.904	— 2.722	46.208 168.675	— 539
Kt.	56.190 266.770	— 3.066	356.960 1.509.400	— 17.349	11.900 46.630	— 536
K.	105.457 434.555	— 2.441	277.177 1.126.833	— 6.331	56.770 230.797	— 1.297
L.	57.208 283.575	— 1.222	134.801 553.633	— 2.386	33.296 132.236	— 570
S.	8.633 55.154	— 460	62.106 276.025	— 2.300	7.108 31.624	— 264
1931	576.201 2.616.247	— 1.461	1.747.584 7.491.532	— 4.183	306.825 1.224.875	— 684
1930	3.257.753	1.897	8.794.269	5.122	1.148.311	669
1929	4.063.652	2.354	9.649.817	5.591	1.221.172	707
1928	4.549.188	2.637	10.221.886	5.926	1.303.450	756
1927	3.995.615	2.337	7.846.131	4.588	1.104.358	646
1926	3.545.977	2.032	8.030.708	4.602	1.068.844	613

Trafle.

322	323	324	325	326	327	
Otrzymano z przybycia — <i>On a reçus</i>						
kwitów bagażowych i ekspresowych <i>bulletins des bagages y compris les colis express</i>	przeciętnie na stację <i>moyenne par station</i>	listów przewozowych — <i>des lettres de voitures</i>				Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>
		zwyczajnych <i>petite vitesse</i>	przeciętnie na stację <i>moyenne par station</i>	pośpiesznych <i>grande vitesse</i>	przeciętnie na stację <i>moyenne par station</i>	
	322 : 7					
	I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>					
113.512 561.655	— 2,972	297.395 1.188.249	— 6,287	69.719 275.938	— 1,460	W.
53.868 253.634	— 1,409	127.405 538.078	— 2,989	25.615 106.955	— 594	R.
25.438 125.225	— 788	93.192 408.609	— 2,570	19.690 77.080	— 485	Wl.
86.050 393.581	— 1,182	253.972 1.085.167	— 3,259	38.192 150.888	— 453	P.
81.641 293.680	— 938	308.181 1.130.647	— 3,612	72.320 260.430	— 832	G.
23.740 131.110	— 1,507	175.310 701.080	— 8,058	34.330 154.680	— 1,778	Kt.
92.347 369.450	— 2,076	326.597 1.213.709	— 6,819	71.691 266.423	— 1,497	K.
57.897 270.672	— 1,167	146.842 622.539	— 2,683	26.568 116.233	— 501	L.
7.942 50.046	— 417	70.450 310.704	— 2,589	7.083 31.025	— 259	S.
542.435 2,449,053	— 1,367	1,799,344 7,198,782	— 4,019	365,208 1,439,652	— 804	1931
3,061,590	1,783	8,762,110	5,103	1,353,177	788	1930
—	—	10,541,550	6,107	1,016,495	589	1929
—	—	10,445,045	6,055	1,352,838	784	1928
—	—	9,941,404	5,814	1,019,945	591	1927
—	—	7,336,148	4,204	823,078	472	1926

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	328					329					
	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	f
	Ilość sprzedanych biletów — Nombre des billets délivrés										
	I klasy — En I-ière classe					II klasy — En II-ième classe					
	Według taryfy à tarif			Razem — Total	% od ogólnej ilości sprzedanych biletów pourcentage par rapport au nombre total des billets délivrés	Według taryfy — à tarif				Razem — Total	% od ogólnej ilości sprzedanych biletów pourcentage par rapport au nombre total des billets délivrés
	normalnej—normal	ulgowiej — réduit	wojskowej militaire			normalnej—normal	ulgowiej — réduit	podmiejskiej des banlieues	wojskowej militaire		
				a + b + c	$\frac{328d \times 100}{332}$					a + b + c + d	$\frac{329e \times 100}{332}$
W.	2.917 11.985	104 517	893 2.012	3.914 14.514	— 0,04	262.752 991.267	34.696 150.291	205.287 992.426	5.990 31.499	508.725 2.165.483	— 6,30
R.	187 243	138 232	595 1.139	920 1.614	— 0,02	53.541 158.390	17.943 61.692	— —	4.972 21.868	76.456 241.950	— 3,49
Wl.	524 1.589	8 88	914 2.187	1.446 3.864	— 0,08	48.403 149.253	1.303 6.444	4.894 18.760	6.742 29.111	61.342 203.568	— 3,97
P.	474 1.689	5 50	256 651	735 2.390	— 0,02	71.366 237.374	2.707 11.920	— —	2.377 16.393	76.450 265.687	— 2,24
G.	114 565	22 101	270 1.044	406 1.710	— 0,01	80.951 276.809	2.267 12.602	257.080 1.012.821	2.640 18.575	342.938 1.320.807	— 5,88
Kt.	217 794	137 433	229 708	583 1.935	— 0,01	227.508 809.078	49.880 171.555	— —	2.944 33.877	280.332 1.014.510	— 4,94
K.	649 2.579	109 524	701 2.021	1.459 5.124	— 0,03	113.422 470.250	42.745 157.100	— —	5.547 28.842	161.714 656.192	— 3,76
L.	1.494 5.149	90 714	468 2.576	2.052 8.439	— 0,07	124.087 476.034	30.240 121.594	2.910 62.085	4.634 33.822	161.871 693.535	— 5,59
S.	158 390	1 39	83 174	242 603	— 0,02	22.436 73.492	3.406 25.527	— —	873 4.133	26.715 103.152	— 3,06
1931	6.734 24.983	614 2.698	4.409 12.512	11.757 40.193	— 0,03	1.004.466 3.641.947	185.187 718.725	470.171 2.086.092	36.719 218.120	1.696.543 6.664.884	— 4,96
1930	50.181	4.418	24.684	79.283	0,05	5.445.893	980.103	1.743.722	221.279	8.390.997	5,47
1929	72.578	6.076	23.800	102.454	0,06	5.779.152	890.368	2.410.963	194.648	9.275.131	5,56
1928	69.260	4.821	13.461	87.542	0,05	5.791.215	912.010	1.792.682	165.890	8.661.797	4,96
1927	51.871	3.275	4.637	59.783	0,04	5.212.907	642.853	1.445.240	127.693	7.428.693	4,68
1926	52.987	3.194	2.874	59.055	0,04	5.594.166	653.326	802.835	89.547	7.139.874	4,88

Trafic.

330						Dyrekcje Okręgowe — Directions
a	b	c	d	e	f	
Ilość sprzedanych biletów — Nombre des billets délivrés						
III klasy — En III-ième classe						
według taryfy — à tarif				Razem Total	% od ogólnej ilości pourcentage par rapport au nombre total	
normalnej normal	ulgowej réduit	podmiejskiej de banlieues	wojskowej militaire			
				a + b + c	$\frac{330e \times 100}{332}$	
3.278.517 15.126.548	498.506 2.643.319	2.503.365 13.144.483	116.407 937.561	6.396.795 31.851.911	— 92,68	W.
1.435.940 5.253.567	240.254 1.144.019	— —	48.356 296.251	1.724.550 6.693.837	— 96,49	R.
825.769 3.118.024	128.334 650.330	145.308 674.455	81.474 476.132	1.180.885 4.918.941	— 95,95	Wl.
900.215 3.693.898	218.802 1.039.184	— 69.373	35.666 295.103	1.154.683 5.097.558	— 43,03	P.
806.883 3.198.080	191.063 1.107.963	1.871.333 8.822.790	36.520 285.680	2.905.799 13.414.513	— 59,70	G.
1.385.237 5.978.180	530.879 2.089.395	— —	24.834 151.825	1.940.950 8.219.400	— 40,02	Kt.
2.465.385 11.448.443	1.031.485 4.753.737	— —	47.997 376.759	3.544.867 16.578.939	— 95,10	K.
1.818.755 9.315.886	344.111 1.388.046	90.053 674.364	58.533 328.273	2.311.452 11.706.569	— 94,31	L.
611.101 2.597.735	85.450 579.970	— —	17.340 86.129	713.891 3.263.834	— 96,92	S.
13.527.802 59.730.361	3.268.884 15.395.963	4.610.059 23.385.465	467.127 3.233.713	21.873.872 101.745.502	— 75,64	1931
72.235.535	17.600.904	21.397.201	2.968.688	114.202.328	74,49	1930
77.733.502	18.711.116	22.208.019	2.243.742	120.896.379	72,53	1929
81.576.061	17.769.969	21.829.097	2.016.703	123.191.830	70,67	1928
74.487.586	14.952.950	15.557.044	1.761.710	106.759.290	67,60	1927
73.770.726	14.415.263	9.678.310	1.514.132	99.378.431	68,00	1926

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	331					332	333	334
	a	b	c	d	e	Ilość sprzedanych biletów		% stosunek ilości biletów sprzedanych w okręgu Dyrekcji do ogólnej sumy sprzedanych biletów <i>pourcentage des billets délivrés par une Direction par rapport au nombre total des billets délivrés</i>
	Ilość sprzedanych biletów — <i>Nombre des billets délivrés</i>					Nombre des billets délivrés		
	IV klasy — <i>en IV-ième classe</i>							
	według taryfy — <i>à tarif</i>			Razem — <i>total</i>	% od ogólnej ilości <i>pourcentage par rapport au nombre total</i>	Razem wszystkich klas <i>de toutes les classes ensemble</i>	przeciętnie na jedną stację i przystanek <i>moyenne par station et halte</i>	
normalnej — <i>normal</i>	ulgowej — <i>réduit</i>	podmiejskiej — <i>des banlieues</i>	a + b + c					$\frac{331d \times 100}{332}$
W.	74.832 337.375	— —	— —	74.832 337.375	— 0,98	6.984.266 34.369.283	— 130.187	— 25,55
R.	— —	— —	— —	— —	— —	1.801.926 6.937.401	— 27.639	— 5,16
Wl.	— —	— —	— —	— —	— —	1.243.673 5.126.373	— 22.192	— 3,81
P.	1.603.511 6.289.686	— —	— 191.295	1.603.511 6.480.981	— 54,71	2.835.379 11.846.616	— 28.894	— 8,81
G.	1.701.440 7.732.025	— —	— —	1.701.440 7.732.025	— 34,41	4.950.583 22.469.055	— 58.513	— 16,71
Kt.	2.836.039 11.180.440	27.501 120.488	— —	2.863.540 11.300.928	— 55,03	5.085.405 20.536.773	— 188.411	— 15,27
K.	31.714 140.420	— 53.621	— —	31.714 194.041	— 1,11	3.739.754 17.434.296	— 62.489	— 12,96
L.	4.094 4.094	— —	— —	4.094 4.094	— 0,03	2.479.469 12.412.637	— 39.784	— 9,23
S.	— —	— —	— —	— —	— —	740.848 3.367.589	— 19.026	— 2,50
1931	6.251.630 25.684.040	27.501 174.109	— 191.295	6.279.131 26.049.444	— 19,37	29.861.303 134.500.023	— 55.648	— 100,0
1930	30.297.908	213.401	134.388	30.645.697	19,99	153.318.305	64.016	—
1929	36.083.503	331.023	—	36.414.526	21,85	166.688.490	71.356	—
1928	41.687.847	286.723	442.824	42.417.394	24,32	174.358.563	72.862	—
1927	39.976.293	167.581	4.113.320	44.257.194	27,68	158.504.960	66.515	—
1926	38.954.289	96.712	519.352	39.570.353	27,08	146.147.713	62.995	—

Trafic.

335					336						Dyrekcje Okręgowe — Directions
a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	f	
Ogólny przebieg podróży — <i>Parcours général des voyageurs</i>											
I klasy — <i>En I-ière classe</i>					II klasy — <i>En II-ième classe</i>						
według taryfy — <i>à tarif</i>					według taryfy — <i>à tarif</i>						
normalnej — <i>normal</i>	ulgowej — <i>réduit</i>	wojskowej — <i>militaire</i>	Razem — <i>Total</i>	% od sumy ogólnej przebiegu — <i>pourcentage par rapport au nombre total</i>	normalnej — <i>normal</i>	ulgowej — <i>réduit</i>	podmiejskiej — <i>des banlieues</i>	wojskowej — <i>militaire</i>	Razem — <i>Total</i>	% od sumy ogólnej przebiegu — <i>pourcentage par rapport au nombre total</i>	
			a + b + c	$\frac{335d \times 100}{339}$					a + b + c + d	$\frac{336e \times 100}{339}$	
860.405 3.621.985	35.510 182.715	221.835 481.210	1.117.750 4.285.910	— 0,28	27.627.670 113.500.105	1.911.160 8.651.505	3.848.535 18.612.060	1.357.830 5.792.995	34.745.195 146.556.665	— 9,69	W.
38.585 50.355	28.080 47.890	147.075 276.155	213.740 374.400	— 0,09	5.324.765 16.656.200	2.047.625 7.452.060	—	1.272.220 4.882.430	8.644.610 28.990.690	— 6,85	R.
81.470 270.935	2.320 20.640	282.920 627.065	366.710 918.640	— 0,21	5.623.825 20.205.095	219.510 1.178.585	137.760 549.240	1.731.560 7.324.685	7.712.655 29.257.605	— 6,69	Wl.
128.250 457.525	1.885 24.460	91.760 242.185	221.895 724.170	— 0,15	5.328.450 20.566.070	232.815 1.053.965	—	849.465 3.951.745	6.410.730 25.571.780	— 5,38	P.
26.480 143.115	6.590 41.445	100.990 374.430	134.060 558.990	— 0,09	5.967.805 26.746.135	176.765 1.117.720	1.843.700 8.701.745	736.225 4.459.570	8.724.495 41.025.170	— 6,95	G.
20.205 94.400	14.985 79.595	37.635 169.890	72.825 343.885	— 0,08	5.127.730 20.965.640	1.571.850 7.122.225	—	310.260 3.648.735	7.009.840 31.736.600	— 7,43	Kt.
124.105 633.275	21.825 122.930	132.835 630.475	278.765 1.386.680	— 0,20	9.954.400 56.780.960	1.367.195 4.895.720	—	895.165 6.698.660	12.216.760 68.375.340	— 9,78	K.
560.470 2.084.245	32.790 355.520	99.010 1.055.250	692.270 3.495.015	— 0,48	21.027.935 69.459.050	3.600.000 13.123.400	31.930 1.104.665	1.336.200 8.721.390	25.996.065 92.408.505	— 12,56	L.
56.140 104.120	635 22.715	44.445 90.660	101.220 217.495	— 0,13	2.005.400 7.512.585	282.510 2.882.825	—	305.045 1.368.575	2.592.955 11.763.985	— 6,81	S.
1.896.110 7.459.955	144.620 897.910	1.158.505 3.947.320	3.199.235 12.305.185	— 0,22	87.987.980 352.391.840	11.409.430 47.478.005	5.861.925 28.967.710	8.793.970 46.848.785	114.053.305 475.686.340	— 8,69	1931
13.271.345	1.087.510	7.119.545	21.478.400	0,3	537.926.360	57.958.536	25.000.130	53.247.850	674.132.876	10,0	1930
18.889.800	1.487.040	7.117.130	27.493.970	0,4	575.803.603	63.598.625	31.364.185	48.663.690	719.430.103	10,2	1929
16.645.025	1.138.505	4.208.035	21.991.565	0,3	550.213.727	59.323.060	26.894.450	43.460.935	679.892.172	9,6	1928
13.081.740	607.455	1.416.055	15.105.250	0,2	482.439.985	43.723.905	21.231.410	33.038.315	580.433.615	9,2	1927
14.762.370	698.450	851.600	16.312.420	0,3	458.510.650	47.217.770	13.253.115	23.698.815	542.680.350	9,1	1926

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	337					
	a	b	c	d	e	f
	Ogólny przebieg podróży — <i>Parcours général des voyageurs</i>					
	III klasy — <i>en III-ième classe</i>					
	według taryfy — <i>à tarif</i>					
	normalnej — <i>normal</i>	ulgowej — <i>réduit</i>	podmiejskiej <i>des banlieues</i>	wojskowej — <i>militaire</i>	Razem — <i>Total</i>	% od sumy ogólnej przebiegów <i>pourcentage par rapport au nombre total</i>
					a + b + c + d	
Pasażero-kilometrów — <i>Voyageurs-kilomètres</i>						337e × 100 339
W.	173.712.625 862.056.580	18.422.800 101.200.615	49.446.755 268.008.625	23.878.135 126.985.805	265.460.315 1.358.251.625	— 89,78
R.	69.016.260 268.562.535	14.041.810 69.676.015	—	11.243.860 55.522.185	94.301.930 393.760.735	— 93,06
Wl.	62.254.525 266.964.281	5.351.720 28.819.180	3.473.600 15.594.225	18.207.700 96.056.160	89.287.545 407.433.846	— 93,10
P.	39.922.160 176.691.765	7.124.130 32.835.550	—	7.232.235 47.381.220	54.278.525 257.949.130	— 54,23
G.	39.125.495 190.508.800	6.018.735 34.830.765	12.245.815 69.656.315	7.339.565 50.470.085	64.729.610 345.465.965	— 58,52
Kt.	33.814.055 150.638.520	13.071.445 57.224.345	—	2.210.060 18.278.315	49.095.560 226.141.180	— 52,94
K.	92.250.855 442.105.075	22.657.585 121.814.935	—	8.887.555 59.427.585	123.795.995 623.347.595	— 89,18
L.	129.395.280 497.794.140	21.592.325 76.882.400	1.104.085 12.555.990	10.117.815 52.223.545	162.209.505 639.456.075	— 86,92
S.	25.730.605 112.248.575	3.610.850 29.735.340	—	4.787.715 18.705.930	34.129.170 160.689.845	— 93,06
1931	665.221.860 2.967.570.271	111.891.400 553.019.145	66.270.255 368.855.750	93.904.640 525.050.830	937.288.155 4.412.495.996	— 80,61
1930	3.805.996.975	651.190.575	341.200.815	504.291.270	5.302.679.635	79,0
1929	3.964.656.225	658.853.770	346.457.790	477.721.970	5.447.689.755	77,0
1928	3.992.433.455	584.045.210	354.783.535	416.626.975	5.347.889.175	75,6
1927	3.616.225.135	509.590.015	248.557.430	353.074.605	4.727.447.185	75,0
1926	3.447.239.900	554.246.440	180.785.610	313.225.415	4.495.497.365	75,3

Trafic.

338					339		340			Dyrekcje Okręgowe — Directions
a	b	c	d	e			a	b	c	
Ogólny przebieg podróży — <i>Parcours général des voyageurs</i>										
IV klasy — <i>en IV-ième classe</i>					Ogółem <i>Total</i>	przypada przeciętnie <i>moyenne</i>				
według taryfy — <i>à tarif</i>						na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	na osio-km. wago- nu osobowego <i>par essieu-km. du wagon à voyageurs</i>	na pociągo-km. osobowy — <i>par trains-km. du trafic voyageurs</i>		
normalnej <i>normal</i>	ulgowej <i>réduit</i>	podmiejskiej <i>des banlieues</i>	Razem <i>Total</i>	w % od sumy ogół- nej przebiegu <i>pourcentage par rapport au nombre total</i>						
			a + b + c	$\frac{338d \times 100}{339}$	$335d + 336e +$ $+ 337e + 338d$	$339 : 4$	$339 : 205$	$339 : 245$		
Pasażero-kilometrów — <i>Voyageurs-kilomètres</i>										
803.130 3.813.755	— —	— —	803.130 3.813.755	— 0,25	302.126.390 1.512.907.955	— 650.433	— 3,49	— 98,72	W.	
— —	— —	— —	— —	— —	103.160.280 423.125.825	— 180.054	— 3,13	— 63,84	R.	
— —	— —	— —	— —	— —	97.366.910 437.610.091	— 144.856	— 3,56	— 74,74	Wl.	
43.047.259 188.576.984	— —	— 2.869.425	43.047.259 191.446.409	— 40,24	103.958.409 475.691.489	— 196.567	— 2,62	— 58,36	P.	
43.835.570 203.311.235	— —	— —	43.835.570 203.311.235	— 34,44	117.423.735 590.361.360	— 254.686	— 2,58	— 60,10	G.	
43.903.825 167.014.980	413.275 1.932.150	— —	44.317.100 168.947.130	— 39,55	100.495.325 427.168.795	— 706.064	— 3,54	— 93,23	Kt.	
1.017.600 4.055.740	— 1.793.765	— —	1.017.600 5.849.505	— 0,84	137.309.120 698.959.120	— 492.572	— 4,54	— 102,04	K.	
295.950 295.950	— —	— —	295.950 295.950	— 0,04	189.193.790 735.655.545	— 374.379	— 5,76	— 117,03	L.	
— —	— —	— —	— —	— —	36.823.345 172.671.325	— 151.201	— 3,26	— 59,01	S.	
132.903.334 567.068.644	413.275 3.725.915	— 2.869.425	133.316.609 573.663.984	— 10,48	1.187.857.304 5.474.151.505 ¹⁾	— 311.633	— 3,51	— 82,47	1931	
710.856.350	5.392.415	2.063.180	718.311.945	10,7	6.716.602.856	387.101	4,09	104,2	1930	
871.178.380	7.647.395	—	878.825.775	12,4	7.073.439.603	410.316	4,35	112,5	1929	
1.011.694.175	8.737.685	6.370.720	1.026.802.580	14,5	7.076.575.492	411.237	4,51	117,8	1928	
944.237.470	3.790.285	35.781.430	983.809.185	15,6	6.306.795.235	367.829	4,29	111,1	1927	
900.656.085	3.480.190	6.741.230	910.877.505	15,3	5.965.367.640	351.173	4,40	108,9	1926	

¹⁾ Do powyższej sumy dochodzi tranzyt z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie w ilości 110.398.128 pasażero-km., co stanowi razem 5.584.549.633 pasaż.-km. — La somme surmentionnée doit être augmentée du nombre de 110.398.128 voyageurs-km. en transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne, ce qui donne la somme total de 5.584.549.633 voyageurs-km.

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	341				342				
	a	b	c	d	a	b	c	d	e
	Przeciętny przejazd podróżnego — <i>Parcours moyen d'un voyageur</i>								
	I klasy — <i>en I-ère classe</i>				II klasy — <i>en II-ième classe</i>				
	według taryfy — <i>à tarif</i>				według taryfy — <i>à tarif</i>				
	normalnej <i>normal</i>	ulgowej <i>réduit</i>	wojskowej <i>militaire</i>	W ogóle <i>Total</i>	normalnej <i>normal</i>	ulgowej <i>réduit</i>	podmiejskiej <i>des banlieues</i>	wojskowej <i>militaire</i>	W ogóle <i>Total</i>
	335a : 328a	335b : 328b	335c : 328c	335d : 328d	336a : 329a	336b : 329b	336c : 329c	336d : 329d	336e : 329e
Kilometry — <i>Kilomètres</i>									
W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	298,6	332,8	315,5	306,2	96,8	66,1	13,9	214,8	71,4
1930	264,5	246,1	288,4	270,9	98,8	59,1	14,3	240,6	80,3
1929	260,2	244,7	299,0	268,4	99,6	71,4	13,0	250,0	77,6
1928	240,3	236,1	312,6	251,2	95,0	64,5	15,0	261,9	78,5
1927	252,1	185,4	305,3	252,7	92,5	68,0	14,6	258,7	78,1
1926	278,6	218,6	296,3	276,2	81,9	72,3	16,5	264,6	76,0

Trafic.

343					344				345	
a	b	c	d	e	a	b	c	d		
Przeciętny przejazd podróżnego — <i>Parcours moyen d'un voyageur</i>										
III klasy — <i>en III-ième classe</i>					IV klasy — <i>en IV-ième classe</i>				Ogółem — <i>Total</i>	
według taryfy — <i>à tarif</i>					według taryfy — <i>à tarif</i>					
normalnej <i>normal</i>	ulgowej <i>réduit</i>	podmiejskiej <i>des banlieues</i>	wojskowej <i>militaire</i>	W ogóle <i>Total</i>	normalnej <i>normal</i>	ulgowej <i>réduit</i>	podmiejskiej <i>des banlieues</i>	W ogóle <i>Total</i>		
337a:330a	337b:330b	337c:330c	337d:330d	337e:330e	338a:331a	338b:331b	338c:331c	338d:331d	339:332	
Kilometry — <i>Kilomètres</i>										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	W.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wl.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	G.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	K.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	S.
49,7	35,9	15,7	162,4	43,4	22,1	21,4	15,0	22,0	40,7	1931
52,7	37,0	15,9	169,9	46,4	23,5	25,3	15,3	23,4	43,8	1930
51,0	35,2	15,6	212,9	45,1	24,1	23,1	—	24,1	42,4	1929
48,9	32,8	16,2	206,5	43,4	24,2	30,4	14,3	24,2	40,5	1928
48,5	34,0	15,9	200,4	44,3	23,6	22,6	8,6	22,2	39,7	1927
46,7	38,4	18,7	206,8	45,2	23,1	36,0	13,0	23,0	40,8	1926

Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>										
---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	346	347	348	349
	Przewieziono — On a transporté			
	ładunków — des transports			
	bagażu i ładunków ekspresowych <i>des bagages et des colis express</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	pośpiesznych <i>en grande vitesse</i>	zwyczajnych <i>en petite vitesse</i>
		346 : 4		
	T o n n — T o n n e s			
W.	17.061 168.475	— 72,4	13.351 53.597	1.862.640 8.146.183
R.	4.470 17.555	— 7,5	5.712 27.295	640.551 2.959.290
Wl.	1.334 6.110	— 2,0	7.229 29.665	468.256 1.730.408
P.	7.879 29.167	— 12,1	12.109 58.125	674.702 3.367.426
G.	6.633 27.407	— 11,8	14.326 52.268	358.152 2.175.683
Kt.	7.722 30.764	— 50,8	3.749 17.071	5.333.285 23.262.356
K.	4.176 20.737	— 14,6	5.176 22.299	784.776 3.746.399
L.	3.702 18.298	— 9,3	3.636 17.037	527.834 2.245.009
S.	566 3.382	— 3,0	916 5.641	298.181 1.264.984
Tranzyt przez P.K.P.	968 4.537	— —	82.195 316.903	1.157.879 5.270.617
1931	54.511 326.432	— 18,6	148.399 599.901	12.106.256 54.168.355
1930	277.071	15,9	669.714	60.582.689
1929	302.283	17,5	582.286	73.845.026
1928	364.180	21,1	529.476	70.839.289
1927	259.974	15,2	353.571	64.495.358
1926	173.686	10,2	258.712	58.028.821

Trafic.

350	351	352	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przewieziono — on a transporté			
ładunków — des transports			
gospodarczych Des matériaux d'exploitation	wojskowych militaires	Razem ładunków Total des transports	
		348 + 349 + 350 + 351	
T o n n — T o n n e s			
340.006 1.372.044	24.756 143.337	2.240.753 9.715.161	W.
114.571 645.520	22.467 75.968	783.301 3.708.073	R.
104.683 579.690	26.023 100.443	606.191 2.440.206	Wl.
111.428 604.187	12.056 58.359	810.295 4.088.097	P.
63.505 383.469	16.327 69.736	452.310 2.681.156	G.
627.802 2.677.945	16.226 217.025	5.981.062 26.174.397	Kt.
290.799 1.426.268	16.129 116.968	1.096.880 5.311.934	K.
88.640 464.372	10.737 58.359	630.847 2.784.777	L.
14.737 127.613	2.752 13.092	316.586 1.411.330	S.
— —	— —	1.240.074 5.587.520	Tranzyt przez P.K.P.
1.756.171 8.281.108	147.473 853.287	14.158.299 63.902.651	1931
7.522.718	738.983	69.514.104 ¹⁾	1930
10.484.327	950.463	85.862.102	1929
8.655.861	702.391	80.727.017	1928
8.012.967	570.588	73.432.484	1927
5.799.252	319.378	64.406.163	1926

¹⁾ W tem tranzyt z Niemiec do Prus Wsch. i odwrotnie 5.581.218 tonn. — Y compris le transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne.

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	353	354	355	356	357			358
	Przewieziono — on a transporté				a	b	c	Wyladowano, naładowano i prze- ładowano towarów w Ajencjach Celnych Nombre des marchandises chargés, déchargés et transbordés par les agences douanières
	ładunków — des transports				Załatwiono odpraw przez Ajencje Celne Operations des agences douanières			
	przeciętnie na 1 km. ekspl. moyenne par 1 km. expl.	na 1000 po- ciągów-km. (towarowych) par 1000 trains- km (marchand.)	na 1000 osio- km. (towarow.) par 1000 essieux-km. (marchand.)	Ogółem бага- żu i ładunków Total des бага- ges et des mar- chandises	z urzędu — d'office	na zlecenie à l'ordre de l'expéditeur	Razem Total	
	352 : 4	352 : 250	352 : 242	346 + 352				
	Tonn — Tonnes				Ilość — Nombre			Tonn Tonnes
W.	— 4.177,8	— 858,5	— 8,6	2.257.814 9.883.636	2.137 6.537	1.621 5.689	3.758 12.226	37.819 137.217
R.	— 1.577,9	— 797,9	— 9,6	787.771 3.725.628	11.485 60.184	258 1.201	11.743 61.385	31.675 464.185
Wl.	— 807,7	— 979,2	— 11,4	607.525 2.446.316	14.768 53.697	294 1.673	15.062 55.370	59.721 263.567
P.	— 1.689,3	— 500,1	— 4,3	818.174 4.117.264	40.448 144.054	801 3.164	41.249 147.218	12.752 49.452
G.	— 1.156,7	— 326,8	— 2,9	458.943 2.708.563	15.511 49.339	862 5.712	16.373 55.051	57.874 237.603
Kt.	— 43.263,5	— 7.048,5	— 70,6	5.988.784 26.205.161	22.873 73.865	888 2.997	23.761 76.862	15.287 69.465
K.	— 3.743,4	— 1.117,0	— 13,3	1.101.056 5.332.671	88.159 348.270	1.207 4.506	89.366 352.776	31.894 117.301
L.	— 1.417,2	— 688,2	— 8,3	634.549 2.803.075	8.158 43.309	117 2.014	8.275 45.323	67.004 418.319
S.	— 1.235,8	— 961,5	— 15,7	317.152 1.414.712	7.688 35.594	719 2.649	8.407 38.243	1.928 13.391
Tran- zyt	— —	— —	— —	1.241.042 5.592.057	— —	— —	— —	— —
1931	— 3.637,9	— 1.309,0	— 12,6	14.212.810 64.229.083	211.227 814.849	6.767 29.605	217.994 844.454	315.954 1.770.500
1930	4.006,3	1.373,5	10,2	69.791.175 ¹⁾	1.141.813	40.343	1.182.156	1.586.990
1929	4.980,7	1.434,2	14,4	86.164.385	1.303.967	58.247	1.362.214	—
1928	4.691,0	1.398,4	14,0	81.091.197	1.374.137	77.127	1.451.264	—
1927	4.282,8	1.376,5	14,1	73.692.458	1.412.313	86.655	1.498.968	—
1926	3.791,5	1.387,6	14,8	64.579.849	1.102.544	155.772	1.258.316	—

¹⁾ W tem tranzyt z Niemiec do Prus Wsch. i odwrotnie 5.585.843. — Y compris le transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne.

Trafic.

359	360	361	362	363	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przebieg bagażu i ładunków — <i>Parcours des bagages et des transports</i>					
bagażu i ładunków ekspresowych <i>bagages et colis express</i>	przeciętnie na 1 km. eksploat. <i>moyenne par 1 km. exploité</i>	przeciętny przebieg i tonny <i>parcours moyen d'une tonne</i>	Ładunków — <i>Transports</i>		
			pośpiesznych <i>en grande vitesse</i>	zwyczajnych <i>en petite vitesse</i>	
	359 : 4	359 : 346			
Tonno-km. — <i>Tonnes-km.</i>		Km. — <i>Km.</i>	Tonno-km. — <i>Tonnes-km.</i>		
2.033.989 9.717.582	— 4.178	— —	2.708.000 10.751.220	516.268.000 2.425.051.971	297 kmW.
436.648 1.995.138	— 849	— —	2.051.000 10.235.420	203.006.000 901.060.427	304 R.
182.988 966.690	— 320	— —	2.712.000 11.143.784	206.550.000 792.486.984	Wl.
495.041 2.260.603	— 934	— —	1.838.000 8.993.573	97.629.000 470.652.994	P.
372.425 2.039.435	— 880	— —	2.579.000 8.124.238	221.335.000 215.581.372	G.
351.120 1.440.200	— 2.380	— —	459.000 1.700.466	1.858.920.000 8.780.788.788	Kt.
466.477 3.670.642	— 2.587	— —	871.000 3.733.449	169.674.000 723.245.296	K.
579.655 1.677.372	— 854	— —	1.053.000 5.605.888	168.106.000 713.237.730	L.
80.916 450.639	— 395	— —	189.000 1.661.545	117.075.000 484.277.943	S.
153.053 694.769	— —	— —	12.177.000 48.240.581	433.055.000 2.443.389.488	Tranzyt przez P.K.P.
5.152.312 24.913.070	— 1.418	— 76,3	26.637.000 110.190.164	3.991.618.000 17.949.772.993	1931
28.955.637 ¹⁾	1.669	104,5	116.726.767 ²⁾	17.984.070.653 ³⁾	1930
40.190.898	2.331	132,9	107.491.769	20.906.073.663	1929
42.668.133	2.479	117,2	87.177.997	19.902.031.709	1928
32.290.436	1.883	124,2	63.504.341	17.364.616.072	1927
27.417.486	1.614	157,8	49.223.687	14.906.107.006	1926

¹⁾ W tem tranzyt z Niemiec do Prus Wsch. i odwrotnie 740.621
²⁾ „ „ „ „ „ „ „ „ 55.340.431
³⁾ „ „ „ „ „ „ „ „ 1.802.904.898
 Y compris le transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne.

VI. Ruch przewozowy.

Traffic.

Dyrekcje Okręgowe — Directions		364	365	366	367	368	369	370
		Przebieg bagażu i ładunków — <i>Parcours des bagages et des transports</i>						
		Ładunków — <i>Transports</i>					Ogólny przebieg bagażu i ładunków <i>Parcours total des bagages et des transports</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>
		gospodarczych <i>des matériaux d'exploitation</i>	wojskowych <i>militaires</i>	Ogólny przebieg ładunków <i>Parcours total des transports</i>	przeciętny przebieg 1 tonny <i>parcours moyen d'une tonne</i>	przeciętnie na 1 km. eksploatacyjny <i>moyenne par 1 km. exploité</i>		
		Tonno-km. — <i>Tonnes-km.</i>			Km. Km.	Tonno-km. — <i>Tonnes-km.</i>		
W.	62.124.480 299.662.815	4.290.015 42.582.175	585.390.495 2.778.048.181	— —	— 1.194.346	587.424.484 2.787.765.763	— 1.198.524	
R.	21.740.415 105.765.930	4.473.635 13.783.630	231.271.050 1.030.845.407	— —	— 438.658	231.707.698 1.032.840.545	— 439.507	
Wl.	20.360.915 111.485.250	4.643.725 20.171.685	234.266.640 935.287.703	— —	— 309.595	234.449.628 936.254.393	— 309.915	
P.	8.045.590 48.270.315	2.337.680 10.936.015	109.850.270 538.852.897	— —	— 222.666	110.345.311 541.113.500	— 223.601	
G.	6.936.205 44.404.555	2.578.965 11.804.960	233.429.170 279.915.125	— —	— 120.757	233.801.595 281.954.560	— 121.637	
Kt.	195.692.260 776.266.715	4.797.390 82.887.765	2.059.868.650 9.641.643.734	— —	— 15.936.601	2.060.219.770 9.643.083.934	— 15.938.982	
K.	67.847.585 299.182.940	3.891.255 31.544.460	242.283.840 1.057.706.145	— —	— 745.388	242.750.317 1.061.376.787	— 747.675	
L.	9.243.360 53.931.200	1.628.990 13.534.490	180.031.350 786.309.308	— —	— 400.157	180.611.005 787.986.680	— 401.011	
S.	1.555.760 11.352.450	565.820 3.054.460	119.385.580 500.346.398	— —	— 438.132	119.466.496 500.797.037	— 438.526	
Tran- zyt	— —	— —	445.232.000 2.491.630.069	— —	— —	445.385.053 2.492.324.838	— —	
1931	393.546.570 1.750.322.170	29.207.475 230.299.640	4.441.009.045 20.040.584.967	— 313,6	— 1.140.874	4.446.161.357 20.035.498.037	— 1.142.292	
1930	1.550.363.865	194.297.342	19.845.458.627 ¹⁾	285,5	1.143.764	19.874.414.264 ²⁾	1.145.433	
1929	2.265.994.100	228.501.565	23.508.061.097	272,8	1.363.656	23.548.251.995	1.365.987	
1928	1.765.016.701	171.356.370	21.925.582.777	271,6	1.274.151	21.968.250.910	1.276.630	
1927	1.645.900.171	131.960.068	19.205.980.652	261,5	1.120.144	19.238.271.088	1.122.085	
1926	1.320.794.460	64.490.470	16.340.615.617	253,7	961.948	16.368.033.103	963.562	

1) W tem tranzyt z Niemiec do Prus Wsch. i odwrotnie	1.858.245.329	} <i>Y compris le transit entre la Prusse Orientale et l'Allemagne.</i>
2) " " " " " " " "	1.858.985.950	

VII. Zużycie materiałów przez stacje wodne, parowozy i wagony.

Consommation du matériel par les stations d'alimentation d'eau, les locomotives et les wagons.

371	372	373	374	375	376	377	
Ilość paliwa do kotłów i motorów stacyj wodnych (w węglu Dąbrowskim) <i>Combustible consommé par les chaudières et moteurs des stations d'alimentation d'eau (en houille de Dąbrowa)</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Ilość paliwa do parowozów (w węglu Dąbrowskim) <i>Combustible consommé par les locomotives (en houille de Dąbrowa)</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	na 1000 tonno-km. przebiegu ciężaru pociągów (brutto) <i>par 1000 tonnes-km. du parcours du poids des trains (brutto)</i>	Ilość smarów do parowozów <i>Graissage des locomotives</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Dyrekcje Okręgowe — Directions
	371 : 199		373 : 199	373 : 263		376 : 199	
Tonn — Tonnes				Kg.	Tonn Tonnes	Kg.	
3.945 14.373	— 0,44	190.683 758.357	— 23,39	— 49,37	302 1.304	— 40,2	W.
1.676 6.397	— 0,46	79.173 314.424	— 22,71	— 65,42	113 496	— 35,8	R.
1.948 6.692	— 0,69	52.297 184.339	— 19,14	— 59,34	99 411	— 42,7	Wl.
1.350 5.333	— 0,28	109.580 428.353	— 22,35	— 44,31	128 547	— 28,5	P.
2.240 8.295	— 0,37	119.945 466.325	— 21,04	— 47,64	166 721	— 32,5	G.
662 2.150	— 0,18	73.934 268.203	— 22,45	— 64,82	81 326	— 27,3	Kt.
1.866 7.056	— 0,46	94.902 351.240	— 22,73	— 71,84	155 625	— 40,5	K.
2.011 6.865	— 0,54	78.528 270.074	— 21,16	— 65,83	139 549	— 43,0	L.
863 2.921	— 0,57	32.024 116.664	— 22,58	— 95,06	49 195	— 37,7	S.
16.561 60.082	— 0,42	831.066 3.157.977	— 22,15	— 55,32	1.232 5.174	— 36,3	1931
62.580	0,43	3.264.675	22,33	56,4	5.674	38,8	1930
76.718	0,46	3.964.050	24,00	60,4	6.525	39,5	1929
72.599	0,46	3.676.233	23,26	58,7	6.112	38,7	1928
71.431	0,49	3.466.050	23,54	61,6	6.126	42,0	1927
66.315	0,50	3.041.872	22,87	64,7	5.717	43,0	1926

VII. Zużycie materiałów przez stacje wodne, parowozy i wagony.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	378	379	380	381	382	383	384	385
	Ilość materiałów do oświetlania parowozów <i>éclairage des locomotives</i>				Ilość materiałów do czyszczenia parowozów <i>nettoyage des locomotives</i>			
	Nafta — <i>Pétrole</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Gaz — <i>Gaz</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Odpadki bawełniane i pakuly <i>Déchets de coton</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Nafta — <i>Pétrole</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>
		378 : 199		380 : 199		382 : 199		384 : 199
	Tonn <i>Tonnes</i>	Kg.	m ³	Tonn <i>Tonnes</i>	Kg.	Tonn <i>Tonnes</i>	Kg.	
W.	39 149	— 4,6	25.024 91.722	— 2,83	31 122	— 3,8	13 49	— 1,5
R.	15 58	— 4,2	— —	— —	6 28	— 2,0	1 5	— 0,4
Wl.	11 37	— 3,8	2.918 9.480	— 0,98	7 32	— 3,3	1 3	— 0,3
P.	7 28	— 1,5	13.857 53.465	— 2,79	12 52	— 2,7	6 27	— 1,4
G.	11 36	— 1,6	91.039 199.353	— 9,00	18 48	— 2,2	6 15	— 0,7
Kt.	12 37	— 3,1	4.634 45.434	— 3,80	7 26	— 2,2	3 14	— 1,1
K.	21 68	— 4,4	— —	— —	12 44	— 2,8	2 10	— 0,6
L.	11 36	— 2,8	— —	— —	12 42	— 3,3	1 18	— 1,4
S.	6 18	— 3,5	— —	— —	3 15	— 2,9	1 3	— 0,6
1931	133 467	— 3,3	137.472 399.454	— 2,80	108 409	— 2,9	34 144	— 1,0
1930	526	3,6	310.753	2,12	518	3,5	155	1,1
1929	647	3,9	310.528	1,88	611	3,7	192	1,2
1928	590	3,7	250.801	1,59	637	4,1	179	1,1
1927	567	3,8	223.369	1,52	594	4,0	165	1,1
1926	494	3,7	211.904	1,59	603	4,5	165	1,2

Consommation du matériel par les stations d'alimentation d'eau, locomotives et les wagons.

386	387	388	389	390	391	392	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ilość paliwa do ogrzewania wagonów (w węglu Dąbrowskim) <i>Combustible pour chauffage des wagons (en houille de Dąbrowa)</i>	na 1000 osio-km. wagonów osobowych <i>par 1000 essieux-km. des wagons à voyageurs</i>	Ilość materiałów do oświetlenia wagonów <i>Eclairage des wagons</i>		Świece — <i>Bougies</i>	Ilość smarów do wagonów <i>Graissage des wagons</i>	na 1000 osio-km. wogóle <i>par 1000 essieux-km. en général</i>	
		Gaz — <i>Gaz</i>	na 1000 osio-km. wagonów osobowych. <i>par 1000 essieux-km. des wagons à voyageurs</i>				
	Tonn — <i>Tonnes</i>	Kg.	m. ³			Tonn — <i>Tonnes</i>	
	386:238		388:238			391 : 243	
— 12.815	— 29,0	— 899.996	— 2,04	— 3,0	60 257	— 0,14	W.
— 1.852	— 13,3	— 206.600	— 1,48	— 2,4	21 92	— 0,18	R.
— 3.378	— 24,4	— 267.537	— 1,94	— 3,6	18 85	— 0,24	Wl.
— 1.616	— 8,6	— 460.156	— 2,45	— —	42 189	— 0,17	P.
— 1.024	— 4,3	— 460.702	— 1,92	— —	36 152	— 0,13	G.
— 300	— 2,4	— 256.806	— 2,07	— —	27 125	— 0,25	Kt.
— 1.339	— 8,5	— 200.874	— 1,27	— —	26 110	— 0,20	K.
— 1.903	— 14,3	— 422.908	— 3,18	— 0,8	27 114	— 0,24	L.
— 364	— 6,3	— 98.470	— 1,70	— —	4 21	— 0,14	S.
— 24.591	— 15,2	— 3.274.049	— 2,02	— 9,8	261 1.145	— 0,17	1931
30.385	17,8	3.675.921	2,16	19,4	1.289	0,19	1930
28.675	16,1	3.758.456	2,10	30,2	1.698	0,22	1929
41.400	24,2	3.742.643	2,18	35,7	1.642	0,22	1928
37.396	22,9	3.619.453	2,22	3,9	1.485	0,22	1927
26.354	18,5	3.073.731	2,16	3,7	1.253	0,22	1926

VIII. Wpływy.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	401	402	403	404	405	406
	z eksploatacji — d'exploitation					
	z przewozu osób — du trafic voyageurs					
	według taryfy pełnej i ulgowej à tarif normal et à prix réduit	% od ogólnego wpływu z przewozów % du total des recettes du trafic	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 pasażero-kilo- metrów par 1000 voyageurs-km.	na 1000 pociągo-km. oso- bowych par 1000 trains-km. voya- geurs	na 1000 osio-km. oso- bowych par 1000 essieux-km. voyageurs
		$\frac{401 \times 100}{422}$	401:4	401:339	401:245	401:205
Złote — Zlotys						
W.	19.007.950,64 85.567.026,14	31,8	36.787,20	56,56	5.583,27	197,43
R.	5.501.034,92 22.614.059,20	25,7	9.623,00	53,45	3.411,68	167,14
Wl.	4.909.904,43 20.393.959,64	31,0	6.750,73	46,60	3.483,27	165,80
P.	5.807.580,89 25.324.146,71	25,8	10.464,52	53,24	3.124,49	139,67
G.	8.822.825,12 42.100.871,99	14,2	18.162,58	71,31	4.285,63	183,97
Kt.	5.299.969,44 21.703.053,42	21,8	35.872,82	50,81	4.736,63	179,67
K.	6.631.938,32 31.938.551,66	29,7	22.507,79	45,69	4.662,84	207,28
L.	9.776.471,97 45.558.618,75	43,8	23.185,05	61,93	7.247,89	356,88
S.	1.894.177,25 8.631.186,79	26,1	7.557,96	49,99	2.949,91	162,84
M.K.	25.439,75 120.302,92	0,8	—	—	—	—
1931	67.677.292,73 303.951.777,22	25,8	17.303,41	55,52	4.578,90	195,17
1930	357.164.948,14	26,9	20.584,69	53,18	5.542,42	217,66
1929	388.155.683,90	26,7	22.516,14	54,88	6.172,57	238,46
1928	366.750.527,54	26,8	21.312,79	51,82	6.108,33	233,71
1927	313.253.969,60	25,3	18.269,79	49,67	5.520,19	212,85
1926	268.229.640,73	26,4	15.790,29	44,96	4.898,46	198,04

Recettes.

407	408	409	410	411	412	413	414	415	
z eksploatacji — d'exploitation									
Z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych du trafic bagages et colis express					Z przewozu poczty Transports de la poste				
Suma En somme	% od ogólnego wpływu z przewo- zów — % du total des recettes du trafic	na 1 km. eksploa- tacyjny par 1 km. exploité	na 1000 tonno-km. par 1000 tonnes-km.	na 1000 pociągo-km. osobowych par 1000 trains-km. voyageurs	Suma En somme	% od ogólnego wpływu z przewo- zów — % du total des recettes du trafic	na 1 km. eksploa- tacyjny par 1 km. exploité	na 1000 pociągo- km. osobowych par 1000 trains-km. voyageurs	
	$\frac{407 \times 100}{422}$	407:4	407:359	407:245		$\frac{412 \times 100}{422}$	412:4	412:245	
Z ł o t e — Z ł o t y s									
1.158.337,10 5.186.869,47	1,9	2.229,95	533,76	338,44	—	—	—	—	W.
234.988,26 992.866,95	1,1	422,50	497,64	149,79	—	—	—	—	R.
179.198,11 808.439,43	1,2	267,61	836,30	138,08	—	—	—	—	Wl.
310.338,70 1.301.619,72	1,3	537,86	575,78	160,59	349,44 992,58	—	—	—	P.
443.857,06 2.059.849,49	0,7	888,63	1.010,01	209,68	341.654,45 1.281.996,22	0,4	—	130,50	G.
209.131,52 887.788,25	0,9	1.467,42	616,43	193,76	—	—	—	—	Kt.
366.887,00 1.829.240,13	1,7	1.289,11	498,34	267,06	159,03 229,71	—	—	0,03	K.
187.781,52 1.027.274,03	1,0	522,79	612,43	163,43	—	—	—	—	L.
57.888,67 326.922,58	1,0	286,27	725,46	111,73	—	—	—	—	S.
—	—	—	—	—	3.528.606,29 15.852.836,42	99,1	—	—	M.K.
3.148.407,94 14.420.870,05	1,2	820,95	578,85	217,24	3.870.769,21 17.136.054,93	1,5	975,52	258,15	1931
17.795.207,44	1,3	1.025,60	614,58	276,14	16.047.380,03	1,2	924,87	249,02	1930
20.598.989,07	1,4	1.194,91	512,54	327,57	13.095.465,34	0,9	759,64	208,25	1929
20.307.317,46	1,5	1.180,10	475,91	338,22	12.003.217,23	0,9	697,54	199,92	1928
17.628.656,47	1,4	1.028,14	545,94	310,66	11.184.267,11	0,9	652,30	197,09	1927
14.006.717,44	1,4	824,56	510,87	255,79	13.113.308,17	1,3	771,96	239,48	1926

Dyrekcje Okręgowe — Directions

¹⁾ Należności poczty potrącone z wpływów. — Redevances de la poste prélevées sur les recettes.

VIII. Wpływy.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	416	417	418	419	420	421
	z eksploatacji — d'exploitation					
	Z przewozu ładunków pośpiesznych i zwyczajnych du trafic de marchandises en petite et en grande vitesse					
	Suma wpływów Total des recettes	% od ogólnego wpływu z przewozów % du total du trafic	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 tonno-km. par 1000 tonnes-km.	na 1000 pociągo-km. towarowych par 1000 trains-km. marchandises	na 1000 osio-km. towarowych par 1000 essieux-km. marchandises
	$\frac{416 \times 100}{422}$	416:4	416:366	416:250	416:242	
Złote — Zlotys						
W.	42.600.602,12 178.163.951,45	66,3	76.596,71	64,13	15.744,61	129,46
R.	15.322.766,89 64.369.503,52	73,2	27.391,28	62,44	13.851,01	167,40
Wl.	11.825.786,86 44.555.544,95	67,8	14.748,61	47,64	17.878,74	207,70
P.	18.542.891,48 71.482.235,55	72,9	29.538,11	132,66	8.744,39	75,21
G.	54.932.935,69 250.377.030,62	84,6	108.014,25	89,45	30.517,99	267,27
Kt.	17.706.463,78 76.980.332,44	77,3	127.240,22	7,98	20.730,14	207,75
K.	17.943.623,00 73.604.160,43	68,6	51.870,44	69,59	15.477,53	184,52
L.	13.000.689,21 57.314.298,16	55,2	29.167,58	72,89	14.163,71	170,71
S.	4.961.917,65 24.128.796,25	72,9	21.128,54	48,22	16.437,93	268,04
M. K.	14.528,63 18.538,24	—	—	—	—	—
1931	196.852.205,31 840.994.391,61	71,5	47.876,26	41,96	17.227,29	166,28
1930	936.950.224,33	70,6	53.999,78	47,21	18.512,41	183,69
1929	1.034.618.817,75	71,0	60.016,17	44,01	16.855,13	171,27
1928	969.955.691,85	70,9	56.366,55	44,20	20.248,65	166,04
1927	894.695.786,79	72,4	52.181,02	45,40	16.441,95	169,90
1926	718.863.690,04	70,9	42.318,46	43,99	15.488,11	164,90

Recettes.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	422	423	424	425	426
	z eksploatacji — d'exploitation				
	Ogółem z przewozu osób, bagażu, towarów i poczty Total général du trafic voyageurs, bagages, marchandises et du transport de la poste	% od sumy ogólnej wpływów % du total des recettes	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	$\frac{422 + 100}{443}$	422:4	422:252	422:243	
	401+407+412+416				
Złote — Zlotys					
W.	62.766.889,86 268.917.847,06	91,8	115.613,86	10.093,95	147,97
R.	21.058.790,07 87.976.429,67	90,6	37.436,78	7.802,31	167,89
Wl.	16.914.889,40 65.757.944,02	89,1	21.766,95	7.878,10	186,45
P.	24.661.160,51 98.108.994,56	94,2	40.540,91	6.026,47	86,20
G.	64.541.272,32 295.819.748,32	96,6	127.618,53	16.408,92	251,41
Kt.	23.215.564,74 99.571.174,11	90,3	164.580,45	12.003,16	201,41
K.	24.942.607,35 107.372.181,93	89,6	75.667,50	9.252,12	192,82
L.	22.964.942,70 103.900.190,94	90,6	52.875,42	10.055,83	221,58
S.	6.913.983,57 33.086.905,62	86,4	28.972,77	7.530,39	223,68
M.K.	3.568.574,67 15.991.677,58	—	—	—	—
1931	271.548.675,19 1.176.503.093,81	91,8	66.976,15	10.212,84	176,21
1930	1.327.957.759,94	92,0	76.534,94	11.541,94	195,18
1929	1.456.468.956,06	92,3	84.486,85	11.720,48	188,25
1928	1.369.016.754,08	92,5	79.556,99	11.473,58	182,96
1927	1.236.762.679,97	92,2	72.131,26	11.125,76	181,54
1926	1.014.213.356,38	91,8	59.705,27	10.024,66	175,41

VIII. Wpływy.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	427	428	429		430	431	
	z eksploatacji — d'exploitation						
	Inne wpływy — Autres recettes						
	Telegraf — Télégraphe	Zwroty kosztów eksploatacji kolei prywatnych Régulation des dépenses d'ex- ploitation des chemins de fer privés	Czynsz za najem taboru Loyer pour matériel roulant			Czynsz najmu i dzierżawy Loyer et fermage	Opłata za używanie urzą- dzeń i za świadczenia na rzecz stron Régulations pour l'utilisation des installations et à titre de prestations pour le compte des parties
			parowozów locomotives	wagonów wagons			
osobowych à voyageurs	towarowych à marchandises						
Złote — Zlotys							
W.	11.959,76 51.297,64	828.491,90 2.725.860,45	1.929.302,39 2.041.520,07	4.807.883,04 4.981.651,11	1.073.278,45 4.409.718,64	586.812,20 1.513.243,19	
R.	3.741,52 15.201,96	555.103,68 2.095.496,31	337,50 8.788,50	3.506,70 18.922,55	486.701,40 1.823.789,17	192.338,00 407.494,18	
Wl.	601,51 15.533,07	— —	— —	8.064,75 41.508,40	535.737,66 2.090.945,59	98.990,47 332.440,28	
P.	1.043,95 4.715,82	— —	8.318,15 13.644,43	32.339,26 113.643,81	503.736,96 1.881.966,55	91.432,66 308.136,97	
G.	6.921,96 33.470,69	293.308,27 790.315,69	9.635,30 22.709,95	6.544,95 60.616,93	553.992,17 2.291.177,24	453.203,41 1.959.599,35	
Kt.	13,25 65,30	— —	9.233,39 9.683,39	1.645.704,09 4.840.285,05	240.846,98 1.015.330,92	245.383,44 810.252,16	
K.	10.347,01 10.476,77	1.852.378,44 4.186.011,91	143.667,43 143.861,77	93.719,37 216.898,94	420.142,62 1.495.344,02	219.916,60 492.002,61	
L.	2.222,60 4.947,85	1.421.283,84 3.362.952,89	170.403,26 18.208,65	107.929,06 390.832,64	307.610,62 1.281.681,13	112.196,60 374.955,70	
S.	4.592,45 6.600,61	352.726,52 1.247.442,61	56.611,80 56.611,80	16.426,22 52.976,15	95.831,15 432.482,18	254.669,64 495.221,77	
M.K.	—	—	—	—	85,32	—	
C.B.	—	—	300.094,17	—	392,94	—	
O.W.	—	—	—	—	—	—	
				5.144.391,14	—	—	
1931	41.444,01 142.309,71	5.303.292,65 14.408.079,86	1.986.702,70 2.578.705,43	6.715.104,04 15.861.726,72	4.217.963,33 16.722.828,38	2.254.943,02 6.693.346,21	
1930	109.960,84	20.317.591,75	2.281.675,98	16.506.750,50 ¹⁾	17.503.002,68	7.583.245,36	
1929	270.604,14	20.247.143,33	1.403.880,31	20.132.538,02	17.156.132,86	7.163.936,44	
1928	181.587,70	15.782.841,21	986.004,81	22.559.850,78	13.681.958,61	6.174.862,96	
1927	10.516.574,06		19.778.167,77		12.332.721,74		
1926	10.293.821,11		17.992.492,42		10.589.509,19		

¹⁾ Razem wagony taboru osobowego i towarowego. — Total des véhicules du parc voyageurs et marchandises.

Recettes.

432	433	434	435	436	437	
z eksploatacji — d'exploitation						
Inne wpływy — Autres recettes						
Procenty, dywidendy i różnica kursu <i>Intérêts, dividendes et différence du cours</i>	Sprzedaż taboru <i>Vente du matériel roulant</i>	Sprzedaż kart rejestracyj- nych <i>Vente des fiches d'enregistre- ment</i>	Oplaty emerytalne <i>Caisses de retraites</i>	Częściowy zwrot umundurowania <i>Restitution partielle des frais d'uniformes</i>	Dochody służby sanitarnej <i>Recettes du service sanitaire</i>	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Z ł o t e — Z ł o t y s						
122.255,94 335.318,28	344.343,23 416.852,55	35.417,85 146.095,80	1.089.093,86 4.164.012,76	250.848,11 395.504,30	73.819,74 248.313,18	W.
66.548,07 151.182,21	2.540,37 86.607,06	11.441,30 45.423,20	492.928,27 1.815.845,26	31.937,63 185.605,95	42.818,68 141.634,74	R.
20.210,56 65.461,59	— 6.244,00	9.664,70 38.997,20	514.223,88 1.916.108,29	48.995,66 177.894,03	108.571,13 361.615,86	Wl.
173.746,98 370.079,11	13.128,94 57.640,69	19.090,20 85.862,10	249.481,48 931.197,23	64.777,45 289.890,86	— —	P.
326.394,15 1.031.131,13	26.238,82 31.538,82	23.923,92 101.966,88	469.487,84 1.895.916,60	108.911,49 415.729,92	4.482,02 4.482,02	G.
290.547,92 675.359,74	15.206,45 145.269,93	36.603,25 123.436,40	224.795,65 849.473,98	100.950,34 294.368,97	14.761,15 75.594,75	Kt.
106.628,24 268.535,59	8.217,00 40.333,00	23.024,85 97.548,05	887.298,04 3.303.121,75	58.298,96 183.472,85	8.260,24 18.424,00	K.
434.371,32 627.942,30	172.762,42 338.254,74	14.594,60 61.164,10	792.170,70 2.670.843,73	85.049,18 282.102,51	15.464,83 25.593,66	L.
191.170,33 272.199,44	5.244,02 18.118,34	4.616,80 22.254,50	388.510,08 1.369.635,76	24.252,54 104.338,59	5.194,97 7.563,81	S.
520.564,84 2.173.686,96	— —	— 40,20	2.578,38 10.936,79	— 8,00	— 179,32	M. K.
— —	— —	— —	— 6.955,14	— —	— —	C. B. O. W.
2.252.438,35 5.970.896,35	577.193,21 1.140.859,13	178.377,47 722.788,43	5.110.568,18 18.934.047,29	774.021,36 2.328.915,98	273.372,76 883.401,34	1931
5.748.248,47	1.623.493,83	892.468,72	19.400.254,04	2.117.293,61	874.006,59	1930
7.618.351,64	715.094,03	1.106.819,48	17.635.723,34	2.044.846,08	1.062.674,25	1929
8.684.323,81	866.297,78	1.082.185,82	16.260.525,93	1.308.013,61	1.117.825,79	1928
21.338.896,06			15.528.122,82	1.451.971,51	987.944,12	1927
19.844.770,65			8.938.061,60	1.480.643,63	864.166,91	1926

VIII. Wpływy.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	438			439		440		441		442		
	Z eksploatacji — D'exploitation											
	Inne wpływy — Autres recettes											
	przedsiębiorstwa pomocnicze Entreprises auxiliaires			Różne wpływy Recettes diverses	Razem inne wpływy Total des recettes diverses		% od sumy ogólnej wpływów % au total des recettes		na 1 km. eksploata- cyjny par 1 km. exploité			
	Stacje miejskie Bureaux urbains	Elektrownie Usines d'électricité	Ajencje celne i oddział transp. w Gdańsku Agences douanières et section du transport à Danzig		427+428+429 430+431+432 433+434+435 436+437+438 +439	440×100 443	440:4					
Z ł o t e — Z ł o t y s												
W.	24.310,66 30.855,44	70.645,03 200.498,58	385.936,65 1.278.303,48	265.223,52 1.295.608,35	11.849.001,01 24.172.942,94	— 8,2	— 10.392,49					
R.	— —	22.901,97 47.602,64	160.580,08 1.047.236,98	438.939,76 1.194.299,24	2.505.351,53 9.085.129,95	— 9,3	— 3.866,01					
Wl.	1.699,95 9.072,10	279.297,26 380.943,86	286.851,81 1.005.368,57	768.202,41 1.609.140,78	2.681.111,75 8.051.273,62	— 10,9	— 2.665,10					
P.	— —	155.370,63 473.919,16	211.919,72 783.786,18	228.170,65 692.909,71	1.752.557,03 6.007.392,62	— 5,8	— 2.482,39					
G.	— —	18.799,74 59.757,45	293.066,13 815.726,32	232.734,73 956.198,54	2.827.644,90 10.470.337,53	— 3,4	— 4.516,97					
Kt.	— —	— —	331.785,15 1.317.979,46	94.066,68 495.933,48	3.249.897,74 10.653.033,53	— 9,7	— 17.608,32					
K.	— —	15.616,77 92.074,88	347.844,27 1.323.826,60	106.102,62 590.512,53	4.301.462,46 12.462.445,27	— 10,4	— 8.782,55					
L.	— —	91.094,95 350.060,76	146.052,60 756.255,62	16.567,02 333.118,16	3.515.833,04 10.842.497,14	— 9,4	— 5.517,81					
S.	— —	32.685,47 111.110,80	51.329,87 249.502,34	337.216,62 770.402,78	1.810.590,44 5.216.461,48	— 13,6	— 4.567,83					
M. K.	— —	— —	— —	27.535,16 185.227,79	550.763,70 2.670.566,17	— —	— —					
C. B.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —					
O. W.	— —	— —	— —	— —	5.151.346,28 —	— —	— —					
1931	24.610,71 21.783,34	686.411,82 1.715.968,13	2.215.366,28 8.577.985,55	2.481.625,13 8.123.351,36	35.044.213,60 104.783.426,53	— 8,2	— 5.965,13					
1930	20.955,05	1.460.358,15	9.281.787,78	9.731.502,06 ¹⁾	115.410.685,31	8,0	6.651,53					
1929	121.565,59	2.394.325,95	7.542.320,05	14.571.749,99	121.187.705,50	7,7	7.029,86					
1928	111.870,79	1.683.377,33	8.966.579,14	11.413.207,78	110.861.313,85	7,5	6.442,42					
1927	95.995,57	1.624.766,51	6.790.174,20	14.314.777,78	104.760.112,14	7,8	6.109,89					
1926	48.382,39	1.480.937,32	5.473.006,66	13.951.475,34	90.957.267,22	8,2	5.354,52					

¹⁾ W tem 1.088.452,59 warsztaty wagonowe w Ostrowie. — Y compris 1.088.452,59 les ateliers à Ostrów.

Recettes.

443	444	445	446	447a	447b	448	449	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Z eksploatacji — D'exploitation							Z eksploatacji D'exploitation	
Razem wpływy z eksploatacji Total des recettes d'exploitation	% stosunek wpływów poszczególnych Dyrekcyj do ogólnego wpływu — Pourcentage des recettes des Directions particulières par rapport au total	na 1 km. eksploatacyjny Par 1 km. exploité	na 1000 pociągów-km. Par 1000 trains-km.	na 1000 osiów-km. Par 1000 essieux-km.	Zegluga powietrzna Navigation aérienne	Zwrot zaliczek gwarancyjnych i kredytowanych niedoborów kolei lokalnych — Remboursement des acomptes de garantie et de déficits crédites des chemins de fer locaux	Ogółem wpływy zwyczajne Total général des recettes ordinaires	
422+440		443:4	443:252	443:243			443+448	
Z ł o t e — Z l o t y s								
74.615.890,87 293.090.790,00	— 22,8	— 126.006,36	— 11.001,30	— 161,27	— 520,47	— —	74.615.890,87 293.091.310,47	W.
23.564.141,60 97.061.559,62	— 7,6	— 41.302,79	— 8.608,04	— 185,23	— —	— —	23.564.141,60 97.061.559,62	R.
19.596.001,15 73.809.217,64	— 5,8	— 24.432,05	— 8.842,67	— 209,28	— —	— —	19.596.001,15 73.809.217,64	Wl.
26.413.717,54 104.116.387,18	— 8,1	— 43.023,30	— 6.395,48	— 91,48	— 128,75	— —	26.413.717,54 104.116.515,93	P.
67.368.917,22 306.290.085,85	— 23,9	— 132.135,50	— 16.989,70	— 260,31	— 53,00	— —	67.368.917,22 306.290.138,85	G.
26.465.462,48 110.224.207,64	— 8,7	— 182.188,77	— 13.287,37	— 222,96	— 74.144,48	— —	26.465.462,48 110.298.352,12	Kt.
29.244.069,81 119.834.627,20	— 9,3	— 84.450,05	— 10.325,99	— 215,20	— —	— —	29.244.069,81 119.834.627,20	K.
26.480.775,74 114.742.688,08	— 8,9	— 58.393,23	— 11.105,20	— 244,70	— —	— —	26.480.775,74 114.742.688,08	L.
8.724.574,01 38.303.367,10	— 3,0	— 33.540,60	— 8.107,62	— 258,95	— —	2.339.326,98 2.342.551,81	11.063.900,99 10.645.918,91	S.
4.119.338,37 18.662.243,75	— 1,5	— —	— —	— —	— 1.918,74	— —	4.119.338,37 18.664.162,49	M. K.
— 5.151.346,28	— 0,4	— —	— —	— —	— —	— —	— 5.151.346,28	C. B. O. W.
306.592.888,79 1.281.286.520,34	— 100,0	— 72.941,28	— 11.122,43	— 191,90	— 76.765,44	2.339.326,98 2.342.551,81	308.932.215,77 1.283.705.837,59	1931
1.443.368.445,25	—	83.186,47	12.545,03	212,15	—	195.760,62	1.443.564.205,87	1930
1.577.656.661,56	—	91.516,71	12.695,70	203,92	—	132.179,67	1.577.656.661,56	1929
1.479.878.067,93	—	85.999,42	12.402,70	197,78	—	738.554,16	1.480.616.622,09	1928
1.341.522.792,11	—	78.241,15	12.068,17	196,92	—	398.298,06	1.341.921.090,17	1927
1.105.170.623,60	—	65.059,79	10.923,68	191,14	—	34.140,69	1.105.204.764,29	1926

VIII. Wpływy — Recettes.

Nadzwyczajne — Extraordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	450	451	452	453	454
	Nadwyżka dochodów z poprzednich okresów <i>Excédent des recettes des périodes précédentes</i>	Udział osób trzecich w wydatkach inwestycyjnych <i>Participation des tiers aux dépenses d'investissements</i>	Inne dochody — <i>Autres recettes</i>	Sprzedaż nieruchomości <i>Vente des immobiliers</i>	Razem wpływy nadzwyczajne <i>Total des recettes extraordinaires</i>
					450 + 451 + 452
	Złote — Zlotys				
W.	—	10.000,00	25.212,23 31.709,87	—	25.212,23 41.709,87
R.	—	—	4.256,00 1.126,56	—	4.256,00 1.126,56
Wl.	—	—	465,07 26.065,70	5.362,50	465,07 31.428,20
P.	—	—	—	—	—
G.	—	—	454,38 10.478,23	—	454,38 10.478,23
Kt.	—	—	43.278,95 156.704,47	—	43.278,95 156.704,47
K.	—	—	2.038,17 13.909,97	—	2.038,17 13.909,97
L.	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—
C.B. R.	—	—	—	—	—
M. K.	76.100.000,00	220.000,00	500.000,00 26.507.829,63	—	76.600.000,00 102.827.829,63
C.B. O. W.	—	—	—	—	—
1931	76.100.000,00	230.000,00	567.192,80 26.747.824,43	5.362,50	76.667.192,80 103.083.186,93
1930	30.000.000,00	175,92	383.319,21	25.912,21	30.409.407,34
1929	—	—	—	—	100.593.426,28
1928	—	—	—	—	50.190,97
1927	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—

IX. Rozchody — Dépenses.

Zwyczajne — Ordinaires.

455	456	457	458 a	458 b	459	460	461	462	
Rozchody eksploatacyjne — <i>Dépenses d'exploitation</i>									
Dyrekcje eksploatacyjne i Urzędy centralne samodzielne <i>Directions d'exploitation et Offices centraux indépendants</i>									
Uposażenie i inne wydatki osobowe <i>Salaires et autres dépenses personnelles</i>	$\frac{1}{100}$ od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych $\frac{1}{100}$ du total des dépenses d'exploitation	Koszty ogólne <i>Frais généraux</i>	Udział w kosztach organizacji między państwowych <i>Participation aux frais des organisations Internationales</i>	Komitet Górnośląski <i>Comité de Haute Silésie</i>	Razem wydatki Dyrekcji Kolejowych <i>Total des dépenses des Directions ferroviaires</i>	Na 1 km. eksploatacyjny <i>Par 1 km. exploité</i>	Na 1000 pociągów-km. <i>Par 1000 essieux-km.</i>	Na 1000 osiów-km. <i>Par 1000 essieux-km.</i>	Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>
					$455 + 457 + 458a + 458b$				
1.804.579,80	—	80.753,01	1.213,76	—	1.886.546,57	—	—	—	W.
6.212.263,18	2,8	278.742,29	1.919,73	—	6.492.925,20	2.791,46	243,71	3,57	R.
800.837,78	—	34.802,38	—	—	835.640,16	—	—	—	Wl.
3.053.267,42	3,3	113.603,34	—	—	3.166.870,76	1.347,60	280,86	6,04	P.
883.302,29	—	42.467,26	—	—	925.769,55	—	—	—	G.
3.419.409,78	3,9	121.222,08	—	—	3.540.631,86	1.172,01	424,18	10,04	Kt.
818.726,42	—	51.679,70	—	—	870.406,12	—	—	—	K.
3.127.932,43	2,7	165.274,93	—	—	3.293.207,36	1.360,83	202,29	2,89	L.
2.009.398,55	—	64.230,69	5.349,30	—	2.078.978,54	—	—	—	S.
7.876.901,57	5,1	205.612,51	21.461,30	—	8.103.975,38	3.496,11	449,52	6,89	C.B. R.
1.027.940,63	—	70.738,99	—	87.011,85	1.185.691,47	—	—	—	M.K.
3.585.244,87	3,7	190.442,40	1.607,83	280.694,36	4.057.989,46	6.707,42	489,18	8,21	C.B. O.W.
856.052,87	—	67.505,50	—	—	923.558,37	—	—	—	
3.226.563,90	2,5	209.182,15	—	—	3.435.746,05	2.421,24	296,05	6,17	
878.367,34	—	59.410,73	—	—	937.778,07	—	—	—	
3.210.799,54	2,9	192.443,73	36,07	—	3.403.279,34	1.731,95	329,38	7,26	
534.514,74	—	32.298,30	—	—	566.813,04	—	—	—	
1.963.716,64	4,0	91.834,57	—	—	2.055.551,21	1.799,96	467,83	13,90	
94.885,66	—	4.790,25	—	—	99.675,91	—	—	—	
363.763,99	70,7	16.354,50	—	—	380.118,49	—	—	—	
—	—	610,65	24.384,51	—	24.995,16	—	—	—	
316.960,51	0,3	41.902,08	127.744,57	—	486.607,16	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
187.340,38	3,0	2.662,34	1.267,15	—	191.269,87	—	—	—	
9.708.606,08	—	509.287,46	30.947,57	87.011,85	10.335.852,96	—	—	—	1931
36.544.164,21	3,1	1.629.276,92	154.036,65	280.694,36	38.608.172,14	2.197,89	335,14	5,78	
38.333.041,64	2,9	1785.581,25	113.537,16	—	40.232.160,05	2.318,72	349,68	5,91	1930
37.185.701,23	2,7	2.152.553,02	—	—	39.338.254,25	2.281,93	316,56	5,08	1929
35.101.829,62	2,7	2.066.393,75	—	—	37.168.223,37	2.159,93	311,50	4,96	1928
31.909.267,54	2,9	1.658.878,23	—	—	33.568.145,77	1.957,78	301,97	4,93	1927
26.862.139,54	2,9	1.367.415,91	—	—	28.229.555,45	1.661,83	279,03	4,88	1926

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

	463	464	465	466	467	468	469	470
Dyrekcje Okręgowe — Directions	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation							
	Służba drogowa — Service de la voie							
	Uposażenie i różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy ogólnej rozchodów służby drogowej % du total des dépenses du service de la voie	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	Ogólne koszty utrzymania dróg (bez usuwania śniegu i lodu) Frais généraux d'entretien de la voie (sauf des frais de blaiement de la neige et de la glace)	na 1 km. zastępczy wszystkich torów par 1 km. virtuel des toutes les voies	Usuwanie śniegu i lodu Blaiement de la neige et de la glace	na 1 km. długości wszystkich torów gł. i stacyjnych par 1 km. de la longueur des toutes les voies principales et des gares	Podtorze — Infrastructure
	$\frac{463 \times 100}{481}$	463 : 4			466 : 6		468 : (4 + 5)	
W.	2.251.741,98 8.366.147,55	— 22,0	— 3.596,80	453.111,26 1.807.369,70	— 498,86	1.015.670,80 1.076.958,65	— 282,67	124.783,99 858.520,14
R.	1.425.256,78 5.033.820,00	— 22,4	— 2.142,05	228.031,73 895.119,98	— 285,98	332.563,49 412.562,65	— 125,28	115.088,76 590.406,15
Wl.	1.055.578,97 3.912.863,03	— 17,2	— 1.295,22	202.730,76 910.662,86	— 214,12	849.121,34 1.052.603,79	— 247,85	78.930,99 723.908,74
P.	1.877.339,72 6.287.491,25	— 34,9	— 2.598,14	227.523,98 982.969,02	— 303,48	555.038,24 628.052,83	— 182,26	59.371,08 487.022,33
G.	1.963.088,24 7.457.394,91	— 29,2	— 3.217,17	340.429,19 1.299.184,33	— 408,29	1.369.735,96 1.574.274,08	— 466,18	152.657,31 881.890,68
Kt.	882.207,82 3.010.828,59	— 28,2	— 4.976,58	172.038,92 536.084,15	— 580,81	259.171,91 285.402,14	— 241,66	47.965,28 311.228,09
K.	1.264.889,49 4.612.769,67	— 28,0	— 3.250,72	177.285,14 771.230,95	— 408,27	268.155,89 336.763,75	— 167,46	65.186,85 535.355,96
L.	1.269.777,92 4.683.828,82	— 26,8	— 2.383,63	279.980,42 1.190.169,50	— 478,94	864.425,17 1.082.861,61	— 391,49	94.449,47 682.822,41
S.	659.794,50 2.328.891,48	— 25,5	— 2.039,31	158.446,45 609.808,54	— 496,59	261.397,56 360.495,90	— 252,45	30.964,31 434.687,50
M. K.	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	12.649.675,42 46.694.035,30	— 25,9	— 2.658,21	2.239.577,85 9.002.599,03	— 375,86	5.775.280,36 6.809.975,40	— 266,44	769.398,04 5.505.842,00
1930	49.941.770,08	24,1	2.878,32	10.037.628,07	425,31	5.475.845,01	217,45	6.370.920,46
1929	51.454.177,41	20,4	2.984,75	31.034.622,92			—	7.446.914,32
1928	47.554.618,26	21,4	2.763,51	15.830.441,07			—	8.313.426,27
1927	41.881.977,61	22,9	2.442,67	13.005.827,87			—	7.383.393,52
1926	36.140.852,75	26,7	2.127,56	8.451.567,36			—	6.449.188,10

Dépenses.

471	472	473	474	475	476	477	478		
Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation									
Służba drogowa — Service de la voie									
Nawierzchnia — Superstructure									
Na 1 km. zastępczy wszystkich torów — Par 1 km. virtuel des toutes les voies	Bieżąca naprawa toru Réparation courante des voies	Szyny i złączki Rails et eclisses	Podkłady i podrozdzielnice Traverses et complets des traverses	Balast — Balast	Rozjazdy i skrzyżowania Changements des voies et croisements	Razem utrzymanie nawierzchni Total d'entretien de la superstructure	na 1 km. zastępczy wszystkich torów — par 1 km. virtuel de toutes les voies	na 1000 tonno-km. przebiegu ciężaru pociągów brutto par 1000 tonnes-km. du parcours du poids des trains brut	
470 : 6						472 + 473 + 474 + 475 + 476	477 : 6	477 : 263	Dyrekcje Okręgowe — Directions
—	897.797,64	595.683,42	259.585,46	57.153,23	487.047,87	2.297.267,62	—	—	W.
236,96	5.001.101,01	7.732.530,88	4.989.240,08	2.681.163,22	1.876.675,48	22.280.710,67	6.149,80	1,45	
—	367.455,53	406.539,36	72.260,86	91.211,60	180.482,48	1.117.949,83	—	—	R.
188,63	2.282.438,13	4.312.132,43	4.555.756,81	1.407.205,39	1.153.462,13	13.710.994,89	4.380,51	2,85	
—	392.722,24	405.335,72	25.323,78	26.582,78	163.422,37	1.013.386,89	—	—	Wl.
170,21	2.657.161,28	3.093.152,99	6.543.978,71	1.072.334,58	826.294,80	14.192.922,36	3.337,16	4,57	
—	615.474,67	253.048,92	159.065,41	85.745,59	175.936,81	1.289.271,40	—	—	P.
150,36	2.968.758,14	728.381,43	2.888.835,33	601.018,10	840.940,42	8.027.933,42	2.478,52	0,83	
—	252.724,81	258.580,72	92.315,02	113.275,09	1.381.749,84	2.098.645,48	—	—	G.
277,15	2.731.939,68	1.711.896,21	3.504.856,38	873.874,47	3.223.591,95	12.046.158,69	3.785,72	1,23	
—	221.775,19	161.988,01	35.087,96	603,47	276.374,66	695.829,29	—	—	Kt.
337,19	1.273.238,20	1.605.005,85	1.165.724,69	184.893,38	1.320.624,31	5.549.486,43	6.012,44	1,34	
—	475.189,52	221.768,35	21.598,58	125.416,38	427.379,33	1.271.352,16	—	—	K.
283,41	1.984.022,96	2.021.604,31	2.687.418,60	701.821,90	1.085.288,31	8.480.156,08	4.489,23	1,73	
—	268.975,90	314.483,29	57.675,50	33.562,63	254.327,26	929.024,58	—	—	L.
274,78	1.932.106,80	1.774.951,41	2.666.899,37	714.196,70	867.252,39	7.955.406,67	3.201,37	1,94	
—	149.702,51	138.089,46	15.085,69	6.359,20	102.695,57	411.932,43	—	—	S.
353,98	926.487,70	1.498.974,51	1.670.152,41	322.996,54	383.617,30	4.802.228,46	3.910,61	3,91	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	M. K.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	3.641.818,01	2.755.517,25	737.998,26	539.909,97	3.449.416,19	11.124.659,68	—	—	1931
229,87	21.757.253,90	24.478.630,02	30.672.862,38	8.559.504,28	11.577.747,09	97.045.997,67	4.051,69	1,70	
269,94	27.304.536,51	26.730.879,70	42.138.350,11	8.578.946,95	12.733.432,58	117.486.145,85	4.978,02	2,03	1930
—	—	—	—	—	—	143.358.798,09	—	—	1929
—	—	—	—	—	—	131.458.055,94	—	—	1928
—	—	—	—	—	—	102.537.893,95	—	—	1927
—	—	—	—	—	—	74.114.027,71	—	—	1926

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	479	480	481	482	483	484	485	486
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation							
	Służba drogowa — Service de la voie							
	Budynki Bâtiments	na 1 km. zastępczy wszystkich torów par 1 km. virtuel des toutes voies	Razem rozchody służby drogowej Total de dépenses du ser- vice de la voie	% od sumy ogólnej roz- chodów eksploatacji % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1 km. zastępczy wszyst- kich torów par 1 km. virtuel des toutes les voies	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	479 : 6	463 + 466 + 468 470 + 477 + 479	481 × 100 698	481 : 4	481 : 6	481 : 252	481 : 243	
W.	1.224.349,72 3.562.481,57	— 983,30	7.366.925,37 37.952.188,28	— 17,1	16.316,50	10.475,35	1.424,55	20,88
R.	404.188,34 1.809.625,87	— 578,16	3.623.078,93 22.452.529,54	— 24,1	9.554,27	7.173,33	1.991,23	42,85
Wl.	338.141,09 2.016.415,42	— 474,12	3.537.890,04 22.809.376,20	— 25,9	7.550,27	5.363,13	2.732,67	64,67
P.	340.233,70 1.621.137,20	— 500,51	4.348.778,12 18.034.606,05	— 15,4	7.452,32	5.567,95	1.107,80	15,85
G.	592.973,63 2.244.293,45	— 705,31	6.517.529,81 25.503.196,14	— 16,6	11.002,24	8.014,83	1.414,65	21,67
Kt.	203.321,16 980.021,70	— 1.061,78	2.260.534,38 10.673.051,10	— 11,0	17.641,41	11.563,44	1.286,62	21,59
K.	400.933,90 1.750.559,49	— 926,71	3.447.803,43 16.486.835,90	— 12,8	11.618,63	8.727,81	1.420,65	29,61
L.	372.172,74 1.852.567,76	— 745,50	3.809.830,30 17.447.656,77	— 15,7	8.879,21	7.021,19	1.688,65	37,21
S.	89.280,76 592.747,02	— 482,69	1.611.816,01 9.128.858,90	— 18,4	7.993,75	7.433,92	2.077,68	61,71
M. K.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1931	3.965.595,04 16.429.849,48	— 685,95	36.524.186,39 180.488.298,88	— 15,4	10.274,87	7.535,42	1.566,76	27,03
1930	17.601.699,89	745,80	206.914.009,36	15,8	11.925,19	8.767,17	1.798,39	30,41
1929	19.033.544,34	—	252.328.057,08	18,1	14.637,05	—	2.030,53	32,61
1928	19.084.327,12	—	222.240.868,66	17,3	12.914,97	—	1.862,57	29,70
1927	18.417.785,97	—	183.226.878,92	16,7	10.686,27	—	1.648,29	26,90
1926	10.432.892,97	—	135.588.528,89	14,6	7.981,90	—	1.340,18	23,45

Dépenses.

487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	
Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation										
Służba stacyjna — Service des gares										
Uposażenie i inne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	$\frac{9}{10}$ od sumy rozchodów służby stacyjnej $\frac{9}{10}$ du total des dépenses du service des gares	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	Ogólne wydatki stacyjne Dépenses généraux des gares	Razem rozchody służby stacyjnej Total des dépenses du service des gares	$\frac{9}{10}$ od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych $\frac{9}{10}$ du total des dépenses d'exploitation	na 1000 wagonów naładowanych i przyjętych ładownych par 1000 wagons chargés et reçus en état chargé	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.	Dyrekcje Okręgowe — Directions
	$\frac{487 \times 100}{491}$	487 : 252		487 + 490	$\frac{491 \times 100}{698}$	491 : 301	491 : 4	491 : 252	491 : 243	
6.379.862,25 22.946.094,85	— 90,6	861,29	853.597,56 2.370.743,25	7.233.459,81 25.316.838,10	— 11,4	15.274,60	10.884,28	950,28	13,93	W.
2.588.536,00 9.022.073,02	— 91,0	800,13	304.336,58 887.721,66	2.892.872,58 9.909.794,68	— 10,6	15.769,03	4.216,93	878,86	18,91	R.
2.625.167,95 9.146.247,16	— 93,9	1.095,76	198.173,19 596.800,18	2.823.341,14 9.743.047,34	— 11,1	30.281,14	3.225,11	1.167,26	27,63	Wl.
3.366.655,22 12.341.442,06	— 89,5	758,09	430.530,46 1.446.608,10	3.797.185,68 13.788.050,16	— 11,8	11.950,45	5.697,54	846,95	12,11	P.
5.654.330,94 21.261.761,53	— 90,9	1.179,38	682.624,11 2.140.412,42	6.336.955,05 23.402.173,95	— 15,3	16.913,90	10.095,85	1.298,10	19,89	G.
4.260.830,80 14.403.001,54	— 89,4	1.736,26	554.357,09 1.700.176,77	4.815.187,89 16.103.178,31	— 16,6	8.730,31	26.616,82	1.941,22	32,57	Kt.
4.176.131,24 15.162.097,54	— 91,1	1.306,50	447.241,43 1.483.407,21	4.623.372,67 16.645.504,75	— 12,9	16.431,48	11.730,45	1.434,32	29,89	K.
3.400.808,07 12.098.560,24	— 90,1	1.170,94	411.893,74 1.324.150,46	3.812.701,81 13.422.710,70	— 12,1	19.623,24	6.830,90	1.299,10	28,63	L.
1.209.367,28 4.335.046,86	— 88,9	986,63	147.604,52 539.263,68	1.356.971,80 4.874.310,54	— 9,8	24.248,61	4.268,22	1.109,36	32,95	S.
33.661.689,75 120.716.324,80	— 90,6	1.047,90	4.030.358,68 12.489.283,73	37.692.048,43 133.205.608,53	— 11,4	14.987,83	7.583,15	1.156,31	19,95	1931
136.935.726,19	90,5	1.190,18	14.352.372,12	151.288.098,31	11,5	15.603,49	8.719,78	1.314,92	22,24	1930
139.590.419,02	88,7	1.123,31	17.859.579,79	157.449.998,81	11,3	13.410,27	9.133,36	1.267,03	20,35	1929
128.637.246,69	89,0	1.078,09	15.885.297,23	144.522.543,92	11,3	12.724,29	8.398,56	1.211,22	19,31	1928
113.871.222,12	89,1	1.024,37	13.907.465,32	127.778.685,44	11,6	12.337,54	7.452,39	1.149,48	18,76	1927
93.368.265,22	89,0	922,87	11.512.629,72	104.880.894,94	11,3	11.874,97	6.174,19	1.036,66	18,14	1926

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	497	498	499	500	501	502	503	504
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation							
	Służba handlowa (na stacjach) — Service commercial (aux gares)							
	Uposażenie i inne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy rozchodów służby handlowej % du total des dépenses du service commercial	Bilety, dokumenty ekspedycyjne, utrzymanie inwentarza, naładów, wyład. i przeładunek Billets, documents d'expédition, l'entretien de l'inventaire, chargement, déchargement et transbordement des marchandises	Razem rozchody służby handlowej Total des dépenses du service commercial	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	$\frac{497 \times 100}{500}$				$\frac{500 \times 100}{698}$	500 : 4	500 : 252	500 : 243
W.	1.316.525,96 4.811.150,07	— 61,8	845.216,48 2.969.291,90	2.161.742,44 7.780.441,97	— 3,5	— 3.344,99	— 292,04	— 4,28
R.	627.071,52 2.151.436,76	— 78,6	165.664,32 584.836,32	792.735,84 2.736.273,08	— 2,9	— 1.164,37	— 242,67	— 5,22
WL.	488.027,75 1.767.467,45	— 82,8	108.299,97 366.893,16	596.327,72 2.134.360,61	— 2,4	— 706,51	— 255,71	— 6,05
P.	811.194,04 2.852.025,66	— 67,0	371.989,98 1.402.604,81	1.183.184,02 4.254.630,47	— 3,6	— 1.758,11	— 261,35	— 3,74
G.	1.798.713,16 6.952.849,58	— 76,7	551.931,44 2.115.577,32	2.350.644,60 9.068.426,90	— 5,9	— 3.912,18	— 503,02	— 7,71
Kt.	1.532.623,88 5.192.602,62	— 80,6	407.809,75 1.248.943,82	1.940.433,63 6.441.546,44	— 6,6	— 10.647,18	— 776,52	— 13,03
K.	1.103.443,32 3.994.972,90	— 71,1	458.283,51 1.627.028,25	1.561.726,83 5.622.001,15	— 4,4	— 3.961,95	— 484,44	— 10,10
L.	693.180,85 2.574.730,92	— 69,2	317.471,94 1.146.367,91	1.010.652,79 3.721.098,83	— 3,4	— 1.893,69	— 360,14	— 7,94
S.	258.052,93 915.169,29	— 74,6	93.271,31 312.336,02	351.324,24 1.227.505,31	— 2,5	— 1.074,87	— 279,37	— 8,30
1931	8.628.833,41 31.212.405,25	— 72,6	3.319.938,70 11.773.879,51	11.948.772,11 42.986.284,76	— 3,7	— 2.447,13	— 373,15	— 6,44
1930	34.459.760,80	71,6	13.690.532,52	48.150.293,32	3,7	2.775,07	418,50	7,08
1929	35.300.078,44	69,8	15.255.091,82	50.555.170,26	3,6	2.932,60	406,83	6,53
1928	31.359.072,73	67,4	15.169.107,76	46.528.180,49	3,6	2.703,86	389,94	6,21
1927	27.578.515,06	67,3	13.411.221,70	40.989.736,76	3,7	2.390,63	368,74	6,02
1926	22.387.216,98	67,8	10.626.878,46	33.014.095,44	3,6	1.943,49	326,32	5,71

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	505	506	507	508	509	510	511	512	513
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation								
	Służba konduktorska — Service des trains								
	Uposażenie i inne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy rozchodów służby konduktorskiej % du total des dépenses du service des trains	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	Oświetlenie sygnałowe, utrzymanie przyborów konduktorskich i utrzymanie i wymiana inwentarza Eclairage des signaux, entretien des ustensiles des garde, convois des trains et l'entretien et l'échange de l'inventaire	Razem rozchody służby konduktorskiej Total des dépenses du service des trains	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	$\frac{505 \times 100}{509}$		$\frac{505}{509} : 252$		$\frac{505 + 508}{698}$		$\frac{504}{509} : 4$	$\frac{509}{509} : 252$	$\frac{509}{509} : 243$
W.	3.734.488,84 14.016.221,60	— 99,6	— 526,11	17.785,39 53.410,72	3.752.274,23 14.069.632,32	— 6,3	— 6.048,85	— 528,11	— 7,74
R.	1.758.666,60 6.085.817,68	— 99,5	— 539,73	9.067,36 27.930,93	1.767.733,96 6.113.748,61	— 6,6	— 2.601,60	— 542,21	— 11,67
WL.	1.058.228,39 3.935.710,71	— 99,6	— 471,52	3.776,78 14.014,18	1.062.005,17 3.949.724,89	— 4,5	— 1.307,42	— 473,19	— 11,20
P.	2.141.045,01 7.920.617,66	— 99,5	— 486,53	12.345,76 36.550,29	2.153.390,77 7.957.167,95	— 6,8	— 3.288,09	— 488,78	— 6,99
G.	3.006.872,19 11.523.565,34	— 99,6	— 639,20	17.017,74 48.641,01	3.023.889,93 11.572.206,35	— 7,5	— 4.992,32	— 641,90	— 9,84
Kt.	2.946.606,66 10.343.777,61	— 99,6	— 1.246,93	15.060,32 38.298,88	2.961.666,98 10.382.076,49	— 10,7	— 17.160,46	— 1.251,54	— 21,00
K.	2.508.212,76 9.410.327,90	— 99,6	— 810,88	10.725,34 39.378,70	2.518.938,10 9.449.706,60	— 7,3	— 6.659,41	— 814,27	— 16,97
L.	1.756.835,02 6.443.837,05	— 99,7	— 623,66	5.015,40 17.285,62	1.761.850,42 6.461.122,67	— 5,8	— 3.288,10	— 625,33	— 13,78
S.	773.368,32 2.703.983,06	— 99,1	— 615,41	7.481,32 24.396,59	780.849,64 2.728.379,65	— 5,5	— 2.389,12	— 620,96	— 18,44
1931	19.684.323,79 72.383.858,61	— 99,6	— 628,34	98.275,41 299.906,92	19.782.599,20 72.683.765,53	— 6,2	— 4.137,75	— 630,94	— 10,89
1930	82.450.967,55	99,6	564,03	346.801,85	82.797.769,40	6,3	4.771,93	566,40	12,17
1929	89.354.338,92	96,5	719,05	412.843,69	89.767.182,61	6,5	5.207,22	722,37	11,60
1928	81.402.721,87	99,6	682,22	321.711,93	81.724.433,80	6,4	4.749,21	684,92	10,92
1927	70.936.261,14	99,6	638,14	297.890,52	71.234.151,66	6,5	4.154,56	640,82	10,46
1926	58.101.375,64	99,7	574,28	201.504,80	58.302.880,44	6,3	3.432,20	576,27	10,08

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	514	515	516	517	518	519	520	521
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation							
	Agencje celne — Agences douanières							
	Uposażenie i różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy rozchodów Agencji Celnych % du total des dépenses des Agences douanières	na 1000 odpraw celnych par 1000 formalités douanières	Koszty ogólne i koszty robót fizycznych Frais généraux et frais des travaux physiques	na jedną tonnę przetworzonych towarów par 1 tonne des marchandises	Razem rozchody Agencji Celnych Total des dépenses des Agences douanières	% od ogólnych rozchodów eksploatacji % du total des dépenses d'exploitation	na 1000 odpraw celnych par 1000 formalités douanières
	514 × 100 519		514 : 357		517 : 358		519 × 100 698	519 : 357
W.	59.071,04 214.690,01	— 25,3	— 17.560,12	159.512,59 634.949,33	— 4,63	218.583,63 849.639,34	— 0,38	— 69.494,47
R.	15.708,89 58.688,59	— 14,9	— 956,07	36.503,29 335.658,73	— 0,73	52.212,18 394.347,32	— 0,42	— 6.424,16
Wl.	40.239,84 150.604,61	— 31,1	— 2.719,97	68.251,15 333.081,84	— 1,26	108.490,99 483.686,45	— 0,54	— 8.735,53
P.	53.580,41 185.642,55	— 56,3	— 1.261,00	40.912,74 144.084,50	— 2,91	94.493,15 329.727,05	— 0,28	— 2.239,72
G.	65.006,12 233.177,46	— 46,7	— 4.235,66	65.206,40 265.887,58	— 1,12	130.212,52 499.065,04	— 0,17	— 9.065,50
Kt.	146.632,68 478.505,23	— 74,7	— 6.225,51	49.080,49 161.788,57	— 2,33	195.713,17 640.293,80	— 0,66	— 8.330,43
K.	102.335,22 380.613,12	— 57,2	— 1.078,91	86.659,07 285.073,18	— 2,43	188.994,29 665.686,30	— 0,52	— 1.886,99
L.	21.963,42 76.515,78	— 18,5	— 1.688,23	60.879,41 336.027,77	— 0,80	82.842,83 412.543,55	— 0,37	— 9.102,30
S.	15.916,61 57.663,38	— 77,4	— 1.507,82	4.612,19 16.837,00	— 1,26	20.528,80 74.500,38	— 0,15	— 1.948,08
1931	520.454,23 1.836.100,73	— 42,2	— 2.174,31	571.617,33 2.513.388,50	— 1,42	1.092.071,56 4.349.489,23	— 0,37	— 5.150,65
1930*)	1.576.434,18	45,5	1.333,52	1.885.673,85	1,19	3.462.108,03	0,3	2.928,64
1929	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Dane za 9 miesięcy od 1/IV. do 31/XII. 1930 r. — Pour neuf mois de 1/IV. à 31/XII. 1930.

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	522	523	524	525	526
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation				
	Zarząd i ogólna służba trakcji — Administration générale du service de la Traction				
	Uposażenie i różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy rozchodów Zarządu i ogólnej służby trakcji % du total des dépenses d'Administration et du service général de la traction	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons	Koszty ogólne Frais généraux
	522 × 100 534		522:199	522:243	
W.	767.854,00 2.766.029,32	— 57,6	— 85,32	— 1,52	331.551,56 1.071.101,32
R.	401.073,92 1.432.674,97	— 70,7	— 103,47	— 2,73	79.223,95 255.856,77
Wl.	416.896,18 1.505.922,60	— 66,8	— 156,38	— 4,27	99.506,03 355.941,98
P.	312.784,75 1.147.396,34	— 55,7	— 59,87	— 1,01	166.507,22 661.000,55
G.	551.254,63 2.105.832,61	— 66,3	— 95,02	— 1,79	133.370,98 478.396,31
Kt.	413.590,80 1.344.329,52	— 57,9	— 112,54	— 2,72	188.598,85 623.404,30
K.	563.447,65 1.975.635,04	— 76,1	— 127,86	— 3,55	88.128,20 248.596,72
L.	546.660,43 1.961.297,19	— 63,9	— 153,63	— 4,18	205.020,25 664.881,27
S.	192.399,02 687.300,45	— 66,9	— 133,02	— 4,65	46.066,90 190.982,52
1931	4.165.961,38 14.926.418,04	— 64,0	— 104,71	— 2,24	1.161.717,54 4.550.161,74
1930	16.878.366,22	62,7	115,46	2,48	5.771.680,07
1929	16.964.663,79	60,7	103,59	—	5.773.107,89
1928	15.664.823,27	62,7	99,68	—	4.876.711,28
1927	14.290.510,34	63,1	97,06	—	4.266.356,71
1926	11.482.632,49	62,4	86,34	—	3.535.597,85

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	527	528	529	530	531	532
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation					
	Zarząd i ogólna służba trakcji — Administration générale du service de la traction					
	Razem rozchody na Zarząd służby trakcji Total de dépenses de l'Administration du Service de la traction	Stosunek % do sumy rozchodów służby parowozowej i wagonowej % total des dépenses des services des locomotives et des wagons	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons	Wodociągi Conduite d'eau	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.
	522 + 526	$\frac{527 \times 100}{(550 + 566)}$	527:199	527:243		531:199
W.	1.099.405,56 3.837.130,64	— 8,39	— 118,36	— 2,11	213.893,38 960.880,22	— 29,64
R.	480.297,87 1.688.531,74	— 9,23	— 121,95	— 3,22	86.895,29 338.693,11	— 24,46
Wl.	516.402,21 1.861.864,58	— 16,27	— 193,34	— 5,28	125.671,17 392.026,35	— 40,71
P.	479.291,97 1.808.396,89	— 7,91	— 94,35	— 1,59	79.917,35 249.893,34	— 13,04
G.	684.625,61 2.584.228,92	— 8,38	— 116,61	— 2,20	181.873,46 591.040,38	— 26,67
Kt.	602.189,65 1.967.733,82	— 10,30	— 164,73	— 3,98	113.915,93 353.822,15	— 29,72
K.	475.319,45 2.224.231,76	— 8,98	— 143,95	— 3,99	90.068,16 370.507,25	— 23,98
L.	751.680,68 2.626.178,46	— 14,84	— 205,71	— 5,60	134.468,08 445.047,26	— 34,86
S.	238.465,92 878.282,97	— 13,10	— 169,98	— 5,94	35.664,69 148.461,83	— 28,73
1931	5.327.678,92 19.476.579,78	— 9,87	— 136,63	— 2,92	1.062.367,51 3.850.371,89	— 27,01
1930	22.650.046,29	10,49	154,94	3,33	4.283.888,66	29,30
1929	22.737.771,68	9,61	138,84	2,94	5.205.594,46	31,79
1928	20.541.534,55	9,87	130,71	2,75	4.448.896,52	28,30
1927	18.556.867,05	10,29	126,04	2,72	4.085.404,97	27,75
1926	15.018.230,34	10,38	112,93	2,60	3.386.838,64	25,47

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	533	534	535	536	537	538	539
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
	Zarząd i ogólna służba trakcji — Administration générale du service de la traction						
	na 1000 tonno-km. ciężaru pociągów brutto Par 1000 tonno-km. du poids des trains bruto	Razem rozchody na Zarząd i ogólną służbę trakcji Total des dépenses de l'Administration générale du service de la traction	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par 1 km. exploité	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	531:263	527+531	$\frac{534+100}{698}$	534:4	534:199	534:252	534:243
—	—	1.313.298,94 4.798.010,86	2,2	2.062,77	148,00	180,10	2,64
—	—	567.193,16 2.027.224,85	2,2	862,65	146,41	179,79	3,87
—	—	642.073,38 2.253.890,93	2,6	746,07	234,05	270,03	6,39
—	—	559.209,32 2.058.290,13	1,8	850,53	107,39	126,43	1,81
—	—	866.499,07 3.175.269,40	2,1	1.369,83	143,28	176,13	2,70
—	—	716.105,58 2.321.555,97	2,4	3.837,28	194,35	279,86	4,70
—	—	565.387,61 2.594.739,01	2,0	1.828,57	167,93	223,59	4,66
—	—	886.148,76 3.071.225,72	2,8	1.562,96	240,57	297,24	6,55
—	—	274.130,61 1.026.744,80	2,1	899,08	198,72	233,68	6,94
—	—	6.390.046,43 23.326.951,67	2,0	1.327,96	163,64	202,49	3,49
0,07	26.933.934,95	2,1	1.552,30	184,25	234,10	3,96	1930
—	27.943.366,14	2,0	1.620,94	170,63	224,86	3,61	1929
—	24.990.431,07	1,9	1.452,45	159,02	209,44	3,33	1928
—	22.642.272,02	2,7	1.320,55	153,79	203,69	3,32	1927
—	18.405.068,98	2,0	1.083,48	138,40	181,92	3,18	1926
1931	—	—	—	—	—	—	—
1930	—	—	—	—	—	—	—
1929	—	—	—	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	540	541	542	543	544	545	546	547
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation							
	Służba parowozowa — Service des locomotives							
	Uposażenie i inne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy rozchodów służby parowozowej % du total des dépenses du service des locomotives	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	Paliwo dla parowozów Combustible consommé par les locomotives	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 tonno-km. ciężaru pociągów brutto par 1000 tonn-km. du poids des trains brut	Smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów Graissage, nettoyage et éclairage des locomotives	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.
	$\frac{540 \times 100}{550}$		540:199		543:199	543:263		546:199
W.	4.697.737,37 17.305.605,26	— 42,8	— 533,81	5.489.156,36 21.502.963,42	— 663,28	— 1,40	419.332,47 1.619.206,39	— 49,95
R.	2.029.042,65 7.254.642,11	— 43,1	— 523,94	2.449.764,55 9.115.811,51	— 658,36	— 1,90	114.136,77 457.792,72	— 33,06
Wl.	1.268.098,73 4.587.464,49	— 45,5	— 476,38	1.527.197,17 5.123.201,26	— 532,01	— 1,65	95.079,81 364.686,28	— 37,87
P.	2.266.108,72 8.294.014,80	— 39,2	— 432,74	3.031.558,14 11.658.177,50	— 608,27	— 1,21	267.033,56 1.075.485,19	— 56,11
G.	3.573.035,29 13.662.577,33	— 47,9	— 616,49	3.453.180,00 13.212.988,52	— 596,21	— 1,35	293.682,75 1.273.121,92	— 57,45
Kt.	2.388.872,96 8.232.716,01	— 47,9	— 689,21	2.251.721,38 8.279.212,80	— 693,11	— 2,00	196.194,80 669.258,16	— 56,03
K.	2.853.685,81 10.028.689,35	— 43,7	— 649,06	3.185.518,50 11.679.571,37	— 977,77	— 2,39	319.718,02 1.128.995,61	— 73,07
L.	1.754.159,02 6.354.536,33	— 39,0	— 497,76	2.644.070,14 9.176.157,95	— 718,78	— 2,24	177.860,72 754.392,26	— 59,09
S.	677.928,41 2.455.973,21	— 39,3	— 475,33	967.761,36 3.499.056,48	— 677,21	— 2,85	75.791,71 288.146,42	— 55,77
1931	21.508.668,96 78.176.218,89	— 43,5	— 548,40	24.999.927,60 93.247.140,81	— 654,13	— 1,63	1.958.830,61 7.631.084,95	— 53,53
1930	87.776.112,26	44,9	600,45	97.864.384,21	669,46	1,69	9.322.000,97	63,77
1929	91.557.631,12	42,7	559,07	110.806.586,43	676,60	—	12.023.252,85	73,42
1928	83.800.237,45	44,5	533,24	93.409.171,18	594,39	—	10.544.192,14	67,09
1927	73.413.836,75	45,2	498,64	79.778.872,99	541,88	—	9.292.523,76	63,12
1926	60.950.098,55	46,9	458,31	61.096.052,44	459,41	—	7.964.646,43	59,89

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	548	549	550	551	552	553	554	555	556
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation								
	Służba parowozowa — Service des locomotives								
	Wagony motorowe Wagons automobiles	na 1000 osio-km. wagonów motorowych par 1000 essieux-km. des wagons automobiles	Razem rozchody służby parowozowej Total des dépenses du service des locomotives	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 tonno-km. ciężaru pociągów brutto par 1000 tonnes-km. du poids des trains brut	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	548:291			$\frac{550 \times 100}{698}$	550:4	550:199	550:263	550:252	550:243
W.	6.392,92 28.737,33	— 156,34	10.612.619,12 40.456.512,40	— 18,2	17.393,17	1.247,93	— 2,63	1.518,55	22,26
R.	— —	— —	4.592.943,97 16.828.246,34	— 18,1	7.160,96	1.215,36	— 3,50	1.492,44	32,11
Wl.	— —	— —	2.890.375,71 10.075.352,03	— 11,4	3.335,10	1.046,27	— 3,24	1.207,07	28,57
P.	26.660,60 104.386,75	— 58,32	5.591.361,02 21.132.064,24	— 18,1	8.732,26	1.102,57	— 2,19	1.298,06	18,57
G.	98.436,73 362.630,60	— 96,92	7.418.334,77 28.511.318,37	— 18,6	12.299,96	1.286,51	— 2,91	1.581,50	24,23
Kt.	— —	— —	4.836.789,14 17.181.186,97	— 17,7	28.398,66	1.438,35	— 4,15	2.071,17	34,75
K.	27.117,48 116.096,94	— 69,22	6.386.039,81 22.953.353,27	— 17,8	16.175,72	1.485,56	— 4,69	1.977,86	41,22
L.	— 1.912,56	— 22,01	4.576.089,88 16.286.999,10	— 14,7	8.288,09	1.275,79	— 3,97	1.576,31	34,73
S.	— —	— —	1.721.481,48 6.243.176,11	— 12,6	5.466,88	1.208,31	— 5,09	1.420,91	42,21
1931	158.607,73 613.764,18	— 82,06	48.626.034,90 179.668.208,83	— 15,3	10.228,18	1.260,37	— 3,15	1.559,64	26,91
1930	538.498,87	68,69	195.500.996,31	14,9	11.267,42	1.337,37	3,37	1.699,20	28,73
1929	—	—	214.387.470,40	15,4	12.436,19	1.309,08	—	1.725,21	—
1928	—	—	188.159.821,57	14,7	10.934,43	1.197,32	—	1.576,94	—
1927	—	—	162.485.233,50	14,8	9.476,57	1.103,64	—	1.461,70	—
1926	—	—	130.010.797,42	14,0	7.653,55	977,61	—	1.285,04	—

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	557	558	559	560	561	562	563
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
	Służba wagonowa — Service des wagons						
	Uposażenie i różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy rozchodów służby wagonowej % du total des dépenses du service des wagons	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons	Ogrzewanie, oświetlenie i czyszczenie wagonów osobowych Chauffage, éclairage, nettoyage et désinfection des wagons à voyageurs	na 1000 osio-km. wagonów osobowych par 1000 essieux-km. des wagons à voyageurs	Smary dla wagonów Graissage des wagons	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons
		$\frac{557 \times 100}{566}$	557 : 243		560 : 205		562 : 243
W.	1.027.041,06 3.108.560,86	— 58,7	— 1,71	694.446,30 2.058.921,13	— 4,75	26.557,69 91.007,41	— 0,05
R.	347.468,13 990.903,02	— 68,0	— 1,89	150.796,05 433.861,05	— 3,21	7.112,20 29.419,86	— 0,06
Wl.	226.804,24 681.186,18	— 49,7	— 1,93	251.284,90 643.200,67	— 5,23	8.998,83 37.472,71	— 0,11
P.	270.228,82 873.935,08	— 51,0	— 0,77	226.660,00 721.846,34	— 3,98	14.813,20 60.436,13	— 0,05
G.	409.637,25 1.574.809,48	— 67,4	— 1,34	191.018,61 670.176,35	— 2,93	11.781,49 47.074,79	— 0,04
Kt.	354.784,51 1.191.548,23	— 62,2	— 2,41	161.724,58 574.920,20	— 4,76	8.807,48 38.855,53	— 0,08
K.	291.562,11 1.028.958,10	— 57,1	— 1,85	233.266,66 713.262,59	— 4,63	10.678,51 38.343,84	— 0,07
L.	204.196,15 721.747,11	— 51,2	— 1,54	219.737,74 632.316,64	— 4,95	10.444,37 40.052,91	— 0,09
S.	76.195,79 262.164,98	— 56,8	— 1,77	61.022,17 191.030,80	— 3,60	1.859,13 8.655,92	— 0,06
1931	3.207.918,06 10.433.813,04	— 58,7	— 1,56	2.189.957,01 6.639.535,77	— 4,26	101.052,90 391.319,10	— 0,06
1930	12.371.030,52	60,4	1,82	7.330.721,43	4,47	476.594,93	0,07
1929	12.984.430,12	58,4	1,68	8.322.832,62	5,11	594.954,41	0,08
1928	11.908.279,50	59,4	1,59	7.218.727,22	4,60	594.752,19	0,07
1927	10.636.313,13	59,3	1,56	6.512.902,96	4,43	486.197,86	0,07
1926	8.726.495,46	59,7	1,51	5.302.025,80	3,91	348.249,95	0,06

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	564	565	566	567	568	569	570
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
	Służba wagonowa — Service des wagons						
	Czyszczenie i dezynfekcja wagonów towarowych Nettoyage et désinfection des wagons à marchandises	na 1000 osio-km. wagonów towarowych par 1000 essieux-km. des wagons à marchandises	Razem rozchody służby wagonowej Total des dépenses du service des wagons	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons
		564 : 242	557 + 560 + 562 + 564	$\frac{566 \times 100}{698}$	566 : 4	566 : 252	566 : 243
W.	8.027,96 36.463,18	— 0,03	1.756.073,01 5.294.952,58	— 2,4	2.276,42	198,75	2,91
R.	1.218,87 2.881,32	— 0,01	506.595,25 1.457.065,25	— 1,6	620,03	129,22	2,78
Wl.	801,25 9.350,62	— 0,04	487.889,22 1.371.210,18	— 1,6	453,89	164,28	3,89
P.	15.644,76 57.855,21	— 0,06	527.346,78 1.714.072,76	— 1,5	708,29	105,29	1,51
G.	15.949,79 44.643,13	— 0,05	628.387,14 2.336.703,75	— 1,5	1.008,07	129,62	1,99
Kt.	27.004,97 109.257,69	— 0,29	552.321,54 1.914.581,65	— 2,0	3.164,60	230,80	3,87
K.	8.128,98 21.102,72	— 0,05	543.636,26 1.801.667,25	— 1,4	1.269,67	155,25	3,24
L.	5.546,19 16.174,72	— 0,05	439.924,45 1.410.291,38	— 1,3	717,71	136,49	3,01
S.	— 20,70	— —	139.077,09 461.872,40	— 0,9	404,44	102,12	3,12
1931	82.322,77 297.749,29	— 0,06	5.581.250,74 17.762.417,20	— 1,5	1.011,18	154,19	2,66
1930	311.170,96	0,06	20.489.517,84	1,6	1.180,88	178,08	3,01
1929	341.889,21	0,06	22.244.106,36	1,6	1.290,34	179,00	2,88
1928	309.772,94	0,05	20.031.531,85	1,5	1.164,08	167,88	2,67
1927	290.399,39	0,04	17.925.813,34	1,6	1.045,48	161,26	2,63
1926	245.065,67	0,06	14.621.836,88	1,6	860,77	144,52	2,53

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	571	572	573	574	575	576	577	578
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation							
	Warsztaty — Ateliers							
	Naprawa taboru w warsztatach kolejowych Réparation du matériel roulant dans les ateliers ferroviaires							
	Uposażenie i różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy wydatków warsztatów kolejowych % total des dépenses des ateliers ferroviaires	Koszty ogólne warsztatów Frais généraux des ateliers	parowozów des locomotives	wagonów osobowych des wagons à voyageurs	wagonów towarowych des wagons à marchandises	wagonów motorowych des wagons automobiles	Inne wydatki przy naprawie taboru Autres dépenses de la réparation du matériel roulant
	571 x 100 582							
W.	546.578,20 1.964.229,66	— 5,2	674.687,68 2.379.829,80	3.003.371,72 12.425.114,72	2.103.821,58 7.674.972,19	1.487.367,31 5.998.918,49	1.441,61 5.032,96	100.360,78 3.136.030,29
R.	263.579,25 820.770,24	— 7,1	217.329,07 759.172,83	1.238.769,47 4.950.646,50	564.884,68 2.069.544,01	580.256,34 1.904.967,22	— —	44.718,75 55.068,75
Wl.	294.684,88 1.063.167,35	— 7,9	377.388,70 1.177.732,61	1.316.057,56 4.740.857,49	761.334,88 2.838.183,69	674.984,90 2.697.950,81	— —	7.916,22 23.053,03
P.	433.365,24 1.569.018,12	— 5,0	723.231,95 2.602.604,33	2.699.930,92 10.574.707,74	880.156,31 3.376.907,69	2.684.001,07 9.163.618,71	40.225,29 155.382,35	— 101.665,72
G.	456.783,81 1.556.416,24	— 7,1	494.179,15 1.522.198,10	2.202.743,13 8.095.731,22	740.881,25 2.587.299,42	882.934,71 5.045.196,70	228.570,25 659.307,23	— 42.125,04
Kt.	341.743,60 1.142.595,60	— 9,5	248.832,30 784.925,47	1.090.995,37 3.845.482,91	346.802,89 1.244.498,49	994.257,91 3.871.098,17	— —	14.998,00 16.259,07
K.	304.748,87 1.126.864,94	— 5,4	537.208,31 1.795.910,69	2.127.753,20 7.513.399,32	701.651,09 2.335.777,71	1.236.579,31 5.590.123,44	35.139,80 204.370,76	20.430,49 88.326,50
L.	210.534,96 829.405,58	— 4,7	537.056,94 1.815.964,88	2.024.710,00 7.158.272,00	757.587,00 2.725.406,00	738.228,00 3.090.795,00	— —	— —
S.	108.267,33 391.951,34	— 5,9	223.499,83 710.580,65	786.512,89 2.744.233,76	238.615,36 923.292,57	299.431,57 1.235.762,40	— —	— 2.012,92
C.B. O.W.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 184.108,52
1931	2.960.286,14 10.464.419,07	— 6,0	4.033.413,93 13.548.919,36	16.490.844,26 62.048.445,66	7.095.735,04 25.775.881,77	9.578.041,12 38.598.430,94	305.376,95 1.024.093,30	188.424,24 3.648.649,84
1930	12.075.410,03	6,1	15.935.985,81	73.693.087,09	29.341.157,43	39.897.949,84	3.131.175,54	9.414.912,29
1929	12.202.810,42	3,6	17.249.598,80	—	—	—	—	—
1928	11.599.663,31	3,6	16.459.779,01	—	—	—	—	—
1927	9.982.105,36	3,5	14.770.619,44	—	—	—	—	—
1926	8.694.790,85	3,5	12.032.067,40	—	—	—	—	—

Dépenses.

579	580	581	582	583	584	585	586	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation								
Warsztaty — Ateliers								
Naprawa taboru w warsztatach kolejowych Réparation du matériel roulant dans les ateliers ferroviaires			Razem rozchody warsztatów kolejowych Total des dépenses des ateliers ferroviaires	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacji % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons	
Premje warsztatowe Primes d'ateliers	Razem rozchody na naprawę taboru w warsztatach kolejowych — Total des dépenses de la réparation du matériel roulant dans les ateliers ferroviaires	Stosunek % do sumy rozchodów na naprawę taboru % du total des dépenses de la réparation du matériel roulant						
	574+575+576 +577+578+579	580 × 100 580+591	571+573+580	582 × 100 698	582 : 4	582 : 199	582 : 243	
967.353,61 3.946.899,35	7.663.716,61 33.186.968,00	— —	8.884.982,49 37.531.027,46	— 16,9	— 16.135,44	— 1.157,69	— 20,65	W.
301.530,73 1.049.542,96	2.730.159,97 10.029.769,44	— —	3.211.068,29 11.609.712,51	— 12,5	— 4.940,30	— 838,47	— 22,16	R.
211.119,84 982.264,94	2.971.413,40 11.282.309,96	— —	3.643.486,98 13.523.209,92	— 15,3	— 4.476,40	— 1.404,31	— 38,34	Wl.
1.003.220,41 3.854.358,40	7.307.534,00 27.226.640,61	— —	8.464.131,19 31.398.263,06	— 26,8	— 12.974,49	— 1.638,22	— 27,59	P.
584.252,87 2.409.378,83	4.639.382,21 18.839.038,44	— —	5.590.345,17 21.917.652,78	— 14,3	— 9.455,42	— 988,98	— 18,63	G.
291.445,46 1.139.187,97	2.738.499,63 10.116.526,61	— —	3.329.075,53 12.044.047,68	— 12,4	— 19.907,52	— 1.008,28	— 24,36	Kt.
656.027,40 2.209.815,98	4.777.581,29 17.941.813,71	— —	5.619.538,47 20.864.589,34	— 16,2	— 14.703,73	— 1.350,37	— 37,47	K.
582.428,00 2.181.641,00	4.102.953,00 15.156.114,00	— —	4.850.544,90 17.801.484,46	— 16,1	— 9.059,28	— 1.394,42	— 37,96	L.
187.542,16 672.637,52	1.512.101,98 5.577.939,17	— —	1.843.869,14 6.680.471,16	— 13,5	— 5.849,80	— 1.292,95	— 45,16	S.
—	184.108,52	—	184.108,52	—	—	—	—	C. B. O. W.
4.784.920,48 18.445.726,95	38.443.342,09 149.541.228,46	— 89,2	45.437.042,16 173.554.566,89	— 16,8	— 9.880,14	— 1.217,48	— 25,99	1931
19.390.807,72	168.606.738,83	88,5	196.618.134,67	15,0	11.331,80	1.345,01	28,90	1930
—	185.499.126,69	—	—	—	—	—	—	1929
—	179.611.977,81	—	—	—	—	—	—	1928
—	147.092.782,36	—	—	—	—	—	—	1927
—	116.248.687,77	—	—	—	—	—	—	1926

IX. Rozchody.

Zwyeczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	587	588	589	590	591	592	593	594	595
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation								
	Warsztaty — Ateliers								
	Naprawa taboru w warsztatach prywatnych Réparation du matériel roulant dans les ateliers des particuliers								
	parowozów — locomotives	wagonów osobowych wagons à voyageurs	wagonów towarowych wagons à marchandises	nadzór techniczny surveillance technique	Razem naprawa taboru w warsztatach prywatnych — Total des dépenses de la réparation du matériel roulant dans les ateliers des particuliers	% od sumy ogólnej wydatków na naprawę taboru % du total des dépenses générales pour la réparation du matériel roulant	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons
	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590	587 + 588 589 + 590
W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M. K.	—	—	—	—	4.772.669,26 18.119.447,53	—	—	—	—
1931	—	—	—	—	4.772.669,26 18.119.447,53	10,8	1.031,51	157,29	2,71
1930	9.566.582,17	7.121.017,50	4.899.009,87	428.298,49	22.014.908,03	11,5	1.268,80	191,34	3,24
1929	—	—	—	—	32.548.580,85	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	28.346.256,80	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	34.386.754,06	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	32.483.966,38	—	—	—	—

Dépenses.

596	597	598	599	600	601	602	603	604	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation									
Warsztaty — Ateliers									
Wymiana taboru — Echange du matériel roulant									
parowozów locomotives	wagonów osobowych wagons à voyageurs	wagonów towarowych wagons à marchandises	biuro konstrukcyjne bureau des constructions	Razem rozchody na wy- mianę taboru Total des dépenses d'échan- ge du matériel roulant	% od sumy ogólnej wy- datków eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatowany par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. wa- gonów par 1000 essieux-km. des wagons	
				596 + 597 + 598 + 599	600 × 100 698	600 : 4	600 : 252	600 : 243	
686,76 686,76	— —	— —	19.483,49 68.745,28	20.170,25 69.432,04	— —	— —	2,61	0,01	W.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Wl.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	G.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	K.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	S.
4.385.265,08 39.462.852,74	4.793.120,02 24.772.734,72	39.685,54 143.941,67	9.218.070,64 64.379.529,13	— —	— —	— —	— —	— —	M. K.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	C.B.O.
4.385.951,84 39.463.539,50	4.793.120,02 24.772.734,72	59.169,03 212.686,95	9.238.240,89 64.448.961,17	5,5	3.668,96	559,46	9,65	1931	
35.895.172,97	38.441.025,30	186.607,41	74.522.805,68	5,7	4.295,02	647,71	10,95	1930	
50.324.212,51	39.242.670,10	126.882,87	89.693.765,48	—	—	—	—	—	1929
—	—	—	82.965.235,16	—	—	—	—	—	1928
—	—	—	81.297.062,01	—	—	—	—	—	1927
—	—	—	80.268.048,93	—	—	—	—	—	1926

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	605	606	607	608	609
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation				
	Warsztaty — Ateliers				
	Ogółem naprawa i wymiana taboru Total général des dépenses des ateliers pour la réparation et l'échange du matériel roulant	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploat. par km. exploité	na 1000 parowozów-km. par 1000 locomotives-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons
	582+591+600	$\frac{605 \times 100}{698}$	605:4	605:199	605:243
W.	8.905.152,74 37.600.459,50	17,0	16.165,29	1.159,83	20,69
R.	3.211.068,29 11.609.712,51	12,5	4.940,30	838,47	22,16
Wl.	3.643.486,98 13.523.209,92	15,3	4.476,40	1.404,31	38,34
P.	8.464.131,19 31.398.263,06	26,8	12.974,49	1.638,22	27,59
G.	5.590.345,17 21.917.652,78	14,3	9.455,42	988,98	18,63
Kt.	3.329.075,53 12.044.047,68	12,4	19.907,52	1.008,28	24,36
K.	5.619.538,47 20.864.589,34	16,2	14.703,73	1.350,37	37,47
L.	4.850.544,90 17.801.484,46	16,1	9.059,28	1.394,42	37,96
S.	1.843.869,14 6.680.471,16	13,5	5.849,80	1.292,95	45,16
M. K.	13.990.739,90 82.498.976,66	—	—	—	—
C.B.O.	184.108,52	—	—	—	—
1931	59.447.952,31 256.122.975,59	21,9	14.580,61	1.796,70	38,36
1930	293.155.848,38	22,3	16.895,62	2.005,40	43,09
1929	337.193.882,24	24,2	19.559,94	2.058,96	43,58
1928	318.983.029,09	24,9	18.536,90	2.029,79	42,63
1927	287.529.323,23	26,1	16.769,46	1.952,97	42,21
1926	249.727.561,33	27,0	14.701,10	1.877,80	43,19

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	610	611	612	613	614	615
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation					
	Służba elektrotechniczna — Service électrotechnique					
	Uposażenie, różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od sumy ogólnej wydatków służby elektrotechnicznej % du total des dépenses du service électrotechnique	na 1 km. eksploat. par km. exploité	Koszty ogólne Frais généraux	Zabezpieczenie pociągów Sécurité des trains	Telegraf, telefony, radiotelegraf, radiotelefon, przesyłki elektryczne, zegary Télégraphe, téléphone, radiotéléphone, conduites électriques, horloges
	$\frac{610 \times 100}{617}$	610 : 4				
	317.861,85 1.178.947,51	44,9	506,86	6.353,93 22.202,97	194.860,77 787.167,00	94.295,83 612.049,93
	135.562,58 481.324,14	36,5	204,82	5.161,70 16.004,11	114.618,22 376.640,91	86.929,80 419.158,67
	160.321,28 600.885,94	42,4	198,90	7.488,23 23.396,31	67.715,06 277.871,37	67.329,70 483.579,12
	160.667,33 579.990,90	41,5	239,67	2.134,30 4.920,48	162.441,29 536.321,73	61.716,68 261.230,99
	299.252,77 1.151.956,49	48,2	496,96	10.931,32 30.980,46	201.043,06 781.298,93	75.568,69 401.033,05
	161.091,57 546.865,65	37,0	903,91	8.009,34 19.940,47	243.038,38 707.730,05	55.185,66 190.922,95
	84.253,10 300.872,39	25,2	212,03	2.468,66 7.541,51	189.481,32 620.441,10	76.329,79 252.390,52
	100.971,55 359.636,39	26,5	183,02	1.328,94 4.452,02	141.965,68 574.069,74	134.328,36 407.715,92
	51.576,57 179.902,90	27,0	157,53	1.471,72 4.514,11	52.084,50 271.267,70	76.736,26 195.355,36
	—	—	—	—	—	625 1.250,00
	1.471.558,60 5.380.382,31	38,8	306,30	45.348,14 133.952,44	1.367.248,28 4.932.808,53	729.045,77 3.224.686,51
	5.959.128,67	41,0	343,45	135.619,81	4.902.509,35	3.355.902,32
	5.998.392,04	39,3	347,95	142.375,56	5.698.582,33	3.239.796,34
	5.486.096,91	39,8	318,81	127.163,05	4.372.243,94	3.206.806,72
	4.992.547,34	38,7	291,18	128.473,19	3.787.166,71	2.952.869,33
	4.659.630,65	44,9	274,31	95.847,25	2.513.311,30	2.114.318,36
1931						
1930						
1929						
1928						
1927						
1926						

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	616	617	618	619	620	621
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation					
	Służba elektrotechniczna — Service électrotechnique					
	Warsztaty sygnałowe i elektryczne Ateliers électriques et de signalisation	Razem rozchody służby elektrotechnicznej Total des dépenses du service électrotechnique	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych % du total des dépenses générales d'exploitation	na 1 km. eksploat. par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons
	610+613+614 +615+616	617 × 100 698	617 : 4	617 : 252	617 : 243	
W.	6.582,36 25.355,08	619.954,74 2.625.722,49	— 1,2	1.128,86	98,56	1,44
R.	6.378,32 25.589,64	348.650,62 1.318.717,47	— 1,4	561,16	116,95	2,52
Wl.	10.993,30 32.263,15	313.847,57 1.417.995,89	— 1,6	469,38	169,88	4,02
P.	5.790,86 16.220,14	392.750,46 1.398.684,24	— 1,2	577,97	85,92	1,23
G.	11.288,17 26.258,74	598.084,01 2.391.527,67	— 1,6	1.031,72	132,66	2,03
Kt.	5.586,29 13.589,35	472.911,24 1.479.048,47	— 1,5	2.444,71	178,30	2,99
K.	2.696,30 10.740,69	355.229,17 1.191.986,21	— 0,9	840,02	102,71	2,14
L.	4.825,17 12.071,83	383.419,70 1.357.945,90	— 1,2	691,07	131,43	2,89
S.	4.698,86 15.271,45	186.567,91 666.311,52	— 1,3	583,46	151,65	4,50
M. K.	— —	625,00 1.250,00	— —	— —	— —	— —
1931	58.839,63 177.360,07	3.672.040,42 13.849.189,86	— 1,2	788,41	120,22	2,07
1930	178.767,10	14.531.927,25	1,1	837,53	126,30	2,14
1929	194.981,94	15.274.128,21	1,1	886,02	—	1,97
1928	184.826,13	13.793.201,34	1,0	801,55	—	1,84
1927	568.832,23	12.900.138,94	1,1	752,37	—	1,89
1926	130.952,30	10.383.385,21	1,1	611,25	—	1,80

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	622	623	624	625	626	627	628
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
	Służba sanitarna — Service sanitaire						
	Uposażenie i inne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od rozchodów służby sanitarnej % du total des dépenses du service sanitaire	Koszty ogólne i inne wydatki Frais généraux et autres dépenses	Leki i materiały opatrunkowe Médicaments	Utrzymanie i leczenie chorujących w szpitalach, wynagrodzenia lekarzy prywatnych, pomoc. położ., zapomogi na leczenie Entretien et traitement des malades dans les hôpitaux, frais des médecins-particuliers, assistance aux accouchements, subsides pour le traitement	Wagony sanitarne Wagons sanitaires	Razem rozchody służby sanitarnej Total des dépenses du service sanitaire
	622 × 100 628						622 + 624 + 625 + 626 + 627
W.	329.996,22 1.221.514,51	— 37,7	22.398,00 74.369,97	162.668,35 543.703,99	187.929,44 683.462,40	441.192,89 714.229,44	1.144.184,90 3.237.280,31
R.	148.592,10 546.289,18	— 46,3	7.342,98 19.991,63	84.959,05 229.668,90	129.549,42 384.447,67	— —	370.443,55 1.180.397,38
Wl.	244.798,20 925.096,93	— 51,9	46.471,83 141.290,77	77.633,93 223.133,49	105.172,72 448.924,21	43.954,34 43.954,34	518.031,02 1.782.399,74
P.	113.933,25 426.340,48	— 27,0	4.401,97 14.497,89	102.923,67 364.717,40	169.742,99 662.509,91	94.801,18 108.573,81	485.803,06 1.576.639,49
G.	127.594,90 484.139,04	— 26,6	9.223,65 26.233,22	133.984,19 399.943,76	259.027,78 831.315,31	76.726,81 76.726,81	606.557,33 1.818.358,14
Kt.	117.361,71 431.820,90	— 26,3	15.108,56 45.492,25	87.367,11 308.287,05	226.649,66 859.310,66	— —	446.487,04 1.644.890,86
K.	109.482,02 416.307,19	— 28,3	2.413,59 9.945,93	128.082,48 434.574,89	150.834,03 599.005,71	8.757,27	390.812,12 1.468.590,99
L.	113.074,01 420.387,41	— 28,2	14.333,46 36.208,68	136.008,79 405.771,61	102.411,17 372.488,59	222.489,32 256.047,35	588.316,75 1.490.903,64
S.	60.549,55 227.131,26	— 41,4	7.688,18 19.111,15	49.878,31 174.426,96	27.980,41 128.275,37	— —	146.096,45 548.944,74
1931	1.365.381,96 5.099.026,90	— 34,6	129.382,22 387.141,49	963.505,88 3.084.208,05	1.359.297,62 4.969.739,83	879.164,54 1.208.289,02	4.696.732,22 14.748.405,29
1930	5.196.109,20	38,8	402.821,89	2.960.245,87	4.709.608,98	110.794,07	13.379.580,01
1929	4.285.398,87	33,3	1.984.239,76	1.895.512,38	2.247.668,76	—	—
1928	3.856.281,67	35,9	794.108,08	1.295.025,41	1.568.256,03	—	—
1927	3.459.497,81	35,8	646.070,53	1.103.041,59	1.380.274,42	—	—
1926	2.856.391,60	34,8	773.935,13	805.190,25	1.134.872,06	—	—

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	629	630	631	632	633	634	635
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
	Służba sanitarna — Service sanitaire						
	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych % du total des dépenses générales d'exploitation	na 1 pracownika stalego par 1 agent fixe	Udział w kosztach Kas Chorych Participation aux frais des Caisses de malades	Ogółem służba sanitarna Total général des dépenses du service sanitaire	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. wagonów par 1000 essieux-km. des wagons
	$\frac{628 \times 100}{698}$	628 : 178		628 + 631	632 : 4	632 : 252	632 : 243
W.	1,5	88,11	—	1.144.184,90 3.237.280,31	1.391,78	121,51	1,78
R.	1,3	68,42	—	370.443,55 1.180.397,38	502,30	104,69	2,25
Wl.	2,0	106,56	—	518.031,02 1.782.399,74	590,00	213,54	5,05
P.	1,3	71,71	—	485.803,06 1.576.639,49	651,50	96,85	1,39
G.	1,2	76,87	112.895,95 459.584,91	719.453,28 2.277.943,05	—	126,36	1,94
Kt.	1,7	100,83	33,60 33,60	446.453,44 1.644.857,26	2.718,77	198,29	3,33
K.	1,1	69,24	—	390.812,12 1.468.590,99	1.034,95	126,55	2,64
L.	1,3	77,29	—	588.316,75 1.490.903,64	758,73	144,29	3,18
S.	1,1	66,43	—	146.096,45 548.944,74	480,69	124,94	3,71
1931	1,3	81,09	112.862,35 459.551,31	4.809.594,57 15.207.956,60	865,76	132,02	2,28
1930	1,0	66,84	516.523,00	13.896.103,01	800,88	120,78	2,04
1929	—	—	2.453.992,70	12.866.812,47	746,38	—	—
1928	—	—	3.223.361,92	10.737.033,11	623,95	—	—
1927	—	—	3.071.330,09	9.660.214,44	563,41	—	—
1926	—	—	2.644.966,47	8.215.355,51	483,63	—	—

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation									
	Służba zasobów — Service d'approvisionnement									
	Uposażenie, różne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses personnelles	% od rozchodów służby Zasobów % du total des dépenses du service d'approvisionnement	Koszty ogólne Frais généraux	Naładunek i wyładunek Chargement, déchargement	Razem rozchody służby Zasobów Total des dépenses du service d'approvisionnement	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	% od sumy ogólnej wydatków rzeczowych wszystkich służb — % du total des dépenses de matériel de tous les services	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	$\frac{636 \times 100}{640}$	636 : 100	640	636 + 638 + 639	$\frac{640 \times 100}{698}$	$\frac{840 \times 100}{678}$	640 : 4	640 : 252	640 : 243	
W.	379.303,31 1.361.501,65	— 68,0	33.648,73 88.611,40	164.377,94 551.120,25	577.329,98 2.001.233,30	— 0,9	— 1,8	860,38	75,12	1,10
R.	240.599,63 917.444,92	— 64,1	20.068,69 60.427,03	134.142,00 452.361,75	394.810,32 1.430.233,70	— 1,5	— 3,2	608,61	126,84	2,73
Wl.	301.509,85 1.025.185,27	— 66,6	22.038,35 66.802,17	134.101,81 446.649,76	457.650,01 1.538.637,20	— 1,7	— 3,4	509,31	184,34	4,36
P.	139.268,12 489.087,99	— 42,5	14.982,43 42.065,62	163.691,30 620.549,09	317.941,85 1.151.702,70	— 1,0	— 1,7	475,91	70,74	1,01
G.	186.392,49 697.684,47	— 52,6	22.328,63 56.815,14	136.567,73 571.433,91	345.288,85 1.325.933,52	— 0,9	— 1,9	572,02	73,55	1,13
Kt.	88.273,37 308.541,25	— 43,1	11.194,88 21.478,82	135.082,21 386.517,50	234.550,46 716.537,57	— 0,7	— 1,8	1.184,36	86,38	1,45
K.	156.579,36 569.254,39	— 45,9	17.493,50 51.689,67	166.697,99 618.327,57	340.770,85 1.239.271,63	— 1,0	— 2,2	873,34	106,79	2,23
L.	110.721,29 402.783,57	— 50,1	17.445,25 38.146,95	110.819,16 362.893,94	238.985,70 803.824,46	— 0,7	— 1,6	409,07	77,80	1,71
S.	45.917,29 167.119,89	— 54,6	6.316,20 11.539,71	35.548,82 127.522,96	87.782,31 306.182,56	— 0,6	— 1,3	268,11	69,69	2,07
1931	1.648.564,71 5.938.603,40	— 56,5	165.516,66 437.576,51	1.181.028,96 4.137.376,73	2.995.110,33 10.513.556,64	— 0,9	— 1,7	598,52	91,26	1,57
1930	6.722.164,07	55,8	511.930,01	4.816.597,05	12.050.691,13	0,9	1,7	694,52	104,74	1,77
1929	6.767.925,74	53,0	584.803,17	5.417.383,29	12.770.112,20	0,9	1,8	740,77	—	1,65
1928	6.227.596,06	53,5	555.831,26	4.845.593,83	11.632.021,15	1,0	1,8	675,96	—	1,55
1927	5.516.465,64	53,9	483.543,01	4.239.676,70	10.239.685,35	0,9	1,8	597,21	—	1,50
1926	4.871.025,70	53,8	491.642,94	3.695.750,53	9.058.419,17	1,0	2,0	533,26	—	1,57

IX. Rozchody.

Zwyyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	646	647	648	649		650	651
				a	b		
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
	Wydatki wspólne — Dépenses communes						
	Różne wydatki osobowe, zasiłki na opłaty szkolne i utrzymanie kursów przygotowawczych <i>Diverses dépenses personnelles, subventions pour les taxes scolaires et d'entretien des cours préparatoires</i>	% od sumy wydatków wspólnych <i>% du total des dépenses communes</i>	% od sumy ogólnej wydatków osobowych pracowników statycznych <i>% du total des dépenses personnelles des agents commissionnés</i>	Czynsz za najem taboru <i>Loyer pour matériel roulant</i>		Czynsz najmu i dzierżawy <i>Loyer et fermage</i>	Oplaty za używanie obcych urządzeń i za wykonywanie służby przez obcy personel <i>Rédevances pour l'utilisation des installations étrangères et pour le service fait par les agents étrangers</i>
		646 × 100 667	646 × 100 672	parowozów <i>locomotives</i>	wagonów <i>wagons</i>		
W.	785.086,40 2.998.013,44	— 21,6	— 3,4	—	3.158.140,93 3.158.140,93	18.613,87 50.083,55	97.104,69 467.071,51
R.	346.168,01 1.165.418,32	— 34,3	— 3,0	—	—	7.520,45 53.190,20	32.434,69 35.126,88
Wl.	274.107,99 966.269,72	— 22,2	— 2,9	—	— 36,08	5.668,79 11.755,45	65.511,60 176.193,86
P.	240.995,74 933.811,22	— 27,4	— 2,0	—	—	5.653,23 19.721,28	102.188,31 326.920,71
G.	251.353,58 1.071.791,10	— 16,2	— 1,4	—	—	1.823,67 10.675,18	54.641,25 206.211,38
Kt.	138.013,84 1.500.111,65	— 22,0	— 2,9	—	1.619.229,46 3.834.672,32	3.897,54 12.779,45	175,48 486,41
K.	442.844,92 1.568.810,09	— 24,1	— 2,9	—	—	9.933,91 26.336,12	123.579,45 160.332,47
L.	415.272,16 1.339.195,30	— 22,4	— 3,2	—	—	1.432,64 6.949,64	208.012,85 989.367,14
S.	178.679,82 594.505,90	— 11,2	— 3,4	1.955,20 1.955,20	—	1.353,10 8.515,12	17.648,89 58.710,60
C.B.	—	—	—	—	—	—	—
O. W.	6.337,11	—	—	—	5.886.451,78	—	—
C.B.	41.685,86	—	—	—	—	—	8.111,50
R.	119.595,31	—	—	—	—	—	8.111,50
M. K.	5.852,00 264.325,98	— —	— —	— —	— —	— —	— 176.050,33 16.010,00
1931	3.120.060,32 12.528.185,14	— 15,0	— 2,8	1.955,20 1.955,20	4.777.370,39 12.879.301,11	55.897,20 376.056,32	709.408,71 2.444.542,46
1930	22.513.310,10	20,2	4,4	2.150,99	12.798.234,46	280.055,60	2.941.334,04
1929	17.561.810,74	—	—	19.450.355,10	—	2.966.335,93	—
1928	11.223.395,68	—	—	19.661.527,82	—	3.211.102,30	—
1927	6.623.424,58	—	—	16.759.975,98	—	1.751.312,98	—
1926	5.213.240,40	—	—	12.309.222,04	—	3.931.821,16	—

Dépenses.

652	653	654	655	656	657	
Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						
Wydatki wspólne — Dépenses communes						
Procenty i różnica kursów <i>Intérêts et différence du cours</i>	Koszty badań i rewizji <i>Frais d'études et des révisions</i>	Koszty specjalnych badań technicznych <i>Frais d'études techniques spéciales</i>	Wydawnictwa i druki specjalne <i>Editions et formulaires spéciaux</i>	Wydatki z powodu pożarów <i>Dépenses causées par les incendies</i>	Wydatki z powodu wypadków nadzwyczajnych <i>Dépenses causées par les événements extraordinaires</i>	Dyrekcje Okręgowe — Directions
25.335,03 92.168,85	63.851,15 202.571,89	— —	28.958,18 178.832,20	74.484,27 253.236,44	43.057,08 386.001,38	W.
3.371,86 14.978,61	3.453,16 10.223,76	— —	22.241,27 77.242,78	76.711,80 176.721,01	14.872,34 197.578,93	R.
8.370,74 15.597,13	25.871,68 93.816,34	— —	12.894,82 62.821,82	99.232,60 184.009,65	38.990,91 249.119,56	Wl.
16.322,59 38.693,17	47.218,19 136.323,26	— —	11.098,65 133.867,71	22.878,78 64.229,82	25.497,01 113.860,11	P.
23.578,37 271.793,71	7.669,43 29.578,26	— —	40.995,12 237.943,46	18.731,15 97.458,72	34.868,57 226.611,63	G.
60.121,54 331.738,19	3.489,74 14.878,52	— —	12.786,07 96.291,08	5.939,47 34.198,73	17.444,71 60.903,12	Kt.
26.272,52 73.369,48	14.005,68 40.376,53	— —	3.292,83 103.280,95	19.081,12 70.390,58	40.923,33 361.042,27	K.
790,43 9.790,70	6.804,23 34.763,29	— —	9.682,91 196.199,40	16.472,67 60.378,30	67.262,15 287.621,40	L.
7.453,89 23.291,37	6.735,07 15.972,09	— —	665,84 105.139,79	5.585,41 32.285,40	12.405,88 120.194,48	S.
—	—	—	—	—	—	C.B.
—	—	—	84,00	—	—	O. W.
—	—	—	132,60	—	—	C.B.
—	—	—	654,20	—	—	R.
677.065,24 573.451,21	86.421,80 181.974,23	602.100,00 2.509.460,00	172.386,72 998.049,18	— —	— —	M. K.
505.448,27 297.970,00	265.520,13 760.478,17	602.100,00 2.509.460,00	315.135,01 2.190.406,57	339.117,27 972.908,65	295.321,98 2.002.932,88	1931
1.524.092,50	656.891,14	3.175.900,00	2.117.400,53	952.862,18	2.060.263,97	1930
	3.119.147,83		2.127.511,62	1.063.114,26	3.656.083,90	1929
	2.595.188,65		1.764.122,40	1.419.612,42	4.921.800,08	1928
	1.957.496,99		1.292.877,28	1.148.719,55	3.440.376,06	1927
	479.441,14		1.316.860,40	541.230,01	1.877.192,50	1926

IX. Rozehody

Zwyczajne — Ordinaires.

	658	659	660	661	662	663	664
	Rozchody eksploatacyjne — <i>Dépenses d'exploitation</i>						
	Wydatki wspólne — <i>Dépenses communes</i>						
Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>	Odszkodowania za okaleczenia lub zabicie osób i za uszkodzenia rzeczy <i>Indemnités pour blessure ou mort des personnes et pour endommagement des effets</i>	Odszkodowania za szkody przyjeździego do transportu towaru <i>Indemnités pour endommagement des marchandises transportées</i>	Odpisywanie usterek rachunkowych i niesłagalnych pretensyj i straty na materiale i inwentarzu <i>Amortissement des fautes des comptes et des réclamations irrecevables ainsi que des pertes dans le matériel et dans l'inventaire</i>	Stypendja, datki i subwencje <i>Dotations et subventions</i>	Należności skarbowe i samorządowe <i>Rédevances fiscales et communales</i>	Splata pożyczek kolejowych <i>Remboursement des emprunts ferroviaires</i>	Przewozy gospodarcze <i>Transports de service</i>
W.	18.057,71 183.013,46	91.771,84 433.723,11	21.307,46 40.778,85	66.720,00 192.163,01	619.245,16 2.280.299,35	— —	917.118,32 2.435.497,55
R.	4.922,00 57.937,85	43.120,52 88.122,19	9.421,66 93.850,92	11.349,65 45.967,85	814,36 4.687,96	— —	429.572,32 1.136.535,92
Wl.	5.359,00 27.440,31	11.658,87 57.495,42	4.856,92 106.917,40	18.300,00 84.259,17	1.476,04 9.512,04	— —	568.104,86 1.978.850,74
P.	25.502,94 39.529,79	28.066,17 188.704,31	62.891,76 80.938,25	10.227,77 48.693,48	38.394,29 199.711,87	— —	206.010,20 890.422,01
G.	67.348,49 269.363,94	24.420,95 151.184,36	92.744,10 160.876,81	24.608,41 92.281,31	790.185,78 1.435.061,89	— —	357.705,39 1.108.046,71
Kt.	11.450,56 56.943,02	19.029,77 79.540,06	77.481,29 90.949,62	— 30.229,56	3.939,11 31.877,90	— —	38.816,10 105.652,35
K.	31.797,86 179.717,95	62.428,35 142.543,48	4.502,19 65.836,38	13.057,60 45.696,08	111,83 260.949,83	— —	513.870,16 1.157.458,59
L.	15.580,32 86.712,90	51.364,97 210.281,95	379.134,64 395.454,12	24.150,00 68.744,96	215.339,94 326.057,85	— —	547.626,35 1.223.346,29
S.	3.761,81 40.326,99	63.903,11 207.267,01	207,93 10.317,28	5.200,00 36.993,91	66.374,69 110.128,14	3.478.699,27 3.478.699,27	64.624,41 233.330,39
C. B.	—	—	—	—	—	—	—
O. W.	—	—	—	—	—	—	—
C. B.	—	—	—	—	—	—	—
R.	—	—	—	—	—	—	—
M. K.	—	—	—	21.851,00 135.950,00	— 34.819,00	2.216.331,97 14.821.140,11	— 2.266.700,00
1931	183.780,69 940.986,21	395.764,55 1.558.861,89	652.547,95 1.046.929,63	195.464,43 780.979,33	1.735.881,20 4.693.105,83	5.695.031,24 18.299.839,38	3.643.448,11 12.535.840,55
1930	749.511,02	1.683.437,97	530.096,46	9.785.730,62	4.515.097,28	17.679.044,95	18.967.201,26
1929	2.665.802,97	—	—	—	—	14.217.456,97	18.452.043,40
1928	2.180.056,39	—	—	—	—	22.520.471,00	13.950.505,64
1927	1.511.754,43	—	—	—	—	30.549.995,33	4.814.799,49
1926	1.022.835,55	—	—	—	—	22.794.907,75	31.921.137,32

Dépenses.

665	666	667	668	669	670	671		
Rozchody eksploatacyjne — <i>Dépenses d'exploitation</i>								
Wydatki wspólne — <i>Dépenses communes</i>								
Samochoły <i>Automobiles</i>	Rejestracja przewozów <i>Enregistrement des transports</i>	Różne wydatki <i>Dépenses diverses</i>	Razem wydatki wspólne <i>Total des dépenses communes</i>	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych % du total des dépenses d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny <i>par km. exploité</i>	na 1000 pociągów-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 osioł-km. <i>par 1000 essieux-km.</i>	Dyrekcje Okręgowe — <i>Directions</i>
				667×100 698	667 : 4	667 : 252	667 : 243	
5.516,36	995,35	13.225,73	6.048.589,53	—	—	—	—	W.
9.865,13	995,35	534.807,48	13.897.263,48	6,3	5.974,75	521,64	7,65	
1.204,78	—	27.803,00	1.034.981,87	—	—	—	—	R.
3.520,99	—	232.318,73	3.392.922,90	3,6	1.443,80	300,91	6,47	
2.466,42	300,00	30.441,85	1.173.613,09	—	—	—	—	Wl.
7.798,28	300,00	326.189,55	4.358.382,52	4,9	1.442,70	522,15	12,36	
2.236,21	700,00	4.821,55	850.703,39	—	—	—	—	P.
7.980,43	700,00	181.963,67	3.406.071,09	2,9	1.407,47	209,22	2,99	
5.301,18	1.139,60	55.789,69	1.852.904,73	—	—	—	—	G.
16.104,00	1.139,60	1.211.149,16	6.597.271,22	4,3	2.846,10	365,95	5,61	
1.608,83	9.910,00	66.927,43	2.090.260,94	—	—	—	—	Kt.
4.954,65	9.910,00	516.241,89	6.812.358,52	7,0	11.260,10	821,22	13,78	
2.232,53	300,00	218.672,19	1.526.906,47	—	—	—	—	K.
9.249,71	300,00	2.245.453,76	6.511.144,27	5,0	4.588,54	561,06	11,69	
598,05	180,00	50.063,68	2.009.767,99	—	—	—	—	L.
3.181,19	180,00	730.535,07	5.968.759,50	5,4	3.037,54	577,68	12,73	
971,88	150,00	93.552,75	4.009.928,95	—	—	—	—	S.
3.535,22	150,00	224.016,89	5.305.335,05	10,7	4.645,65	1.207,46	35,87	
—	—	—	—	—	—	—	—	C. B.
—	—	—	5.892.872,89	—	—	—	—	O. W.
—	500,00	—	50.429,96	—	—	—	—	C. B.
—	500,00	—	128.861,01	—	—	—	—	R.
—	179.687,20	81.108,24	2.688.673,69	—	—	—	—	M. K.
—	179.687,20	324.095,37	21.336.320,19	—	—	—	—	
22.136,24	193.862,15	642.406,11	23.336.760,61	—	—	—	—	1931
66.189,60	193.862,15	6.526.771,57	83.607.562,64	7,1	4.759,62	725,77	12,52	
70.330,39	1.170.623,19	7.443.684,61	111.617.253,26	8,5	6.432,90	970,12	16,41	1930
—	—	—	93.617.296,51	6,7	5.430,55	753,36	12,10	1929
—	—	—	104.273.137,88	8,1	6.059,57	873,89	13,93	1928
—	—	—	74.800.889,14	6,8	4.362,59	672,90	10,98	1927
—	—	—	87.098.927,45	9,4	5.127,38	860,90	15,06	1926

IX. Rozchody.

Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	672	673	674	675	676	677
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation					
	Razem uposażeniowe wydatki osobowe Dyrekcji, Urzędów samodzielných i wszystkich Służb <i>Total des salaires et autres dépenses personnelles des Directions, des Offices autonomes et des tous les Services</i>	% od sumy ogólnej rozchodów Dyrekcji, Urzędów i Służb <i>% du total des dépenses des Directions, des Offices et des Services</i>	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych <i>% du total des dépenses d'exploitation</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	na 1000 pociągo-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 osio-km. wagonów <i>par 1000 essieux-km. des wagons</i>
	455+458+463+487+497+505+514+522+540+557+571+610+622+636	$\frac{672 \times 100}{684}$	$\frac{672 \times 100}{698}$	672 : 4	672 : 252	672 : 243
W.	24.397.728,28 88.470.969,47	43,7	39,9	38.035,67	3.320,80	48,68
R.	11.128.163,84 39.014.570,37	46,4	41,9	16.601,94	3.460,06	74,45
Wl.	9.337.766,54 33.687.481,22	42,7	38,2	11.151,10	4.035,91	95,52
P.	13.005.892,79 47.028.746,54	42,2	40,2	19.433,37	2.888,80	41,32
G.	20.352.713,92 77.610.857,15	52,9	50,6	33.481,82	4.305,02	65,96
Kt.	14.839.095,29 51.825.354,53	56,1	53,4	85.661,74	6.247,47	104,83
K.	14.817.668,74 53.802.736,52	48,5	41,7	37.915,95	4.636,11	96,62
L.	11.476.522,19 41.477.261,23	44,6	37,4	21.108,02	4.014,32	88,46
S.	4.842.528,16 17.270.520,64	41,8	34,9	15.123,05	3.930,67	116,76
C.B.	—	—	—	—	—	—
O. W.	193.677,49	—	—	—	—	—
C.B.	136.571,52	—	—	—	—	—
R.	483.359,30	—	—	—	—	—
M. K.	5.852,00 581.286,49	—	—	—	—	—
1931	124.340.503,27 451.446.820,95	42,1	38,6	25.700,04	3.918,86	67,61
1930	490.676.021,41	44,2	37,4	28.279,41	4.264,71	72,12
1929	503.645.967,12	40,9	36,2	29.215,50	4.052,92	65,10
1928	464.598.467,34	41,2	36,0	26.998,98	3.893,73	62,09
1927	408.468.517,84	41,7	37,1	23.638,23	3.674,54	59,96
1926	339.100.915,43	42,4	36,6	19.730,08	3.351,73	58,65

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	678	679	680	681	682	683
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation					
	Razem rozchody rzeczowe Dyrekcji, Urzędów samodzielných i wszystkich Służb <i>Total des dépenses de matériel des Directions, des Offices autonomes et de tous les Services</i>	% od sumy ogólnej rozchodów Dyrekcji, Urzędów i Służb <i>% du total des dépenses des Directions, des Offices et des Services</i>	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacji <i>% du total des dépenses d'exploitation</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par 1 km. exploité</i>	na 1000 pociągo-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 osio-km. wagonów <i>par 1000 essieux-km. des wagons</i>
		$\frac{678 \times 100}{684}$	$\frac{678 \times 100}{698}$	678 : 4	678 : 252	678 : 243
W.	29.199.006,73 113.902.130,66	56,3	51,4	48.969,10	4.275,37	62,67
R.	9.862.796,84 45.003.514,02	53,6	48,3	19.150,43	3.991,20	85,88
Wl.	9.843.025,05 45.294.424,54	57,3	51,4	14.993,19	5.426,47	128,43
P.	16.630.792,14 64.464.430,21	57,8	55,1	26.638,19	3.959,81	56,64
G.	18.104.793,55 69.071.806,37	47,1	45,0	29.798,02	3.831,37	58,70
Kt.	11.198.600,10 40.586.955,16	43,9	41,8	67.085,88	4.892,70	82,10
K.	14.175.045,71 57.128.086,20	46,5	44,3	40.259,40	4.922,65	102,59
L.	13.912.332,16 51.582.584,79	55,4	46,5	26.250,68	4.992,34	110,01
S.	8.254.709,31 24.057.623,69	58,2	48,6	21.066,22	5.475,38	162,64
C.B.	—	—	—	—	—	—
O. W.	6.074.573,79	—	—	—	—	—
C.B.	13.534,35	—	—	—	—	—
R.	25.620,20	—	—	—	—	—
M. K.	16.699.181,75 103.741.867,52	—	—	—	—	—
1931	147.893.817,69 620.933.617,15	57,9	53,0	35.348,61	5.390,12	93,00
1930	618.727.435,93	55,8	47,1	35.659,47	5.377,67	90,94
1929	728.472.573,91	59,1	52,3	42.257,24	5.862,16	94,16
1928	657.912.852,08	58,8	51,3	38.289,91	5.522,11	88,06
1927	571.711.761,53	58,3	52,0	33.343,73	5.143,05	83,92
1926	461.337.464,23	57,6	49,9	27.158,26	5.559,93	79,79

IX. Rozchody.

Zwycajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	684	685	686	687	688
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation				
	Ogółem rozchody osobowe i rzeczowe Dyrekcyj, Urzędów samodzielných i wszystkich Służb <i>Total général des dépenses personnelles et de matériel des Directions, des Offices autonomes et de tous les Services</i>	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.	Stosunek % rozchodów poszczególnych Dyrekcyj i Urzędów do sumy ogólnej rozchodów <i>Pourcentage des dépenses des Directions et des Offices par rapport au total des dépenses</i>
	672+678	684 : 4	684 : 252	684 : 243	
W.	53.596.735,01 202.373.100,13	87.004,77	7.596,17	108,14	18,9
R.	20.990.960,68 84.018.084,39	35.752,38	7.451,26	160,34	7,8
Wl.	19.180.791,59 78.981.905,76	26.144,29	9.462,39	223,94	7,4
P.	29.636.684,93 111.493.176,75	46.071,56	6.848,61	97,96	10,4
G.	38.457.507,47 146.682.663,52	63.279,84	8.136,39	124,66	13,7
Kt.	26.037.695,39 92.412.309,69	152.747,62	11.140,17	186,93	8,6
K.	28.992.714,45 110.930.822,72	78.175,35	9.558,76	199,21	10,3
L.	25.388.854,35 93.059.846,02	47.358,70	9.006,66	198,46	8,7
S.	13.097.237,47 41.328.144,33	36.189,27	9.406,05	279,39	3,9
C. B.	—	—	—	—	—
O. W.	6.268.251,28	—	—	—	0,6
C. B.	150.105,87	—	—	—	—
R.	508.979,50	—	—	—	—
M. K.	16.705.033,75 104.323.154,01	—	—	—	9,7
1931	272.234.320,96 1.072.380.438,10	61.048,64	9.308,98	160,61	100,0
1930	1.109.403.457,34	63.938,88	9.642,38	163,06	—
1929	1.232.118.541,03	71.472,73	9.915,09	159,25	—
1928	1.120.511.319,42	65.115,72	9.390,80	149,75	—
1927	980.180.279,37	57.166,70	8.817,58	143,88	—
1926	800.438.379,66	47.120,64	7.911,66	138,43	—

Dépenses.

689	690	691	692	693	694	695	696	697	
Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation									
Urządzenia humanitarne — Au profit des établissements sociaux pour le personnel									
Emerytury, inne zaopatrzenia i zapomogi dla emerytów, wdów i sierot <i>Rétraites et autres formes d'assistance et des subventions allouées aux retraites, veuves et orphelins</i>	Odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki <i>Indemnités pour les accidents</i>	Udział w kosztach Kas emerytalnych dla robotników <i>Participation aux frais des Caisses de retraites pour les ouvriers</i>	Udział w kosztach Zakładów Ubezpieczeń <i>Participation aux frais d'Établissements d'assurance</i>	Razem koszty urządzeń humanitarnych <i>Total des frais des établissements sociaux pour le personnel</i>	% od sumy ogólnej wydatków osobowych <i>% du total des dépenses personnelles</i>	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągów-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 osio-km. <i>par 1000 essieux-km.</i>	Dyrekcje Okręgowe — Directions
				689 + 690 691 + 692 +	$\frac{693 \times 100}{672}$	693 : 4	693 : 252	693 : 243	
4.664.920,10 18.513.336,34	243.902,14 694.255,47	— —	39.980,50 159.311,50	4.948.802,74 19.366.903,31	— 21,9	8.326,27	726,95	10,66	W.
2.362.742,95 8.742.249,07	102.184,39 304.802,76	— —	12.070,20 43.548,40	2.476.997,54 9.090.600,23	— 23,3	3.868,34	806,21	17,35	R.
2.306.226,38 8.842.949,46	69.157,15 253.614,84	— —	11.306,81 40.611,81	2.386.690,34 9.137.176,11	— 27,1	3.024,55	1.094,67	25,91	Wl.
865.023,74 3.456.102,05	83.081,83 392.486,52	412.483,39 1.621.940,54	23.418,05 87.523,43	1.384.007,01 5.558.052,54	— 11,8	2.296,72	341,41	4,88	P.
1.021.645,60 4.398.999,95	132.105,75 489.225,33	435.396,82 1.795.982,23	17.393,40 84.967,96	1.606.541,57 6.769.175,47	— 8,7	2.920,27	375,48	5,75	G.
764.330,48 2.913.679,37	58.951,03 236.894,57	368.819,64 1.405.292,93	47.387,63 160.157,06	1.239.488,78 4.716.023,93	— 9,1	7.795,08	568,51	9,54	Kt.
4.611.108,76 17.400.277,71	136.356,05 515.532,77	— —	48.128,96 108.377,00	4.795.593,77 18.024.187,48	— 33,5	12.702,03	1.553,12	32,37	K.
4.477.538,78 16.913.436,24	206.943,74 794.818,83	— —	44.395,91 68.664,49	4.728.878,43 17.776.919,56	— 42,9	9.046,78	1.720,51	37,91	L.
2.086.303,09 7.839.946,89	84.650,38 329.270,06	— —	20.499,11 41.299,82	2.191.452,58 8.210.516,77	— 47,5	7.189,59	1.868,67	55,51	S.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	C. B.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	O. W.
300,00	—	191,33	1.318,20	1.809,53	—	—	—	—	C. B.
300,00	—	750,16	4.849,20	5.899,36	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	16.168,53	16.168,53	—	—	—	—	M. K.
23.160.139,88 89.021.277,08	1.117.332,46 4.010.901,15	1.216.891,18 4.823.965,86	265.898,77 815.479,20	25.760.262,29 98.671.623,29	— 21,9	5.617,19	856,54	14,78	1931
81.927.987,17	3.694.673,12	4.942.124,84	710.102,64	91.274.887,77	17,8	5.260,50	793,31	13,42	1930
—	—	—	—	66.712.124,96	—	—	—	—	1929
—	—	—	—	58.286.886,02	—	—	—	—	1928
—	—	—	—	44.889.111,82	—	—	—	—	1927
—	—	—	—	37.869.122,71	—	—	—	—	1926

IX. Rozchody — Dépenses.

I. Zwyczajne — Ordinaires.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	698	699	700	701	702	703	704	705	705 a	705 b
	Rozchody eksploatacyjne — Dépenses d'exploitation						Gwarancja i kredytowanie niedoborów kolei lokalnych Accomples de garantie et déficits crédits des chemins de fer locaux	Suma ogólna rozchodów zwyczajnych kolei normalnotorowych Total des dépenses ordinaires des chemins de fer à voie normale	Zegluga powietrzna Navigation aérienne	Suma ogólna rozchodów zwyczajnych kolei normalnotorowych i rozchodów na żegluga powietrzna Total des dépenses ordinaires des chemins de fer à voie normale et dépenses de la navigation aérienne
	Suma ogólna rozchodów eksploatacyjnych kolei normalnotorowych Total des dépenses d'exploitation des chemins de fer à voie normale	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km.-wagonów par 1000 essieux-km. des wagons	% stosunek rozchodów poszczególnych dyrekcji do sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych Pourcentage des dépenses des Directions particulières par rapport au total des dépenses d'exploitation	% stosunek sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych do sumy ogólnej wpływów eksploatacyjnych: współczynnik eksploatacji Pourcentage du total des dépenses d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation: coefficient d'exploitation				
	684 + 693	698 : 4	698 : 252	698 : 243	698 x 100	443		698 + 704		
W.	58.545.537,75 221.740.003,44	— 95.331,04	— 8.323,11	— 122,01	— 18,9	—	783.500,00 783.500,00	59.329.037,75 222.523.503,44	— 41.064,77	59.329.037,75 222.564.568,21
R.	23.467.958,22 93.108.684,62	— 39.620,72	— 8.257,47	— 177,68	— 8,0	—	— —	23.467.958,22 93.108.684,62	— 6.078,50	23.467.958,22 93.114.763,12
Wl.	21.567.481,93 88.119.081,87	— 29.168,85	— 10.557,06	— 249,85	— 7,5	—	— —	21.567.481,93 88.119.081,87	— 380,00	21.567.481,93 88.119.461,87
P.	31.020.691,94 117.051.229,29	— 48.368,28	— 7.190,02	— 102,84	— 10,0	—	— —	31.020.691,94 117.051.229,29	— 45.791,63	31.020.691,94 117.097.020,92
G.	40.064.049,04 153.451.838,99	— 66.200,10	— 8.511,87	— 130,42	— 13,1	—	1.497.510,00 1.497.510,00	41.561.559,04 154.949.348,99	— 3.189,66	41.561.559,04 154.946.159,33
Kt.	27.277.184,17 97.128.333,62	— 160.542,70	— 11.708,68	— 196,47	— 8,3	—	— —	27.277.184,17 97.128.333,62	— 68.566,51	27.277.184,17 97.196.900,13
K.	33.788.308,22 128.955.010,20	— 90.877,38	— 11.111,88	— 231,58	— 11,0	—	16.239,85 41.719,85	33.804.548,07 128.996.730,05	— 15.901,75	33.804.548,07 129.012.631,80
L.	30.117.732,78 110.836.765,58	— 56.405,47	— 10.727,17	— 236,37	— 9,5	—	2.449.678,01 3.293.282,91	32.567.410,79 114.130.048,49	— 18.003,53	32.567.410,79 114.148.052,02
S.	15.288.690,05 49.538.661,10	— 43.378,86	— 11.274,71	— 334,90	— 4,2	—	781.701,70 805.701,70	16.070.391,75 50.344.362,80	— 4.647,44	16.070.391,75 50.349.010,24
C. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
O. W.	6.268.251,28	—	—	—	0,6	—	—	6.268.251,28	—	6.268.251,28
C. B.	151.915,40	—	—	—	—	—	—	151.915,40	—	151.915,40
R.	514.878,86	—	—	—	—	—	—	514.878,86	—	514.878,86
M. K.	16.705.033,75 104.339.322,54	— —	— —	— —	— 8,9	—	— —	16.705.033,75 104.339.322,54	— 4.758.356,50	16.705.033,75 109.097.679,04
1931	297.994.583,25 1.171.052.061,39	— 66.665,84	— 10.165,52	— 175,39	— 100,0	— 91,4	5.528.629,56 6.421.714,46	303.523.212,81 1.177.473.775,85	— 4.955.600,97	303.523.212,81 1.182.429.376,82
1930	1.312.295.598,37	75.632,27	11.405,81	192,88	—	90,9	2.268.115,60	1.314.563.713,97	1.262.946	—
1929	1.392.447.962,50	80.773,12	11.205,29	179,98	—	88,3	907.935,55	1.393.355.898,05	1.249.739	—
1928	1.283.071.343,32	74.562,49	10.753,28	171,48	—	86,7	751.376,44	1.284.491.845,40	—	—
1927	1.099.870.280,33	64.147,33	9.894,30	161,45	—	82,0	1.587.997,73	1.105.477.999,29	—	—
1926	925.406.429,82	54.477,33	9.146,86	160,05	—	83,7	1.899.529,47	930.460.799,25	—	—

X. ROZCHODY — DÉPENSES.

II. NADZWYCZAJNE — EXTRAORDINAIRES.

SKRÓCENIA — ABRÉVIATIONS:

Zarząd budowy sieci Bydgoszcz-Gdynia	B. G.	Direction de la ligne en construction de Bydgoszcz-Gdynia
Zarząd przebudowy Węzła Warszawskiego	W. W.	Administration de la reconstruction de gares de Warszawa (Varsovie)
Centralne Biuro Rozrachunkowe w Bydgoszczy	C. B. R.	Bureau Central de Décomptes à Bydgoszcz
Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych	C. B. O. W.	Bureau Central des Décomptes pour Wagons.

IX. Rozchody nadzwyczajne.

	706	707	708	709	a	710	b	711
	Budowa nowych linii i bocznic kolejowych <i>Construction des nouvelles lignes et des raccords ferroviaires</i>	Inwestycje na kolejach istniejących normalnotorowych <i>Investissements sur les chemins de fer existants</i>	Zakup taboru — <i>Achat du matériel roulant</i>					
Dyrekcje Okręgowe i urzędy samodzielne <i>Directions et offices autonomes</i>			Parowozów <i>Locomotives</i>	Wagonów motorowych <i>Wagons automotrices</i>	Wagonów osobowych <i>Wagons à voyageurs</i>	Wagonów towarowych <i>Wagons à marchandises</i>	Plugi śnieżne <i>Charrue para-neige</i>	
W.	877.646,82	15.875.462,00	—	—	—	—	—	—
R.	312.383,38	11.276.147,76	—	—	—	—	—	—
Wl.	3.521.123,56	4.484.451,92	—	—	—	—	—	—
P.	550.827,09	1.921.655,93	—	—	—	—	—	—
G.	3.354.489,93	3.053.426,73	—	—	—	—	—	—
Kt.	246.994,93	5.752.560,43	—	—	—	—	—	—
K.	44.813,93	2.404.527,85	—	—	—	—	—	—
L.	355.648,82	4.410.557,03	—	—	—	—	—	—
S.	—	1.004.998,87	—	—	—	—	—	—
W. W. Herby-Inowr.	—	5.002.610,31	—	—	—	—	—	—
C. B. R.	13.416.382,15	—	—	—	—	—	—	—
M. K.	—	2.786,55	—	—	—	—	—	—
	1.460.859,51	323.537,55	7.394.558,77	638.140,32	16.447.007,91		110.180,50	
1931	24.141.170,12	55.512.722,93	7.394.558,77	638.140,32	16.447.007,91		110.180,50	
1930	55.501.874,00	63.973.451,34	15.628.853,92	1.010.054,67	12.603.864,62		347.775,00	
1929	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—	—

Dépenses extraordinaires.

712	713	714	715	716	716a	716b	
Zakup taboru <i>Achat du matériel roulant</i>		Odbudowa zniszczonych przez woj- nę budowli i urządzeń kolejowych <i>Réconstruction des bâtiments et d'installations ferroviaires ruinés pendant la guerre</i>	Razem rozchody nadzwyczajne kolei normalnotorowych <i>Total des dépenses extraordinai- res des chemins de fer à voie normale</i>	Na 1 km. eksploatacyjny <i>par km. exploité</i>	Żegluga powietrzna <i>Navigation aérienne</i>	Razem rozchody nadzwyczajne kolei normalnotorowych i żegluga powietrzna <i>Total des dépenses extraordinaires des chemins de fer à voie normale et dépenses de la navigation aérienne</i>	Dyrekcje Okręgowe i Urzędy samodzielne <i>Directions et offices autonomes</i>
Zestawy kołowe i hamulce ze- spolone <i>Essieux montés et freins accouplés</i>	Razem <i>Total</i>						
2.168.948,64	2.168.948,64	397.433,28	19.319.490,74	8.305,89	477.549,24	19.797.039,98	W.
—	—	466.518,70	12.055.049,84	5.129,81	—	12.055.049,84	R.
—	—	1.247.212,10	9.252.787,58	3.062,82	12.951,97	9.265.739,55	Wl.
—	—	—	2.472.483,02	1.021,69	69.732,34	2.542.215,36	P.
—	—	—	6.407.916,66	2.764,42	8.412,44	6.416.329,10	G.
—	—	—	5.999.555,36	9.916,62	140.607,25	6.140.162,61	Kt.
115.745,37	115.745,37	—	2.565.087,15	1.807,67	228.277,83	2.793.364,98	K.
—	—	632.512,44	5.398.718,29	2.747,44	68.176,07	5.466.894,36	L.
—	—	647.912,38	1.652.911,25	1.447,38	—	1.652.911,25	S.
—	—	—	5.002.610,31	—	—	5.002.610,31	W. W.
—	—	—	13.416.382,15	—	—	13.416.382,15	Herby- Inowr.
—	—	—	2.786,55	—	—	2.786,55	C. B. R.
470,00	24.590.357,50	—	26.374.754,56	—	1.040.800,50	27.415.555,06	M. K.
2.285.164,01	26.875.051,51	3.391.588,90	109.920.533,46	6.257,57	2.046.507,64	111.967.041,10	1931
3.341.213,05	32.931.761,26	5.872.419,37	158.279.505,97	9.122,21	—	—	1930
—	—	7.500.400	216.831.258,80	—	—	—	1929
—	—	9.288.582,90	198.995.164,80	—	—	—	1928
—	—	6.994.003,49	104.577.451,31	—	—	—	1927
—	—	5.357.638,16	55.144.938,29	—	—	—	1926

X. Personel

Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	721	722	723	724	725	726	727	728
	Dyrekcje i urzędy samodzielne — Directions et offices autonomes							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel compté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Non commissionnés		Razem etatowych i nieetatowych (przeciętna roczna) Total du personnel commissionné et non commissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des salaires du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne i pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
W.	1,027	1.630.532,16 5.530.999,92	166	148.220,44 488.203,06	1,193	1.778.752,60 6.019.202,98	5,045,43	2.343,81 6.910,63
R.	581	724.046,17 2.725.056,86	64	44.930,88 178.809,89	645	768.977,05 2.903.866,75	4,502,12	8.528,98 30.901,70
Wl.	647	835.113,40 3.197.260,42	20	16.538,59 67.798,07	667	851.651,99 3.265.058,49	4,895,14	4.433,89 14.427,47
P.	531	658.934,88 2.497.672,16	177	127.512,20 483.093,92	708	786.447,08 2.980.766,08	4,210,12	11.521,50 45.157,14
G.	647	1.749.698,43 6.846.363,44	146	213.983,54 847.967,21	793	1.963.681,97 7.694.330,65	9,702,81	26.341,87 103.272,24
Kt.	497	831.279,02 2.879.779,17	186	180.374,63 629.558,27	683	1.011.653,65 3.509.337,44	5,138,12	25.048,86 76.144,33
K.	593	729.207,07 2.775.546,13	104	80.456,63 255.077,38	697	809.663,70 3.030.623,51	4,348,10	16.323,39 51.222,85
L.	602	767.146,74 2.790.822,68	105	67.568,30 249.180,31	707	834.715,04 3.040.002,99	4,299,86	9.030,93 27.735,20
S.	343	461.986,67 1.706.466,62	51	35.968,44 133.591,06	394	497.955,11 1.840.057,68	4,670,20	6.410,20 20.840,44
C. B.	64	66.600,47 243.440,15	46	23.516,48 88.406,50	110	90.116,95 331.846,65	3,016,79	924,76 3.921,32
R.	—	—	—	—	—	—	—	—
M. K.	—	272.814,89	—	41.706,45	—	314.521,34	—	2.185,67
C. B.	—	—	—	—	—	—	—	—
O. W.	56	177.467,16	4	8.761,02	60	186.228,18	3,103,80	489,44
1931	5,588	8.454.545,01 31.643.689,60	1,069	939.070,13 3.472.153,14	6,657	9.393.615,14 35.115.842,74	5,275,03	110.908,19 383.208,43
1930	5,415	33.221.130,32	994	3.613.273,04	6,409	36.834.403,36	5,747,29	479.520,92
1929	—	32.273.443,06	—	3.493.161,66	—	35.766.604,72	—	695.271,40
1928	—	30.315.573,69	—	3.376.497,56	—	33.692.071,25	—	683.852,05
1927	—	27.629.959,99	—	3.239.929,75	—	30.869.889,74	—	376.555,71
1926	—	23.054.444,14	—	2.968.553,41	—	26.022.997,55	—	326.841,99

kolejowy.

d'exploitation.

729	730	731	732	733	734	735	736	
Służba drogowa — Service de la voie								
Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel								
Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Non commissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et non commissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel					
—	1.452.501,64	—	658.823,45	—	2.111.325,09	—	3.190.861,87	W.
1.430	5.041.983,56	1.070	2.760.183,44	2.500	7.802.167,00	3.120,87	12.012.123,97	
—	1.168.272,37	—	118.256,80	—	1.286.529,17	—	1.287.654,26	R.
1.200	4.110.789,41	124	590.380,07	1.324	4.701.169,48	3.550,73	6.279.952,54	
—	795.742,66	—	144.233,33	—	939.975,99	—	1.813.789,33	Wl.
766	2.942.382,16	265	596.025,88	1.031	3.538.408,04	3.432,02	7.588.006,03	
—	550.049,19	—	1.042.392,77	—	1.592.441,96	—	1.819.426,94	P.
533	1.915.887,79	1.319	3.754.439,50	1.852	5.670.327,29	3.061,73	6.978.172,41	
—	929.116,62	—	872.026,84	—	1.801.143,46	—	2.266.039,23	G.
782	3.441.438,00	1.023	3.464.656,30	1.805	6.906.094,30	3.826,09	8.384.353,52	
—	410.955,07	—	398.797,92	—	809.752,99	—	913.142,83	Kt.
315	1.361.647,66	430	1.407.602,73	745	2.769.250,39	3.717,11	3.522.273,04	
—	670.533,65	—	487.137,16	—	1.157.670,81	—	1.237.255,68	K.
644	2.371.349,35	668	1.828.195,46	1.312	4.199.544,81	3.200,87	4.771.024,76	
—	738.308,12	—	429.505,02	—	1.167.813,14	—	1.456.392,64	L.
733	2.756.352,70	727	1.707.949,28	1.460	4.284.301,98	2.934,45	5.884.150,93	
—	328.107,68	—	226.074,02	—	554.181,70	—	591.499,51	S.
330	1.171.899,65	400	844.513,10	730	2.016.412,75	2.762,21	2.663.102,59	C. B.
—	—	—	—	—	—	—	—	R.
—	—	—	—	—	—	—	—	M. K.
—	—	—	—	—	—	—	—	C. B.
—	—	—	—	—	—	—	—	O. W.
—	7.043.587,00	—	4.377.247,31	—	11.420.834,31	—	14.570.062,29	1931
6.733	24.933.730,28	6.026	16.953.945,76	12.759	41.887.676,04	3.282,99	58.083.159,79	
7.315	29.245.475,24	5.486	16.414.888,64	12.801	45.660.363,88	3.566,94	67.995.357,15	1930
—	30.335.713,30	—	17.829.893,31	—	48.165.606,61	—	88.970.908,10	1929
—	28.259.408,73	—	16.615.833,73	—	44.875.242,46	—	73.607.191,78	1928
—	25.756.469,19	—	14.848.687,03	—	40.605.156,22	—	71.148.286,06	1927
—	21.884.610,94	—	13.045.749,96	—	34.930.560,90	—	52.369.634,20	1926

X. Personel
Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	737	738	739	740	741	742	743	744
	Służba stacyjna — Service des gares							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
W.	— 4.725	4.571.516,44 16.243.941,14	— 2.325	1.289.363,73 4.904.370,94	— 7.050	5.860.880,17 21.148.312,08	— 2.999,76	108.705,85 341.899,42
R.	— 1.894	1.802.050,02 6.290.722,68	— 835	528.545,26 1.909.269,13	— 2.729	2.330.595,28 8.199.991,81	— 3.004,76	44.455,84 134.747,65
Wl.	— 1.997	1.877.152,61 6.661.858,03	— 609	419.730,41 1.495.348,01	— 2.606	2.296.883,02 8.157.206,04	— 3.130,16	28.246,92 92.241,32
P.	— 1.986	1.938.697,36 6.909.014,46	— 1.754	1.180.088,29 4.504.126,62	— 3.740	3.118.785,65 11.413.141,08	— 3.051,64	67.547,50 255.245,13
G.	— 2.975	3.709.337,23 13.879.238,20	— 1.890	1.553.145,30 6.016.529,55	— 4.865	5.262.482,53 19.895.767,75	— 4.089,57	110.220,75 400.550,46
Kt.	— 1.830	2.382.581,76 8.181.999,53	— 1.768	1.602.355,50 5.388.357,87	— 3.598	3.984.937,26 13.570.357,40	— 3.771,64	233.645,22 838.298,06
K.	— 3.004	3.047.955,31 10.895.096,23	— 1.144	839.531,05 3.180.194,05	— 4.148	3.887.486,36 14.075.290,28	— 3.393,27	185.441,78 443.925,30
L.	— 2.358	2.270.360,69 8.148.035,98	— 1.279	829.745,77 2.954.021,14	— 3.637	3.100.106,46 11.102.057,12	— 3.052,53	92.928,21 299.473,25
S.	— 759	730.717,85 2.610.568,08	— 593	333.138,99 1.256.503,37	— 1.352	1.063.856,84 3.867.071,45	— 2.860,26	39.930,05 128.283,99
1931	— 21.528	22.330.369,27 79.820.474,33	— 12.197	8.575.644,30 31.608.720,68	— 33.725	30.906.013,57 111.429.195,01	— 3.304,05	911.122,12 2.934.664,58
1930	22.486	91.153.145,45	12.309	34.729.066,19	34.795	125.882.211,64	3.617,82	4.219.428,56
1929	—	87.773.659,36	—	41.296.420,04	—	129.070.079,40	—	5.036.458,91
1928	—	82.855.624,29	—	37.661.706,44	—	120.517.330,73	—	4.987.593,12
1927	—	74.926.326,95	—	31.880.380,77	—	106.806.707,72	—	4.406.217,94
1926	—	62.762.489,05	—	24.372.688,73	—	87.135.177,78	—	3.483.285,44

kolejowy.
d'exploitation.

745	746	747	748	749	750	751	752	
Służba handlowa — Service commercial								
Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel								
Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel					
				745 + 747	746 + 748	750 : 749		
— 1,036	1.026.306,55 3.743.812,24	— 237	190.722,04 659.545,89	— 1.273	1.217.028,59 4.403.358,13	— 3.459,04	767.401,43 2.700.333,00	W.
— 439	447.381,58 1.563.775,52	— 176	114.398,19 425.055,17	— 615	561.779,77 1.988.830,69	— 3.233,87	136.586,60 488.009,96	R.
— 403	404.626,03 1.449.150,11	— 80	54.648,48 206.743,67	— 483	459.274,51 1.655.893,78	— 3.428,35	90.698,42 284.759,60	Wl.
— 453	448.957,82 1.632.340,86	— 422	291.832,59 1.074.547,12	— 875	740.790,41 2.706.887,98	— 3.093,59	331.427,29 1.232.970,68	P.
— 771	1.068.653,34 4.169.431,20	— 619	656.513,80 2.532.544,10	— 1.390	1.725.167,14 6.701.975,30	— 4.821,56	471.467,54 1.823.345,18	G.
— 574	720.888,47 2.530.676,71	— 793	704.045,68 2.450.998,73	— 1.367	1.424.934,15 4.981.675,44	— 3.644,24	317.741,07 999.161,10	Kt.
— 771	852.585,23 3.017.168,73	— 332	214.059,04 787.750,98	— 1.103	1.066.644,27 3.804.919,71	— 3.449,61	390.650,32 1.460.802,47	K.
— 563	533.419,54 1.942.313,16	— 218	127.816,14 492.977,10	— 781	661.235,68 2.435.290,26	— 3.118,17	295.017,88 1.043.952,04	L.
— 183	182.530,07 651.077,83	— 86	53.116,34 203.829,22	— 269	235.646,41 854.907,05	— 3.178,09	73.533,04 239.751,04	S.
— 5,193	5.685.348,63 20.699.746,36	— 2,963	2.407.152,30 8.833.991,98	— 8,156	8.092.500,93 29.533.738,34	— 3,621,11	2.874.523,59 10.273.085,07	1931
— 5,441	23.136.736,31	2,991	9.711.308,95	8,432	32.848.045,26	3,895,64	11.631.641,28	1930
—	22.348.840,47	—	11.236.937,53	—	33.585.778,00	—	12.827.417,64	1929
—	20.381.262,95	—	10.098.160,23	—	30.479.423,18	—	12.643.822,61	1928
—	18.412.401,72	—	8.588.777,71	—	27.001.179,43	—	11.043.030,21	1927
—	15.124.450,36	—	6.787.957,73	—	21.912.408,09	—	8.700.653,03	1926

X. Personel

Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	753	754	755	756	757	758	759	760
	Służba konduktorska — Service des trains							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Non commissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionnés et non commissionnés	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
					753+755	754+756	758:757	
W.	— 2.412	2.225.336,70 7.921.283,52	— 650	392.817,83 1.366.655,46	— 3.062	2.618.154,53 9.287.938,98	— 3.032,30	— —
R.	— 1.005	894.811,19 3.108.241,94	— 377	206.519,00 791.149,06	— 1.382	1.101.330,19 3.899.391,00	— 2.821,56	44,34 144,57
Wl.	— 732	599.549,44 2.240.548,93	— 203	117.217,79 436.651,01	— 935	716.767,23 2.677.199,94	— 2.863,32	— —
P.	— 1.229	1.108.324,92 3.976.695,66	— 549	356.619,28 1.316.063,48	— 1.778	1.464.944,20 5.292.759,14	— 2.976,80	105,80 1.078,57
G.	— 1.578	1.767.159,35 6.621.866,35	— 514	434.858,06 1.602.259,42	— 2.092	2.202.017,41 8.224.125,77	— 3.931,23	— 9,09
Kt.	— 1.040	1.351.641,41 4.597.041,42	— 1.078	985.767,08 3.307.643,06	— 2.118	2.337.408,49 7.904.684,48	— 3.732,15	— 208,42
K.	— 1.661	1.621.958,61 5.819.420,99	— 473	338.682,15 1.212.586,51	— 2.134	1.960.640,76 7.032.007,50	— 3.295,22	— 71,16
L.	— 1.218	1.101.465,06 3.905.348,15	— 337	219.329,49 741.277,51	— 1.555	1.320.794,55 4.646.625,66	— 2.988,18	— —
S.	— 455	392.454,68 1.382.404,28	— 214	120.273,57 437.612,57	— 669	512.728,25 1.820.016,85	— 2.720,50	— 423,50
1931	— 11.330	11.062.701,36 39.572.851,24	— 4.395	3.172.084,25 11.211.898,08	— 15.725	14.234.785,61 50.784.749,32	— 3.229,55	150,14 1.935,31
1930	11.797	44.924.586,28	4.950	13.868.464,95	16.747	58.793.051,23	3.510,66	5.158,39
1929	—	42.304.421,19	—	19.950.037,67	—	62.254.458,86	—	4.912,49
1928	—	39.232.186,86	—	17.045.946,87	—	56.278.133,73	—	1.363,27
1927	—	35.747.027,02	—	13.798.003,54	—	49.545.030,56	—	1.205,79
1926	—	29.087.470,68	—	9.942.069,61	—	39.029.540,29	—	1.152,98

kolejowy.

d'exploitation.

761	762	763	764	765	766	767	768	
Ajencje celne — Agences douanières								
Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel								
Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Non commissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionnés et non commissionnés	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel					
— 43	50.431,54 179.874,68	— 11	8.132,85 29.417,43	— 54	58.564,39 209.292,11	— 3.875,78	125.975,57 272.620,50	W.
— 12	12.293,19 47.692,01	— 5	2.586,38 9.940,72	— 17	14.879,57 57.632,73	— 3.390,16	35.372,80 331.155,33	R.
— 35	38.284,93 140.319,48	— 2	1.321,29 3.944,69	— 37	39.606,22 144.264,17	— 3.899,03	60.065,75 288.011,16	Wl.
— 34	35.169,73 123.151,48	— 25	17.815,78 60.616,99	— 59	52.985,51 183.768,47	— 3.114,72	37.305,71 133.438,33	P.
— 46	47.510,38 164.728,38	— 13	10.475,29 59.670,95	— 59	57.985,67 224.399,33	— 3.803,38	58.824,79 132.070,91	G.
— 73	95.067,88 316.371,89	— 36	34.928,85 116.140,64	— 109	129.996,73 432.512,53	— 3.968,00	39.832,12 138.839,60	Kt.
— 69	84.601,04 287.503,08	— 35	16.123,72 82.329,48	— 104	100.724,76 369.832,56	— 3.556,08	83.367,38 267.589,28	K.
— 17	17.848,44 61.099,27	— 6	2.884,03 12.512,86	— 23	20.732,47 73.612,13	— 3.200,53	60.179,71 333.492,59	L.
— 10	11.147,23 41.758,74	— 7	3.984,01 13.165,43	— 17	15.131,24 54.924,17	— 3.230,83	3.309,11 13.276,69	S.
— 339	392.354,36 1.362.499,01	— 140	98.252,20 387.739,19	— 479	490.606,56 1.750.238,20	— 3.653,94	504.232,94 1.910.494,39	1931
— 360	—*) 1.204.947,60	— 140	—*) 302.331,35	— 500	— 1.507.278,95	— 3.014,56	— 1.729.266,18	1930
—	—	—	—	—	—	—	—	1929
—	—	—	—	—	—	—	—	1928
—	—	—	—	—	—	—	—	1927
—	—	—	—	—	—	—	—	1926

*) Za okres czasu od 1 kwietnia do 31 grudnia 1930 r. — Pour le temps de 1/IV à 31/XII 1930.

X. Personnel

Personeel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	769	770	771	772	773	774	775	776
	Zarząd i ogólna służba trakcji — Administration et Service général de la traction							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionnés et noncommissionnés	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
					769 + 771	770 + 772	774 : 773	
W.	371	476.887,19 1.694.595,82	290	254.996,34 907.671,96	661	731.883,53 2.602.267,78	—	247.890,46 894.544,07
R.	271	294.501,76 1.055.730,73	99	73.362,31 269.951,62	370	367.864,07 1.325.682,35	—	68.321,29 239.066,80
Wl.	290	314.006,81 1.131.627,33	95	65.919,63 227.245,17	385	379.926,44 1.358.872,50	—	89.968,31 333.704,22
P.	148	166.213,04 615.009,01	159	118.464,59 423.818,70	307	284.677,63 1.038.827,71	—	99.262,58 448.005,70
G.	210	318.919,04 1.219.993,04	216	187.241,18 748.228,25	426	506.160,22 1.968.221,29	—	58.931,76 283.757,26
Kt.	136	229.173,59 757.858,72	148	147.027,28 496.582,96	284	376.200,87 1.254.441,68	—	139.281,00 492.098,61
K.	263	347.181,65 1.151.295,21	252	184.313,72 682.062,97	515	531.495,37 1.833.358,18	—	153.556,26 88.520,40
L.	300	299.624,83 1.064.775,88	284	209.895,42 749.556,23	584	509.520,25 1.814.332,11	—	150.387,55 531.066,69
S.	91	104.334,23 365.572,93	117	75.381,81 263.345,84	208	179.716,04 628.918,77	—	27.729,98 153.194,62
1931	2.080	2.550.842,14 9.056.458,67	1.660	1.316.602,28 4.768.463,70	3.740	3.867.444,42 13.824.922,37	—	728.216,67 3.463.958,37
1930	2.182	10.379.400,75	1.632	5.307.626,76	3.814	15.687.027,51	4.113,01	4.463.095,19
1929	—	10.410.395,85	—	5.502.545,88	—	15.912.941,73	—	4.280.171,04
1928	—	9.621.723,06	—	5.195.578,57	—	14.817.301,63	—	3.676.453,05
1927	—	8.967.408,75	—	4.652.987,47	—	13.620.396,22	—	3.142.467,80
1926	—	7.328.062,16	—	3.714.566,46	—	11.042.628,62	—	2.872.210,93

kolejowy.

d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	777	778	779	780	781	782	783	784
	Służba parowozowa — Service des locomotives							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionnés et noncommissionnés	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
					777 + 779	778 + 780	782 : 781	
W.	2.098	2.479.692,04 8.903.343,76	1.317	1.052.193,61 3.789.674,41	3.415	3.531.885,65 12.693.018,17	3.716,84	650.078,68 2.409.878,86
R.	1.047	1.160.274,78 4.081.409,68	445	328.729,99 1.234.914,67	1.492	1.489.004,77 5.316.324,35	3.563,22	259.264,27 793.564,02
Wl.	705	744.473,35 2.694.604,01	164	174.264,59 534.948,54	869	918.737,94 3.229.552,55	3.716,40	187.444,35 657.794,54
P.	1.085	1.119.032,88 4.090.553,39	558	491.881,95 1.582.333,88	1.643	1.610.914,83 5.672.887,27	3.452,76	469.512,16 1.805.271,47
G.	1.510	2.080.240,14 7.830.187,76	645	641.041,31 2.402.893,78	2.155	2.721.281,45 10.233.081,54	4.748,53	595.543,21 2.025.932,80
Kt.	1.063	1.396.234,20 4.844.074,81	462	497.374,09 1.464.724,77	1.525	1.893.608,29 6.308.799,58	4.136,92	388.731,75 1.354.349,40
K.	1.313	1.473.047,41 5.338.140,75	711	810.835,77 2.326.362,65	2.024	2.283.883,18 7.664.503,40	3.786,81	534.818,70 1.850.603,95
L.	939	1.005.142,57 3.606.716,06	390	281.875,65 957.652,02	1.329	1.287.018,22 4.564.368,08	3.434,44	377.953,09 1.454.415,07
S.	336	360.917,14 1.278.693,15	170	124.473,35 421.044,20	506	485.390,49 1.699.737,35	3.359,16	118.534,27 392.342,08
1931	10.096	11.819.054,51 42.667.723,37	4.862	4.402.670,31 14.714.548,92	14.958	16.221.724,82 57.382.272,29	3.836,23	3.581.880,48 12.744.152,19
1930	10.405	47.594.669,72	5.251	17.413.044,01	15.656	65.007.713,73	4.152,26	15.053.349,56
1929	—	45.014.151,02	—	21.853.038,59	—	66.867.189,61	—	16.771.014,00
1928	—	40.662.684,20	—	20.003.266,45	—	60.665.950,65	—	16.360.891,11
1927	—	36.647.787,85	—	17.581.516,66	—	54.229.304,51	—	13.672.864,59
1926	—	30.310.587,47	—	12.940.578,35	—	43.251.165,82	—	11.746.730,99

X. Personel
Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	785	786	787	788	789	790	791	792
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Służba wagonowa — Service des wagons							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilstan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilstan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
					785 + 787	786 + 788	790 : 789	
W.	— 375	387.443,99 1.393.407,53	— 304	508.830,86 1.299.551,58	— 679	896.274,85 2.692.959,11	— 3.966,07	336.722,13 1.266.909,11
R.	— 149	149.623,70 517.501,31	— 119	108.614,66 304.041,57	— 268	258.238,36 821.542,88	— 3.065,46	62.075,32 262.051,96
Wl.	— 91	92.881,10 323.737,55	— 68	86.751,63 227.718,71	— 159	179.632,73 551.456,26	— 3.468,28	53.794,67 203.461,15
P.	— 110	110.163,85 407.362,37	— 114	110.272,56 318.400,48	— 224	220.436,41 725.762,85	— 3.240,01	128.814,60 482.403,44
G.	— 195	251.611,88 972.757,04	— 104	101.635,64 405.264,48	— 299	353.247,52 1.378.021,52	— 4.608,77	126.991,99 474.028,08
Kt.	— 167	221.383,07 766.074,37	— 82	83.701,87 300.619,92	— 249	305.084,94 1.066.694,29	— 4.283,91	129.950,97 492.568,06
K.	— 133	149.008,93 518.936,03	— 117	102.897,79 361.625,06	— 250	251.906,72 880.561,09	— 3.522,24	166.795,42 585.212,98
L.	— 95	104.933,64 368.071,02	— 79	71.763,83 237.774,07	— 174	176.697,47 605.845,09	— 3.481,87	120.207,83 435.953,91
S.	— 40	41.651,29 146.530,99	— 30	23.111,47 76.738,11	— 70	64.762,76 223.269,10	— 3.189,56	35.758,43 133.759,84
1931	— 1.355.	1.508.701,45 5.414.378,21	— 1.017	1.197.580,31 3.531.733,98	— 2.372	2.706.281,76 8.946.112,19	— 3.771,55	1.161.111,36 4.336.348,53
1930	— 1.431	6.290.998,90	— 1.140	4.346.255,25	— 2.571	10.637.254,15	— 4.137,40	4.938.373,91
1929	—	6.247.855,47	—	4.984.156,20	—	11.232.011,67	—	5.288.658,72
1928	—	5.728.764,23	—	4.817.831,88	—	10.546.596,11	—	4.632.434,93
1927	—	5.346.652,92	—	4.014.960,77	—	9.361.613,69	—	4.416.405,17
1926	—	4.519.657,86	—	3.048.770,26	—	7.568.428,12	—	3.549.729,33

kolejowy.
d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	793	794	795	796	797	798	799	800
	Warsztaty — Ateliers							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilstan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilstan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
					793 + 795	794 + 796	798 : 797	
W.	— 306	461.254,05 1.557.636,59	— 95	76.630,13 276.564,69	— 401	537.884,18 1.834.201,28	— 4.574,07	6.349.220,76 23.463.590,80
R.	— 152	171.777,45 631.419,57	— 44	34.408,77 117.102,89	— 196	206.186,22 748.522,46	— 3.818,99	2.204.535,37 8.168.313,70
Wl.	— 204	224.882,77 807.532,14	— 43	44.404,38 167.438,38	— 247	269.287,15 974.970,52	— 3.947,25	2.236.226,49 8.667.375,38
P.	— 171	201.353,21 741.985,28	— 289	212.217,47 779.128,62	— 460	413.570,68 1.521.113,90	— 3.306,77	4.630.466,15 17.874.439,43
G.	— 185	233.960,01 865.035,18	— 200	211.482,63 657.274,28	— 385	445.442,64 1.522.309,46	— 3.954,05	3.452.478,91 13.540.072,82
Kt.	— 93	150.256,29 517.307,82	— 174	168.847,15 567.136,33	— 267	319.103,44 1.084.444,15	— 4.061,59	2.079.756,81 7.524.096,96
K.	— 181	208.382,58 756.469,16	— 141	87.324,78 314.047,82	— 322	295.707,36 1.070.516,98	— 3.324,59	3.438.417,05 12.661.914,55
L.	— 152	159.411,03 593.111,95	— 68	40.617,43 158.886,47	— 220	200.028,46 751.998,42	— 3.418,17	3.197.262,00 11.863.230,41
S.	— 68	84.422,53 299.849,25	— 24	16.834,25 61.433,83	— 92	101.256,78 361.283,08	— 3.926,99	1.174.093,35 4.293.721,96
	—	—	—	—	—	—	—	39.685,54 120.099,93
1931	— 1.512	1.895.699,92 6.770.346,94	— 1.078	892.766,99 3.099.013,31	— 2.590	2.788.466,91 9.869.360,25	— 3.810,56	28.802.142,43 108.176.855,94
1930	— 1.569	7.747.218,70	— 1.107	3.591.196,70	— 2.676	11.338.415,40	— 4.237,08	123.246.848,28
1929	—	7.962.735,54	—	3.439.086,90	—	11.401.822,44	—	129.841.817,54
1928	—	7.471.141,49	—	3.364.379,97	—	10.835.521,46	—	125.211.198,00
1927	—	6.487.103,42	—	2.768.626,37	—	9.255.729,79	—	119.932.498,99
1926	—	5.469.309,25	—	2.484.721,90	—	7.954.031,15	—	89.637.927,66

X. Personnel
Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	801	802	803	804	805	806	807	808
	Służba elektrotechniczna — Service électrotechnique							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
W.	214	235.720,56 855.623,99	61	43.581,35 160.431,94	275	279.301,91 1.016.055,93	3.694,75	154.807,94 739.696,24
R.	94	101.522,16 364.322,67	16	12.569,15 47.392,07	110	114.091,31 411.714,74	3.742,86	96.009,67 492.751,39
Wl.	115	130.593,47 477.008,17	10	8.245,79 30.016,17	125	138.839,26 507.024,34	4.056,19	102.184,26 604.535,47
P.	99	103.490,20 370.494,78	35	26.998,43 104.557,62	134	130.488,63 475.052,40	3.545,17	67.496,42 345.229,16
G.	174	218.364,20 831.747,92	48	45.512,78 172.031,63	222	263.876,98 1.003.779,55	4.521,53	133.904,47 641.158,70
Kt.	80	112.181,53 376.066,11	30	23.428,51 88.941,58	110	135.610,04 465.007,69	4.227,34	131.434,00 504.988,68
K.	51	61.641,30 221.715,53	10	6.214,61 24.476,51	61	67.855,91 246.192,04	4.035,94	59.188,61 264.067,57
L.	67	80.103,60 281.145,18	7	3.726,38 16.001,09	74	83.829,98 297.146,27	4.015,49	49.891,25 241.576,69
S.	31	37.143,25 131.201,89	6	6.418,25 18.292,80	37	43.561,50 149.494,69	4.040,40	48.584,65 208.645,97
1931	925	1.080.760,27 3.909.326,24	223	176.695,25 662.141,41	1.148	1.257.455,52 4.571.467,65	3.982,11	843.501,27 4.042.649,87
1930	953	4.364.299,24	214	716.274,59	1.167	5.080.573,83	4.353,53	4.070.481,37
1929	—	4.255.070,76	—	795.273,99	—	5.050.344,75	—	4.143.734,40
1928	—	3.928.577,94	—	787.069,30	—	4.715.647,24	—	4.023.575,14
1927	—	3.675.874,59	—	755.999,01	—	4.431.873,60	—	3.316.916,40
1926	—	3.356.979,99	—	760.668,76	—	4.117.648,75	—	2.568.958,75

kolejowy.
d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	809	810	811	812	813	814	815	816
	Służba sanitarna — Service sanitaire							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunérations du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
W.	144	195.730,14 707.333,47	108	115.250,98 402.699,75	252	310.981,12 1.110.033,22	4.404,89	48.087,29 185.452,56
R.	80	101.164,04 358.728,68	43	36.254,31 136.329,65	123	137.418,35 495.058,33	4.024,86	35.722,25 125.019,93
Wl.	102	124.648,99 452.436,70	154	101.382,66 384.698,03	256	226.031,65 837.134,73	3.270,06	28.423,98 134.513,44
P.	10	12.105,30 44.061,09	94	88.282,95 324.293,22	104	100.388,25 368.354,31	3.541,87	85.790,99 221.815,50
G.	17	22.404,49 80.285,76	89	87.427,17 337.293,41	106	109.831,66 417.579,17	3.939,43	487.308,22 1.074.134,11
Kt.	—	—	75	107.208,41 393.393,38	75	107.208,41 393.393,38	5.245,25	59.355,54 240.211,29
K.	17	27.451,00 97.548,22	75	64.163,57 240.569,02	92	91.614,57 338.117,24	3.675,19	280.928,75 486.239,79
L.	16	23.898,50 79.314,47	69	70.983,32 269.666,56	85	94.881,82 348.981,03	4.105,66	463.849,16 602.464,63
S.	12	17.463,04 61.812,62	34	33.815,99 128.088,26	46	51.279,03 189.900,88	4.128,28	13.348,37 76.853,27
1931	398	524.865,50 1.881.521,01	741	704.769,36 2.617.031,28	1.139	1.229.634,86 4.498.552,29	3.949,56	1.502.814,55 3.146.704,52
1930	399	2.059.162,38	704	2.553.983,45	1.103	4.613.145,83	4.182,36	5.924.097,75
1929	—	1.959.473,77	—	2.168.839,43	—	4.128.313,20	—	8.547.116,14
1928	—	1.828.475,05	—	1.876.529,81	—	3.705.004,86	—	6.631.282,25
1927	—	1.757.417,28	—	1.580.899,70	—	3.338.316,98	—	5.956.074,81
1926	—	1.545.137,06	—	1.196.451,82	—	2.741.588,88	—	4.765.680,70

X. Personel
Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	817	818	819	820	821	822	823	824
	Służba zasobów — Service d'approvisionnement							
	Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel							
	Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Suma wynagrodzenia personelu zaliczonego na rozchody rzeczowe Rémunération du personnel porté aux dépenses de matériel
	Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel				
					817+819	818+820	822 : 821	
W.	236	274.855,93 987.925,04	128	88.850,74 313.321,80	364	363.706,67 1.301.246,84	3.574,85	161.851,05 540.177,52
R.	125	127.024,16 469.343,95	150	108.268,42 406.590,48	275	235.292,58 875.934,43	3.185,22	136.418,17 460.164,84
WL.	204	232.721,50 764.992,37	76	56.747,04 209.743,26	280	289.468,54 974.735,63	3.481,20	140.165,34 464.155,83
P.	64	67.666,00 250.115,84	82	66.298,55 230.298,21	146	133.964,55 480.414,05	3.290,51	134.949,82 495.306,35
G.	87	90.704,51 328.851,38	107	93.515,10 354.638,39	194	184.219,61 683.489,77	3.523,14	147.140,88 593.209,41
Kt.	41	65.701,31 227.001,92	18	17.125,81 58.737,98	59	82.827,12 285.739,90	4.843,05	137.868,21 388.201,47
K.	87	94.953,78 335.183,46	82	58.969,66 217.354,26	169	153.923,44 552.537,72	3.269,45	164.016,01 599.200,90
L.	80	78.830,97 289.376,70	44	29.454,62 102.724,91	124	108.285,59 392.101,61	3.162,11	110.888,45 367.499,71
S.	31	32.590,71 116.680,25	17	12.315,39 41.858,62	48	44.906,10 158.538,87	3.302,89	27.321,15 96.382,09
1931	955	1.065.048,87 3.769.470,91	704	531.545,33 1.935.267,91	1.659	1.596.594,20 5.704.738,82	3.438,66	1.160.619,08 4.004.298,12
1930	1.002	4.314.244,40	713	2.130.719,75	1.715	6.444.964,15	3.758,00	4.648.107,56
1929	—	4.268.653,50	—	2.259.127,52	—	6.527.781,02	—	5.212.702,60
1928	—	3.871.986,20	—	2.131.200,90	—	6.003.187,10	—	4.636.725,39
1927	—	3.462.087,64	—	1.918.142,07	—	5.380.229,71	—	4.361.947,82
1926	—	2.989.646,58	—	1.759.800,14	—	4.749.446,72	—	3.699.108,30

kolejowy.
d'exploitation.

825	826	827	828	829	
Dyrekcje, urzędy i wszystkie służby razem — Directions, offices et tous les services ensemble					
Personel zaliczony na rozchody osobowe — Personnel porté aux dépenses de personnel					
Etatowi Commissionnés		Nieetatowi Noncommissionnés		Razem etatowych i nieetatowych Total du personnel commissionné et noncommissionné	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ilostan pracowników (przeciętna roczna) Effectif du personnel (moyenne par an)	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Ilostan pracowników Effectif du personnel	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel		
721+729+737+745+753 +761+769+777+785+ 793+801+809+817	722+730+738+7467+54 +762+770+778+786+ 794+802+810+818	723+731+739+747+755 +763+771+779+787+ 795+803+811+819	724+732+740+748+756 +764+772+780+788+ 796+804+812+820	825+827	
14.417	15.468.208,93 54.761.761,26	6.762	4.828.414,35 17.358.292,35	21.179	W.
7.049	7.154.742,57 25.324.735,01	2.497	1.717.444,12 6.420.926,99	9.546	R.
6.291	5.414.677,06 23.283.457,40	1.789	1.291.405,61 4.588.319,59	8.080	WL.
6.453	6.520.158,38 23.574.344,17	5.577	4.130.677,41 14.955.718,36	12.030	P.
9.177	12.487.679,62 47.251.923,65	5.614	5.108.858,64 19.601.251,75	14.791	G.
5.909	7.967.343,60 27.355.900,13	5.280	4.950.982,78 16.670.438,22	11.189	Kt.
8.787	9.368.507,56 33.585.372,87	4.144	3.290.709,65 11.512.632,15	12.931	K.
7.140	7.180.493,73 25.706.483,20	3.613	2.385.165,40 8.650.179,55	10.753	L.
2.689	2.785.466,37 9.964.516,28	1.749	1.064.905,88 3.900.016,41	4.438	S.
64	66.600,47 243.440,15	46	23.516,48 88.406,50	110	C. B. R.
—	—	—	—	—	—
—	272.814,89	—	41.706,45	—	M. K.
—	—	—	—	—	C. B.
56	177.467,16	4	8.761,02	60	O. W.
68.032	74.413.878,29 271.502.216,17	37.075	28.792.080,32 103.796.649,34	105.107	1931
70.755	305.636.015,29	37.631	114.698.433,63	108.386	1930
—	295.154.413,29	—	134.808.518,72	—	1929
—	274.147.408,69	—	122.974.001,71	—	1928
—	248.816.517,32	—	105.628.910,85	—	1927
—	207.433.045,54	—	83.022.577,13	—	1926

Personel

Personnel

Dyrekcje Okręgowe — Directions	830	831	832	833	834
	Dyrekcje, urzędy i wszystkie służby razem — Directions, offices et tous les services ensemble				
	Personel zaliczony na rozchody osobowe Personnel porté aux dépenses de personnel		Personel zaliczony na rozchody rzeczowe Personnel porté aux dépenses de matériel		
	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur	Ilostan pracowników etatowych, nieetatowych i sezonowych Effectif du personnel commissionné, noncommissionné et saisonnier	Suma wynagrodzenia pracowników Total des rémunérations du personnel	Przeciętne wynagrodzenie roczne jednego pracownika Rémunération moyenne par an d'un travailleur
	826+828	830 : 829		728+736+744+752+760+768+776+784+792+800+808+816+824	833 : 832
W.	20.296.623,28 72.120.053,61	— 3.405,26	— 18.972	12.143.946,84 44.834.136,68	— 2.363,17
R.	8.872.186,69 31.745.662,00	— 3.325,55	— 10.216	4.374.989,16 17.805.844,39	— 1.742,94
Wl.	6.706.082,67 27.871.776,99	— 3.449,48	— 11.478	4.835.441,71 19.332.985,61	— 1.684,35
P.	10.650.835,79 38.530.062,53	— 3.202,83	— 10.833	7.883.627,46 30.318.533,31	— 2.798,72
G.	17.596.538,26 66.853.175,40	— 4.519,86	— 9.865	7.929.193,62 29.475.894,58	— 2.987,93
Kt.	12.918.326,38 44.026.338,35	— 3.934,79	— 5.784	4.595.788,38 16.571.439,02	— 2.865,05
K.	12.659.217,21 45.098.005,02	— 3.487,59	— 9.555	6.403.646,83 23.530.395,96	— 2.462,63
L.	9.565.659,13 34.356.662,75	— 3.195,08	— 10.218	6.383.988,70 23.085.011,12	— 2.259,25
S.	3.850.372,25 13.864.532,69	— 3.124,05	— 4.367	2.160.052,11 8.420.578,08	— 1.928,23
C.B.R.	90.116,95 331.846,65	— 3.016,79	— —	924,76 3.921,32	— —
M. K.	— 314.521,34	— —	— —	39.685,54 122.285,60	— —
C. B.) O. W.)	— 186.228,18	— 3.103,80	— —	— 489,44	— —
1931	103.205.958,61 375.298.865,51	— 3.570,64	— 91.288	56.751.285,11 213.501.515,11	— 2.338,77
1930	420.334.448,92	3.878,13	92.791	248.404.726,10	2.677,03
1929	429.962.932,01	—	—	281.620.182,98	—
1928	397.131.410,40	—	—	257.096.382,25	—
1927	354.445.428,17	—	—	241.774.471,29	—
1926	290.455.622,67	—	—	183.721.914,30	—

kolejowy.

d'exploitation.

835	836			837	838	839	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ogólny ilostan wszystkich pra- cowników zaliczonych na rozcho- dy osobowe i rzeczowe <i>Effectif général de personnel entier porté aux dépenses de personnel et de matériel</i>	a	b	c	Ogólna suma wynagrodzenia wszystkich pracowników <i>Total des rémunérations du per- sonnel entier</i>	% od sumy ogólnej rozchodów eksploatacyjnych <i>Pourcentage du total des dépenses d'exploitation</i>	Przeciętne wynagrodzenie jednego pracownika <i>Rémunération moyenne d'un tra- vailleur</i>	
829+832	835:4	835:252	835:243	830+833	$\frac{837 \times 100}{698}$	837:835	
—	—	—	—	—	—	—	
40.151	17,3	1,51	22,09	32.440.570,12 116.954.190,29	52,7	2.912,86	W.
—	—	—	—	13.247.175,85	—	—	R.
19.762	8,4	1,75	37,71	49.551.506,39	53,2	2.507,41	
—	—	—	—	11.541.524,38	—	—	Wl.
19.558	6,5	2,34	55,45	47.204.762,60	53,6	2.413,58	
—	—	—	—	18.534.463,25	—	—	P.
22.863	9,4	1,40	20,09	68.848.595,84	58,8	3.011,35	
—	—	—	—	25.525.731,88	—	—	G.
24.656	10,6	1,37	20,95	96.329.069,98	62,8	3.906,92	
—	—	—	—	17.514.114,76	—	—	Kt.
16.973	28,1	2,05	34,33	60.597.777,37	62,4	3.570,25	
—	—	—	—	19.062.864,04	—	—	K.
22.486	15,8	1,94	40,38	68.628.400,98	53,2	3.052,05	
—	—	—	—	15.949.647,83	—	—	L.
20.971	10,7	2,03	44,72	57.441.673,87	51,8	2.739,10	
—	—	—	—	6.010.424,36	—	—	S.
8.805	7,7	2,00	59,53	22.285.110,77	45,0	2.530,96	
—	—	—	—	91.041,71	—	—	C.B.R.
110	—	—	—	335.767,97	—	—	
—	—	—	—	39.685,54	—	—	M. K.
—	—	—	—	436.806,94	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	C.B. O.W.
60	—	—	—	186.717,62	—	—	
—	—	—	—	159.957.243,72	—	—	1931
196.395	11,2	1,70	29,41	588.800.380,62	50,3	2.998,04	
—	—	—	—	—	—	—	1930
201.177	11,6	1,7	29,6	668.739.175,02	51,0	3.324,13	
—	—	—	—	711.583.114,99	—	—	1929
—	—	—	—	654.227.792,65	—	—	1928
—	—	—	—	596.219.899,46	—	—	1927
—	—	—	—	474.177.536,97	—	—	1926

XI. Wypadki

Dyrekcje Okręgowe — Directions	840	841	842	843	844	845	846
	Zderzenia — Collisions				Wykolejenia — Deraillements		
	dwóch obiektów będących w ruchu <i>entre deux éléments de matériel roulant</i>			Najeżanie obiektów, będą- cych w ruchu na przeszkodę stałą <i>D'un élément de matériel roulant contre un obstacle fixe</i>	na szlakach <i>en pleine voie</i>	na stacjach <i>dans les gares</i>	Razem <i>Total</i>
	na szlakach <i>en pleine voie</i>	na stacjach <i>dans les gares</i>	Razem <i>Total</i>				
			840+841				
I l o ś ć — N o m b r e							
W.	4	23	27	1	10	19	29
R.	—	7	7	—	9	5	14
Wl.	1	2	3	1	7	1	8
P.	2	6	8	1	—	9	9
G.	1	18	19	1	11	20	31
Kt.	—	8	8	—	4	13	17
K.	3	13	16	3	3	16	19
L.	—	12	12	—	9	8	17
S.	1	2	3	—	1	4	5
1931	12	91	103	7	54	95	149
1930	11	97	108	8	61	82	143
1929	10	162	172	12	68	118	186
1928	11	142	153	2	60	114	174
1927	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—

Accidents.

847	848	849	850	851	852	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Razem zderzeń i wykolejeń się na stacjach i na szlaku <i>Nombre total de collisions et de déraillements</i>	Ilość zderzeń i wykolejeń <i>Nombre de collisions et de déraillements</i>				Wypadki na przejazdach <i>Accidents aux passages à niveau</i>	
	na 100 km. długości linii eksploat. <i>par 100 km. de longueur exploitée</i>	na 1.000.000 par 1.000.000				
		osio-km. <i>d'essieux-km.</i>	wagono-km. <i>de voitures et de wagons-km.</i>	pociągo-km. <i>de trains-km.</i>		
Ilość — <i>Nombre</i>	847 : 4	847 : 243		847 : 252		
57	2,45	0,031	—	2,14	89	W.
21	0,89	0,040	—	1,86	47	R.
12	0,40	0,034	—	1,44	27	Wl.
18	0,74	0,016	—	1,11	13	P.
51	2,20	0,043	—	2,83	16	G.
25	4,13	0,051	—	3,01	2	Kt.
38	2,68	0,068	—	3,27	23	K.
29	1,48	0,062	—	2,81	8	L.
8	0,70	0,054	—	1,82	7	S.
259	1,47	0,039	0,09*)	2,25	232	1931
259	1,49	0,038	—	2,25	175	1930
370	2,15	0,048	—	2,98	204	1929
329	1,91	0,044	—	2,76	186	1928
—	—	—	—	—	—	1927
—	—	—	—	—	—	1926

*) Ogólny przebieg roczny = 2.916.032.141 wagono-kilometrów.

XI. Wypadki.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	853	854	855	856	857	858	859
	Zabitych — Tués						Razem Total
	podróżnych — voyageurs		pracowników kolej. agents		Osób postron. personnes étrangères		
	wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents de trains	wskutek innych czynności związanych z eksploatacją kolei, wskutek nieostrożności, z własnej winy, lub wskutek wypadków spowodowanych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par imprudence, par la faute des victimes, ou par de cas fortuits	wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents de trains	wskutek innych czynności związanych z eksploatacją kolei, wskutek nieostrożności, z własnej winy, lub wskutek wypadków spowodowanych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par imprudence, par la faute des victimes, ou par de cas fortuits	wskutek wszelkich przyczyn pour tous les motifs		
						854+855+ 856+857+ 858	
I l o ś ć — N o m b r e							
W.	345	2	21	3	30	115	171
R.	126	1	8	1	9	46	65
Wl.	79	4	4	—	5	18	31
P.	50	—	—	—	17	11	28
G.	70	2	2	1	10	12	27
Kt.	52	—	2	—	9	2	13
K.	81	2	4	3	11	14	34
L.	11	—	1	—	2	1	4
S.	25	—	1	—	1	2	4
1931	839	11	43	8	94	221	377
1930	814	—	27	2	90	245	364
1929	1.222	8	22	15	134	297	476
1928	1.136	2	24	12	124	280	442
1927	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—

Accidents.

860	861	862	863	864	865	Dyrekcje Okręgowe — Directions
R a n n y c h — B l e s s é s						
podróżnych — voyageurs		pracowników kolejowych agents		osób postron. personnes étrangères	Razem Total	
wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents de trains	wskutek innych czynności związanych z eksploatacją kolei, wskutek nieostrożności, z własnej winy, lub wskutek wypadków spowodowanych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par imprudence, par la faute des victimes, ou par de cas fortuits	wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents de trains	wskutek innych czynności związanych z eksploatacją kolei, wskutek nieostrożności z własnej winy, lub wskutek wypadków spowodowanych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par imprudence, par la faute des victimes, ou par de cas fortuits	wskutek wszelkich przyczyn pour tous les motifs		
					860+861+862+ 863+864	
I l o ś ć — N o m b r e						
10	68	40	81	98	297	W.
20	19	14	33	49	135	R.
17	25	4	19	20	85	Wl.
—	6	4	14	9	33	P.
46	10	10	31	22	119	G.
—	10	1	26	7	44	Kt.
26	25	17	22	26	116	K.
—	—	3	3	3	9	L.
4	6	—	8	9	27	S.
123	169	93	237	243	865	1931
44	137	52	276	250	759	1930
165	118	148	453	386	1.270	1929
126	160	95	490	292	1.163	1928
—	—	—	—	—	—	1927
—	—	—	—	—	—	1926

XI. Wypadki — Accidents.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	866	867	868	869	870	871
	Podróżnych — <i>Voyageurs</i>		Pracowników kolejowych <i>Agents</i>		Osób postronnych <i>Personnes étrangères</i>	
	zabitych <i>tués</i>	rannych <i>blessés</i>	zabitych <i>tués</i>	rannych <i>blessés</i>	zabitych <i>tués</i>	rannych <i>blessés</i>
	Na 1.000.000 — <i>Par 1.000.000</i>					
	pasażero-kilometrów <i>de voyageurs-kilomètres</i>		pociągo-kilometrów <i>de trains-kilomètres</i>		pociągo-kilometrów <i>de trains-kilomètres</i>	
	$\frac{854+855}{339}$	$\frac{860+861}{339}$	$\frac{856+857}{252}$	$\frac{862+863}{252}$	$\frac{858}{252}$	$\frac{864}{252}$
I l o ś ć — <i>N o m b r e</i>						
W.	0,015	0,052	1,12	4,54	4,32	3,68
R.	0,021	0,092	0,89	4,17	4,08	4,35
Wl.	0,018	0,096	0,60	2,76	2,16	2,40
P.	—	0,013	1,04	1,11	0,68	0,55
G.	0,007	0,095	0,61	2,27	0,67	1,22
Kt.	0,005	0,023	1,08	3,25	0,24	0,84
K.	0,009	0,073	1,21	3,36	1,21	2,24
L.	0,001	—	0,18	0,58	0,10	0,29
S.	0,006	0,058	0,23	1,82	0,46	2,05
1931	0,010	0,053	0,89	2,86	1,92	2,11
1930	0,004	0,024	0,80	2,85	2,13	2,17
1929	0,004	0,037	1,20	4,84	2,40	3,11
1928	0,004	0,040	1,13	2,40	2,34	2,45
1927	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—

Dane statystyczne
z eksploatacji kolei wąskotorowych*) państwowych
i prywatnych eksploatowanych przez Państwo
za rok 1931.

Données statistiques
de l'exploitation des chemins de fer à voie étroite**) de l'état et privés exploités par l'Etat
pour l'exercice 1931.

*) Eksploatowanych przez P. Koleje Państwowe.
**) Exploités par les Directions de l'Etat Polonais.

U W A G A: Ze względów budżetowych dane finansowe, odnoszące się do dyrekcji Lwowskiej, zamieszczone zostały w danych o kolejach toru normalnego, wobec czego współczynniki finansowe obliczone są bez tej dyrekcji.

Les données financières se rapportant à la Direction à Lwów sont contenues dans les données des chemins de fer à voie normale.

I. Porównawcze dane statystyczne z eksploatacji kolei wąskotorowych za lata 1926 — 1930.
Données statistiques comparatives de l'exploitation du réseau des chemins de fer à voie étroite pour les années 1926—1930.

Za rok Dans l'année	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Ogólna długość torów głównych kol. wąsk. eksploatowanych przez P.K.P. na dn. 31. XII <i>Longueur totale des voies principales des chemins de fer à voie étroite exploités par les P.K.P. à la date du 31. XII</i>	—	—	—	—	2.344	2.444
Ogólna długość torów stacyjnych <i>Longueur totale des voies des gares</i>	—	—	—	—	275	262
Ogólna długość torów bocznic przemysłowych <i>Longueur totale des voies des embranchements industriels</i>	258	258	375	402	498	498
Przeciętna roczna długość ogólna torów głównych <i>Longueur totale moyenne par an des voies principales</i>	2.296	2.268	2.398	2.472	2.351	2.454
W torach głównych: odcinków poziomych <i>Dans les voies principales: sections horizontales</i>	—	—	—	—	21%	20%
odcinków pochyłych <i>sections en pente</i>	—	—	—	—	79%	80%
W tej liczbie odcinków o pochyłości mniejszej od 5 ⁰ / ₀₀ <i>Dans ce nombre: sections en pente jusqu'à 5⁰/₀₀</i>	—	—	—	—	38%	38%
od 5—10 ⁰ / ₀₀ <i>de 5—10⁰/₀₀</i>	—	—	—	—	28%	28%
od 10—25 ⁰ / ₀₀ <i>de 10—25⁰/₀₀</i>	—	—	—	—	12%	13%
ponad 25 ⁰ / ₀₀ <i>plus de 25⁰/₀₀</i>	—	—	—	—	1 ⁰ / ₀	1%
W torach głównych odcinków prostych <i>Dans les voies principales sections en alignement droit</i>	—	—	—	—	77%	77%
odcinków krzywych <i>sections en courbe</i>	—	—	—	—	23%	23%
w tej liczbie odcinków w łukach o prom. 500 m i wyżej <i>dans ce nombre sections d'un rayon de 500 m et plus</i>	—	—	—	—	4%	3%
w łukach o prom. poniżej 500 m <i>d'un rayon de moins de 500 m</i>	—	—	—	—	19%	20%

Za rok Dans l'année	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Przeciętna roczna długość eksploatowanych linii przez P. K.P. (bez odcinków zamkn. dla ruchu) <i>Longueur moyenne par an des lignes exploitées par les P.K.P. (sans sections fermées au trafic)</i>	2.186	2.231	2.287	2.294	2.249	2.325
Ilość stacji i przystanków <i>Nombre de stations et haltes</i>	497	483	484	492	493	470
Ilość parowozowni <i>Nombre de dépôts de locomotives</i>	43	50	50	50	48	53
Ilość warsztatów <i>Nombre d'ateliers</i>	27	32	32	32	32	34
Ilość ogólna parowozów na 31. XII <i>Nombre total de locomotives à la date du 31. XII</i>	323	331	332	336	328	327
przeciętnie dziennie <i>en moyenne par jour</i>	340	327	325	322	320	336
na 10 km długości linii <i>par 10 km de longueur des lignes exploitées</i>	1,55	1,47	1,42	1,40	1,42	1,37
Ilość wagonów osobowych (pocztowych i bagażowych) na 31. XII <i>Nombre de voitures à voyageurs (ambulances et fourgons) à la date du 31. XII</i>	322	332	321	336	347	368
Ilość osi wagonów osobowych na 31. XII <i>Nombre d'essieux de voitures à voyageurs à la date du 31. XII</i>	1.170	1.202	1.166	1.218	1.274	1.352
Ilość miejsc w wagonach osobowych <i>Nombre de places dans les voitures à voyageurs</i>	5.144	5.312	5.128	5.779	6.077	6.408
Ilość wagonów osobowych na 10 km długości linii <i>Nombre de voitures à voyageurs par 10 km de longueur</i>	1,47	1,44	1,45	1,46	1,51	1,55
Przeciętna dzienna ilość wagonów osobowych <i>Nombre moyen de voitures à voyageurs par jour</i>	321	322	332	335	339	361
Przeciętna dzienna ilość osi wagonów osobowych <i>Nombre moyen d'essieux de voitures à voyageurs par jour</i>	1.166	1.170	1.203	1.215	1.238	1.326

Za rok Dans l'année	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Ilość wagonów towarowych na 31. XII <i>Nombre de wagons à marchandises à la date du 31. XII</i>	8.397	8.240	8.123	8.401	8.017	8.340
Ilość wagonów na 10 km. długości linii <i>Nombre de wagons par 10 km. de longueur</i>	34,7	33,8	32,9	34,4	35,5	35,9
Ilość osi wagonów towarowych na 31. XII <i>Nombre d'essieux de wagons à marchandises à la date du 31. XII</i>	23.512	23.072	23.000	23.429	23.210	23.511
Przeciętna dzienna ilość wagonów towarowych <i>Nombre moyen de wagons à marchandises par jour</i>	7.593	7.532	7.529	7.860	7.977	8.142
Przeciętna dzienna ilość osi wagonów towarowych <i>Nombre moyen d'essieux de wagons à marchandises par jour</i>	21.270	21.090	21.507	22.558	23.133	27.479
Ilość parowozokilometrów z pociągami <i>Nombre de locomotives-kilomètres avec les trains</i>	2.721.209	3.272.761	3.630.808	3.398.530	2.949.570	2.767.468
Ilość parowozokilometrów bez pociągów <i>Nombre de locomotives-kilomètres sans trains</i>	628.831	703.282	756.383	711.342	560.947	474.404
Ogólna ilość parowozokm. <i>Nombre total de locomotives-kilomètres</i>	3.350.040	3.976.043	4.387.191	4.109.872	3.510.517	3.241.872
Przeciętna ilość parowozokm. na 1 km. eksploatowanych <i>Nombre moyen de locomotives-kilomètres par km. exploité</i>	1.533	1.782	1.918	1.792	1.561	1.394
Procent przebiegu parowozów bez pociągów <i>Pourcentage du parcours des locomotives sans trains</i>	18,77	17,69	17,24	17,31	15,98	14,63
Przebieg pociągów w km. { osobowych i mieszanych à voyageurs et mixtes	1.708.733	2.061.000	2.238.992	2.037.171	2.077.835	2.011.076
Parcours des trains en km. { towarowych à marchandises	990.145	1.208.092	1.385.789	1.349.416	868.634	748.920
Razem Total	2.698.878	3.269.092	3.624.781	3.386.587	2.946.469	2.759.996

Za rok Dans l'année	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Ilość osiokilometrów wagonów { osobowych i bagażowych voitures et fourgons	21.343.167	24.592.972	26.997.542	23.956.045	23.299.452	22.988.521
{ towarowych ładownych à marchandises chargés	36.543.784	46.761.132	53.282.682	52.736.046	36.664.847	30.794.110
{ towarowych próżnych à marchandises vides	23.837.953	29.177.333	32.405.026	31.126.225	22.308.974	19.391.449
Razem Total	81.724.904	100.531.437	112.685.250	107.818.316	82.273.273	73.174.080
Przeciętny skład pociągu — ilość osi <i>Composition moyenne d'un train nombre d'essieux</i>	30	31	31	32	28	27
Przeciętny przebieg roczny w km. { 1 wagonu towarowego czynnego d'un wagon à marchandises en service	3.794	4.426	4.542	4.367	3.336	2.863
{ 1 wagonu osobowego czynnego d'une voiture à voyageurs en service	26.539	26.506	27.065	24.512	25.957	25.270
Parcours moyen par an en km. { 1 parowozu czynnego d'une locomotive en service	25.769	25.325	25.359	23.894	23.248	23.156
Ilość przewiezionych pasażerów <i>Nombre de voyageurs transportés</i> { II klasy en II classe	61.193	43.320	47.690	36.313	28.640	26.119
{ III klasy en III classe	1.688.352	1.504.334	1.524.304	1.055.845	884.034	749.566
Razem Total	1.749.545	1.547.654	1.571.995	1.092.158	912.674	775.685
Ilość pasażerokilometrów <i>Nombre de voyageurs-kilomètres</i> { II klasy en II classe	1.770.343	1.345.996	1.411.258	1.009.364	830.935	796.358
{ III klasy en III classe	35.134.215	34.341.127	33.009.679	24.432.698	21.975.433	18.507.565
Razem Total	36.911.618	35.687.123	34.420.937	25.442.062	22.806.368	19.303.923
Przeciętny przejazd pasażerów w km. <i>Parcours moyen d'un voyageur en km.</i>	21,1	23,1	21,9	23,3	25,0	24,9
Ilość przewiezionych tonn bagażu i ładunków pośpiesznych <i>Nombre de tonnes de bagages et transports G. V.</i>	2.321	3.318	3.441	3.934	4.734	4.478
przeciętnie na 1 km.: tonn en moyenne par km.: tonnes	1,1	1,5	1,5	1,7	2,1	1,9

Za rok Dans l'année	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Ilość tonno-kilometrów bagażu i ładunków pośpiesznych . <i>Nombre de tonnes-kilomètres de bagages et transports G. V.</i>	103.612	149.871	150.715	158.762	176.096	180.550
przeciętnie na 1 km tonn <i>en moyenne par km-tonnes</i>	47,4	67,2	65,9	69,2	78,3	77,7
Przeciętny przebieg 1 tonny km <i>Parcours moyen d'une tonne-km</i>	44,6	45,2	43,8	40,4	37,2	40,3
Ilość przewiezionych tonn ładunków zwyczajnych i gospodarczych <i>Nombre de tonnes de transports P. V. et de régie transportées</i>	3.772.307	4.683.598	5.062.741	4.677.744	3.630.327	2.781.946
przeciętnie na 1 km tonn <i>en moyenne par km tonnes</i>	1.725,7	2.099,3	2.301,2	2.039,1	1.614,2	1.196,5
Ilość tonno-km ładunków zwyczajnych i gospodarczych . <i>Nombre de tonnes-kilomètres de transports P. V. et de régie</i>	71.733.169	107.487.852	98.782.817	87.024.337	66.443.302	52.289.741
przeciętnie na 1 km . <i>en moyenne par km</i>	32.815	48.179	43.193	37.935	29.543	22.490
Przeciętny przebieg 1 tonny w km <i>Parcours moyen d'une tonne en km</i>	19,0	23,0	19,5	18,6	18,3	18,3
Ogólna ilość tonno-km netto <i>Nombre total de tonnes-kilomètres netto</i>	74.789.710	110.492.693	101.687.207	89.218.464	68.443.907	54.014.605
w tem pasażerów . . . <i>dans ce nombre voyageurs</i>	2.952.929	2.854.970	2.753.675	2.035.365	1.824.509	1.544.314
w tem bagażu i ładunków <i>dans ce nombre bagages et transport</i>	71.836.781	107.637.723	98.933.532	87.183.099	66.619.398	52.470.291
Wpływ z przewozu pasażerów zł <i>Recette du transport des voyageurs zł.</i>	2.011.606	2.378.674	2.416.715	2.063.551	1.584.927	1.525.615
przeciętnie na 1 pasażero-km zł <i>moyenne par voyageur-kilomètre zł</i>	0,06	0,07	0,07	0,08	0,07	0,08
na 1 km długości linii . <i>par km de longueur des lignes</i>	920	1.066	1.057	900	705	656
Wpływy z przewozu bagażu . <i>Recettes du transport des bagages</i>	38.206	49.743	59.360	50.521	49.522	46.768
przeciętnie na 1 tonno-kilometr zł <i>moyenne par 1 tonne-kilomètre zł.</i>	0,37	0,33	0,39	0,32	0,94	0,62
przeciętnie na 1 km długości linii zł <i>moyenne par km de longueur de lignes zł</i>	17,5	22,3	26,0	22,0	22,0	20,1

Za rok Dans l'année	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Wpływy z przewozu ładunków zł <i>Recettes du transport en petite et grande vitesse zł.</i>	8.243.431	11.768.997	13.035.602	14.061.603	10.899.108	8.667.939
przeciętnie na 1 tonno-kilometr zł <i>moyenne par 1 tonne-kilomètre zł.</i>	0,11	0,11	0,13	0,16	0,17	0,17
na 1 km dł. linii zł . . <i>par 1 km. de longueur de lignes</i>	3.771	5.275	5.700	6.128	4.846	3.728
Wpływy z przewozu poczty zł <i>Recettes du transport de la poste zł.</i>	—	221.000	209.273	238.572	244.176	329.080
przeciętnie na 1 km długości linii zł <i>moyenne par km. e longueur des lignes zł.</i>	—	99,1	91,5	104,0	108,6	141,5
Różne wpływy ogółem złotych <i>Recettes diverses au total zł.</i>	2.909.096	2.397.174	4.037.105	2.834.593	2.727.517	2.142.315
przeciętnie na 1 km długości linii zł <i>en moyenne par km. de longueur des lignes zł.</i>	1.331	1.075	1.765	1.236	1.213	1.173,13
Ogólny dochód z eksploatacji zł <i>Recette total de l'exploitation zł.</i>	13.196.339	16.815.588	19.758.055	19.248.840	15.505.250	12.711 716
Rozchody eksploatacyjne zł . <i>Dépenses de l'exploitation zł.</i>	12.042.937	15.620.925	19.250.710	21.445.923	19.224.435	15.983.871
Nadwyżka wpływów nad wydatkami ekspl. dochód zł . <i>Excédent des recettes sur les dépenses de l'exploitat.-profit zł.</i>	1.153.402	1.194.663	507.345	—	—	—
Nadwyżkawydatków nad wpływami — strata zł <i>Excédent des dépenses sur les recettesperte — zł.</i>	—	—	—	2.197.083	3.719.185	3.272.155
Spółczynnik eksploatacji % . <i>Coëfficient de l'exploitatio %</i>	91	93	97	111	125	126
Wpływy eksploatacyjne na 1 km zł <i>Recettes de l'exploitat. par km.zł.</i>	6.037	7.537	8.633	8.391	6.894	6.669
Rozchody eksploatacyjne zł . <i>Dépenses de l'exploitation zł.</i>	5.509	7.002	8.418	9.349	8.548	6.875
Dochód (zysk) na 1 km zł . <i>Profit par km. zł.</i>	528	535	215	—	—	—
Strata na 1 km zł <i>Perte par km. zł.</i>	—	—	—	958	1.654	1.407
Przeciętny wpływ na 1 poc.-kilometr <i>Recette moyenne par 1 train-kilomètre</i>	4,90	5,14	5,45	5,68	5,26	4,61
Koszt eksploatacji na 1 poc.-km w zł <i>Frais de l'exploitation par 1 train-kilomètre en zł.</i>	4,50	4,78	5,31	6,04	6,52	5,79
Dochód (zysk) na 1 poc.-km zł <i>Profit par 1 train-kilomètre zł.</i>	0,40	0,36	0,14	—	—	—
Strata na 1 poc.-km zł . . . <i>Perte par 1 train-kilomètre zł.</i>	—	—	—	0,36	1,26	1,19

II. Stan posiadania i środki eksploatacji.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	1	2			3	4	5	6	7
	Długość linii ku końcowi roku Longueur vers la fin de l'année				Przeciętna roczna długość linii eksploatowanych Longueur moyenne exploitée	Ilość stacji i przy- stanków Nombre de stations et de haltes		Bocznice prze- mysłowe Embranchements indu- striels	
	Ogólna Total	według prześwitu toru selon la largeur de la voie				Ogółem Total	na 1 km. ekspl. par km. exploité	Ilość Nombre	Długość w km. eksploat. Longueur en km. exploitée
		a	b	c					
		600—700 mm.	750 mm.	785 mm.					
		Kilometrów — Kilomètres							
W.	828	532	296	—	830	216	0,26	85	180
R.	693	344	349	—	661	111	0,17	37	47
WL	746	583	163	—	659	58	0,09	9	14
P.	27	—	27	—	27	8	0,30	2	7
Kt.	125	—	—	125	125	71	0,57	110	250
L.	25	—	25	—	23	6	0,26	—	—
1931	2.444	1.459	860	125	2.325	470	0,20	243	498
1930	2.351	1.418	808	125	2.249	493	0,22	243	498
1929	2.472	1.408	768	118	2.294	492	0,21	320	402
1928	2.398	1.276	896	115	2.287	484	0,21	306	375
1927	2.268	1.202	916	113	2.231	483	0,22	285	258
1926	2.296	1.214	862	110	2.186	497	0,23	285	258

Etablissement des chemins de fer et effectif du matériel roulant.

8		9		10		11	12	13	Dyrekcje Okręgowe — Directions
a	b	a	b	a	b	W warsztatach naprawiono taboru Réparations effectuées dans les ateliers			
Parowozowni Dépôts		Warsztatów Ateliers		Stanowisk krytych dla Emplacements couverts					
głównych principaux	zwrrotnych terminaux	głównych principaux	pomocniczych auxiliaires	naprawy pour réparations	postoju de garage	parowozów locomotives	wagonów osobo- wych voitures à voyageurs	wagonów towaro- wych wagons à marchan- disés	
I l o ś ć — N o m b r e									
7	12	1	8	34	72	36	71/6	422	W.
8	6	1	8	23	40	27	21/7	349	R.
11	3	1	10	36	13	37	16/2	134/1	Wl.
1	—	—	1	1	3	1	5	11	P.
3	1	—	3	33	—	14	—	1.257	Kt.
1	—	—	1	2	1	1	—	8	L.
31	22	3	31	129	129	116	113/15 *)	2181/1*)	1931
28	20	4	28	108	159	144	150/17 *)	2.561	1930
32	18	2	30	109	167	144	190/10 *)	2.502	1929
32	18	2	30	110	161	149	226	2.196	1928
32	18	2	30	110	162	149	207	2.539	1927
27	16	2	25	103	154	120	190	2.001	1926

*) W mianowniku — ilość wybudowanych nowych wagonów.

II. Stan posiadania i środki eksploatacji.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	14	15	16	17	18	19	20	21	
	Parowozów — Locomotives								
	na 31/XII 1931 r. au 31/XII 1931		przeciętnie w eksploatacji — nombre moyen en exploitation						
	w eksploatacji en exploitation	w dzierżawie i do likwidacji affermés et en liquidation	czynnych en service	w zapasie en réserve	w naprawie en réparation		Razem Total	średnio na 1 km ekspl. par km exploité	
					Liczba Nombre	$\frac{\%}{18 \times 100 \over 20}$			
I l o ś ć — N o m b r e								16 + 17 + 18	20:3
W.	97	15	38	42	20	20,0	100	0,12	
R.	90	33	49	26	15	16,7	90	0,14	
WL.	97	14	35	46	15	15,6	96	0,15	
P.	3	1	2	—	1	33,3	3	0,11	
Kt.	38	6	15	21	8	18,2	44	0,35	
L.	2	—	1	1	1	33,3	3	0,13	
1931	327	69	140	136	60	17,9	336	0,14	
1930	328	67	151	119	69	20,3	339	0,15	
1929	336	52	172	76	74	23,0	322	0,14	
1928	332	51	173	87	65	20,0	325	0,14	
1927	331	51	157	108	62	19,0	327	0,15	
1926	323	61	130	151	59	17,3	340	0,16	

Etablissement des chemins de fer et effectif du matériel roulant.

22	23	24	25	26	27	28	29	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Wagonów osobowych — Voitures à voyageurs								
na 31/XII 1931 r. au 31/XII 1931		przeciętnie w eksploatacji nombre moyen en exploitation						
w eksploatacji en exploitation	w dzierżawie i do likwidacji affermés et en liquidation	czynnych en service	w zapasie en réserve	w naprawie en réparation		Razem Total	na 1 km ekspl. par km exploité	
				Liczba Nombre	% $\frac{26 \times 100}{28}$			
I l o ś ć — N o m b r e								
151	—	77	43	24	16,7	144	0,17	W.
106	5	79	17	4	4,0	100	0,15	R.
100	2	89	8	9	8,5	106	0,16	WL.
7	—	3	2	2	28,6	7	0,26	P.
2	—	2	—	—	—	2	0,02	Kt.
2	—	2	—	—	—	2	0,09	L.
368	7	252	70	39	10,8	361	0,16	1931
347	5	256	56	27	8,0	339	0,15	1930
336	15	284	20	31	9,3	335	0,15	1929
321	15	288	18	26	7,8	332	0,15	1928
332	2	269	33	20	6,2	322	0,14	1927
322	2	235	58	28	8,7	321	0,15	1926

II. Stan posiadania i środki eksploatacji.

Etablissement des chemins de fer et effectif du matériel roulant.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	30	31	32	33	34	35	36	37
	Wagonów towarowych — Wagons à marchandises							
	na 31/XII. 1931 r. au 31/XII. 1931		Przeciętnie w eksploatacji — Nombre moyen en exploitation					
	w eksploatacji en exploitation	w dzierżawie i do likwidacji affermés et en liqui- dation	czynnych en service	w zapasie en réserve	w naprawie en réparation		Razem Total	na 1 km. ekspl. par km. exploité
					Ilość Nombre	%		
						$\frac{34 \times 100}{36}$		
I l o ś ć — N o m b r e								
W.	1.894	833	548	1.303	84	4,3	1.935	2,3
R.	1.386	660	609	623	75	5,7	1.307	2,0
Wl.	979	715	612	167	84	9,7	863	1,3
P.	76	15	17	50	8	10,7	75	2,8
Kt.	3.957	112	3.858	—	55	1,4	3.913	31,3
L.	48	305	40	3	6	12,2	49	2,1
1931	8.340	2.640	5.684	2.146	312	3,8	8.142	3,5
1930	8.017	2.368	5.825	1.738	414	5,2	7.977	3,5
1929	8.401	2.125	6.212	1.227	421	5,4	7.860	3,4
1928	8.123	4.125	6.081	1.030	418	5,6	7.529	3,3
1927	8.240	4.380	5.477	1.661	394	5,2	7.532	3,4
1926	8.397	5.633	5.131	2.064	398	5,2	7.593	3,5

III. Personel kolejowy w dniu 31 grudnia 1931.

Effectif du personnel au 31 décembre 1931.

38		39	40	41			42	43	44	45	46	Dyrekcje Okręgowe — Directions
a	b			a	b	c						
Personel zaliczony na rozchody Personnel porté aux dépenses							Razem — Total [a + b + c]	Ogółem — Total général 40 + 42	na 1 km. ekspl. par km. exploité 43:3	na milion pociago-kilo- metrów par million des trains-km. 43: 72	na milion osio-kilo- metrów par million d'essieux-km. 43: 58	
osobowe de personnel				rzeczowe de matériel								
Etatowi Commissionnés	Nieetatowi Noncommissionnés	Sezonowi Saisoniers	Razem Total 38a + 38b + 39	Etatowi Commissionnés	Nieetatowi Noncommissionnés	Sezonowi Saisoniers						
I l o ś ć — N o m b r e												
484	121	17	622	—	406	89	495	1.117	1,35	1.137,95	54,93	W.
415	98	96	609	4	117	459	580	1.189	1,80	1.359,88	49,04	R.
238	29	7	274	2	173	473	648	922	1,40	1.514,94	58,17	Wl.
7	2	1	10	—	7	3	10	20	0,74	467,72	54,41	P.
272	90	—	362	—	283	3	286	648	5,18	2.685,02	53,02	Kt.
6	3	1	10	—	—	11	11	21	0,91	1.848,92	139,81	L.
1.422	343	122	1.887	6	986	1.038	2.030	3.917	1,68	1.419,20	53,53	1931
1.410	471	117	1.998	11	1.048	450	1.509	3.507	1,56	1.190,24	42,63	1930
1.416	1.263	1.657	4.336	—	—	—	—	4.336	1,9	1.280,35	40,22	1929
1.390	1.249	1.944	4.583	—	—	—	—	4.583	2,0	1.264,35	40,67	1928
1.374	1.348	1.494	4.216	—	—	—	—	4.216	1,9	1.289,65	41,94	1927
1.379	1.396	909	3.684	—	—	—	—	3.684	1,7	1.365,01	45,08	1926

IV. Praca taboru.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	47	48	49	50	51	52	53
	Przebieg parowozów — <i>Parcours des locomotives</i>				% stosunek przebiegu bez pociągów do ogólnego przebiegu <i>Pourcentage du parcours sans trains par rapport au parcours général</i>	Przebiegi wagonów osobowych <i>Parcours des voitures</i>	
	w pociągach <i>dans les trains</i>		bez pociągów <i>sans trains</i>	Ogółem w pociągach i bez pociągów <i>Total dans les trains et sans trains</i>			
	Ogółem <i>Total</i>	w tem podwójnej trakcji <i>Y compris les locomotives de renfort</i>					
	47 + 49	osio- essieux-				wagono- wagons-	
	Parowozokilometrów — <i>Locomotives-kilomètres</i>				$\frac{49 \times 100}{50}$	kilometrów <i>kilomètres</i>	
W.	983.428	1.835	121.122	1.004.550	12,06	7.835.593	2.468.114
R.	876.696	2.351	140.136	1.016.832	13,78	9.043.176	2.339.596
Wl.	610.487	1.884	73.496	683.983	10,75	5.756.800	1.439.200
P.	42.974	213	4.780	47.754	10,01	312.222	100.884
Kt.	242.525	1.186	133.024	375.549	35,42	—	—
L.	11.358	—	1.846	13.204	13,98	40.730	20.356
1931	2.767.468	7.469	474.404	3.241.872	14,63	22.988.521	6.368.150
1936	2.949.570	3.133	560.947	3.510.517	15,98	23.299.452	6.645.132
1929	3.398.530	11.943	711.342	4.109.872	17,31	23.956.045	6.961.455
1928	3.630.808	4.498	756.383	4.387.191	17,24	26.997.542	7.794.958
1927	3.272.761	3.619	703.282	3.976.043	17,69	24.592.972	7.130.270
1926	2.721.209	22.331	628.831	3.350.040	18,77	21.343.167	6.236.753

Travail du matériel roulant.

54	55	56	57	58	59	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przebiegi wagonów — <i>Parcours des wagons</i>						
towarowych ładownych <i>à marchandises chargés</i>		towarowych próżnych <i>à marchandises vides</i>		Razem — <i>Total</i>		
				52 + 54 + 56	53 + 55 + 57	
osio- essieux-	wagono- wagons-	osio- essieux-	wagono- wagons-	osio- essieux-	wagono- wagons-	
kilometrów — <i>kilomètres</i>						
7.293.901	2.166.457	5.205.982	1.582.421	20.335.476	6.216.992	W.
9.099.390	2.290.580	6.104.760	1.530.917	24.247.326	6.161.093	R.
5.696.052	1.424.013	4.397.844	1.099.461	15.850.696	3.962.674	Wl.
31.650	9.726	23.708	6.934	367.580	117.544	P.
8.609.668	4.304.834	3.613.128	1.806.564	12.222.796	6.111.398	Kt.
63.449	30.944	46.027	22.939	150.206	74.239	L.
30.794.110	10.226.554	19.391.449	6.049.236	73.174.080	22.643.940	1931
36.664.847	12.425.106	22.308.974	7.009.128	82.273.273	26.079.366	1930
52.736.046	17.442.403	31.126.225	9.685.923	107.818.316	34.089.781	1929
53.282.682	17.545.225	31.405.026	10.077.122	112.685.250	35.417.305	1928
46.761.132	15.241.881	29.177.333	9.001.671	100.531.437	31.373.822	1927
36.543.784	11.912.337	23.837.953	7.343.950	81.724.904	25.493.040	1926

IV. Praca taboru.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	60	61	62	63	64	65	66	67	68
	% stosunek do ogólnego przebiegu wagonów towarowych <i>Pourcentage par rapport au parcours total des wagons à marchandises</i>		Ilość pociągów <i>Nombre de trains</i>			Przeciętny ciężar pociągu <i>Poids moyen du train</i>			
	Wagonów <i>Wagons</i>		ruchu osobowego (osobowe i osobowo-towarowe) <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>	Razem <i>Total</i>	brutto <i>brutto</i>		ładunków (netto) <i>des marchandises (netto)</i>	
	ładownych <i>chargés</i>	próżnych <i>vides</i>				ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>	ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>
$\frac{55 \times 100}{55+57}$	$\frac{57 \times 100}{55+57}$	62+63			Tonn — Tonnes				
W.	57,79	42,21	24.531	5.470	30.001	32	73	12	38
R.	59,94	40,06	16.420	7.647	24.067	52	64	19	33
Wl.	56,43	43,57	8.463	8.796	17.259	47	94	16	44
P.	58,38	41,62	1.589	—	1.589	19	—	5	—
Kt.	70,44	29,56	—	41.061	41.061	—	209	—	110
L.	57,43	42,57	409	51	460	43	53	18	25
1931	62,83	37,17	51.412	63.025	114.437	41	106	15	55
1930	64	36	52.544	76.399	128.943	41	112	16	58
1929	64	35	51.582	116.072	167.654	46	103	19	53
1928	64	36	69.972	116.953	186.925	41	98	17	51
1927	63	37	78.908	98.043	176.951	40	96	17	51
1926	62	38	76.925	78.222	155.147	37	94	16	50

Travail du matériel roulant.

69	70	71	72	73	74	75	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przeciętne składki pociągów <i>Composition moyenne des trains</i>	Przebieg pociągów <i>Parcours des trains</i>			Przebieg ciężaru pociągów osobowych i towarowych (brutto) <i>Parcours du poids des trains de voyageurs et de marchandises (brutto)</i>	Przebieg ciężaru ładunków (netto) <i>Parcours du poids des marchandises (netto)</i>	Przeciętny ciężar przypadający na oś wagonu towarowego (brutto) <i>Poids moyen supporté par essieux d'un wagon à marchandises (brutto)</i>	
	ruchu osobowego <i>du trafic voyageurs</i>	ruchu towarowego <i>du trafic marchandises</i>	Razem <i>Total</i>				
			70 + 71				
Osi <i>Essieux</i>	Pociągo-kilometry — <i>Trains-kilomètres</i>			1000 tonno-kilometrów <i>1000 tonno-kilomètres</i>	Tonn <i>Tonnes</i>		
21	878.218	103.375	981.593	35.599	14.482	3,48	W.
28	713.742	160.600	874.342	47.102	18.949	2,29	R.
59	366.082	242.521	608.603	28.730	11.025	1,59	Wl.
9	42.761	—	42.761	805	223	—	P.
51	—	241.339	241.339	50.332	26.473	4,10	Kt.
13	10.273	1.085	11.358	500	213	4,08	L.
27	2.011.076	748.920	2.759.996	163.068	71.365	3,93	1931
28	2.077.835	868.634	2.946.469	183.117	83.861	4,00	1930
32	2.037.171	1.349.416	3.386.587	232.684	111.552	3,21	1929
31	2.238.992	1.385.789	3.624.781	227.952	108.164	3,16	1928
31	2.061.000	1.208.092	3.269.092	197.851	95.910	3,10	1927
30	1.708.733	990.145	2.698.878	157.036	75.422	3,13	1926

V. Zużycie materiałów trakcyjnych.
Consommation des matériaux de traction.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	76	77	78	79	80	81	82
	Paliwo do parowozów Combustible pour les locomotives			Smary — Graissage			
	węgiel dąbrowskiego de la houille de Dąbrowa	przeciętnie na en moyenne par		do parowozów des locomotives		do wagonów des wagons	
		1000 brutto- tonno-km. par 1000 tonnes- km.	1000 parowozo- km. par 1000 locomotives- kilomètres	Ogółem Total	przeciętnie na 1000 parowo- zo-km. en moyenne par 1000 locomotives- kilomètres	Ogółem Total	przeciętnie na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
		Tonn Tonnes	kg.	Tonn Tonnes	Kg.		
W.	10.377	291,5	10,3	51.898	51,7	7.671	0,38
R.	10.435	221,5	10,3	44.595	43,9	4.585	0,19
Wl.	6.574	228,8	9,6	31.701	46,3	6.392	0,40
P.	362	449,7	7,6	2.322	48,8	299	0,81
Kt.	6.278	124,7	16,7	7.792	20,7	6.138	0,50
L.	224	448,0	17,0	766	58,0	165	1,10
1931	34.250	210,0	10,6	139.074	42,9	25.250	0,34
1930	36.148	197,4	10,3	154.036	43,9	31.560	0,39
1929	48.531	208,5	11,8	196.005	47,7	41.337	0,38
1928	47.427	208,1	10,8	195.984	44,7	40.940	0,36
1927	41.963	212,1	10,6	179.627	45,2	40.307	0,40
1926	34.324	218,6	10,2	155.567	46,4	38.503	0,47

VI. Ruch przewozowy.
Trafic.

83	84	85	86	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Załadowano w obrębie Dyrekcji	Przyjęto od wąskotorowych kolei obcych	Przeładowano z wagonów normalnych	Razem wagonów ładownych	
Chargés aux gares d'une Direction	Reçus des chemins de fer étranger à voie étroite	Transbordés des wagons à voie normale	Total de wagons chargés	
			83+84+85	
W a g o n ó w — W a g o n s				
60.523	—	16.971	77.494	W.
50.416	1.442	15.100	66.958	R.
36.171	—	2.244	38.415	Wl.
242	—	372	614	P.
285.677	12.740	9.781	308.198	Kt.
1.304	—	40	1.344	L.
434.333	14.182	44.508	493.023	1931
571.506	22.150	44.540	638.196	1930
778.009	29.699	67.803	875.511	1929
833.587	15.290	64.026	912.903	1928
766.944	13.209	50.938	831.091	1927
639.535	14.247	37.649	691.431	1926

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	87	88	89	90	91a	91b	92	93	94	95	96	97
	Przeciętna dzienna ilość wagonów ładowanych <i>Nombre moyen des wagons chargés par jour</i>			Razem — Total 87+88 +89	Przeładowano <i>Transbordé</i>		Ilość sprzedanych biletów <i>Nombre des billets délivrés</i>					
	Zaladowano w obrębie Dyrekcji <i>Chargés aux gares d'une Direction</i>	Przyjęto od wąskotor. kolei obcych <i>Reçus des chemins de fer à voie étroite étrangers</i>	Przeładowano z wagonów normalnotorowych <i>Transbordés des wagons à voie normale</i>		do wagonów normalnych <i>aux wagons à voie normale</i>	przeciętnie dziennie <i>moyenne par jour</i>	I i II klasy <i>en I-ère et II-ième classe</i>	% od ogólnej ilości <i>Pourcentage par rapport au nombre total</i>	III klasy <i>en III-ième classe</i>	% od ogólnej ilości <i>Pourcentage par rapport au nombre total</i>	Ogółem <i>Total</i>	Przeciętnie na stację <i>Moyenne par station</i>
								$\frac{92 \times 100}{96}$		$\frac{94 \times 100}{96}$		
								92		94		
W.	166	—	46	212	7.680	21	5.763	2,1	270.626	97,9	276.389	1.280
R.	138	4	41	183	7.580	21	12.001	4,3	264.934	95,7	276.935	2.495
Wl.	99	—	6	105	1.564	4	8.355	3,9	204.044	96,1	212.399	3.662
P.	—	—	1	1	305	1	—	—	9.962	100,0	9.962	1.245
Kt.	783	35	27	845	610	1	—	—	—	—	—	—
L.	4	—	—	4	1.004	3	—	—	—	—	—	—
1931	1.190	39	121	1.350	18.743	51	26.119*)	3,4	749.566	96,6	775.685	1.650
1930	1.564	61	121	1.746	29.004	79	28.640*)	3,2	884.034	96,8	912.674*)	1.851
1929	2.131	81	184	2.396	43.192	118	36.313	3,3	1.055.845	96,7	1.092.158	2.220
1928	2.277	41	178	2.496	45.002	121	47.690	3,0	1.524.305	97,0	1.571.995	3.248
1927	2.100	35	140	2.275	35.236	95	43.320	2,8	1.504.334	97,2	1.547.654	3.204
1926	1.750	39	102	1.891	36.114	99	61.193	3,5	1.688.352	96,5	1.749.545	3.520

*) W tem I-ej klasy — 16 osób. — 16 voyageurs de I-re cl.

Trafic.

98	99	100	101	102	103	104	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Przebieg podróży Parcours des voyageurs			Przeciętna ilość bi- letów na 1 km. Nombre moyen des billets délivrés par km. exploité	Przeciętny przejazd pasażera Parcours moyen d'un voyageur			
I i II klasy en I-ère et II classe	III klasy en III classe	Ogółem Total		II klasy en II classe	III klasy en III classe	Ogółem Total	
		98+99		ilość—nombre	98:92	99:94	
Pasażero-kilometrów Voyageurs-kilomètres			Kilometry — Kilomètres				
142.308	5.580.725	5.723.033	333	24,7	20,6	20,7	W.
395.785	7.139.440	7.535.225	419	33,0	26,9	27,2	R.
258.265	5.601.420	5.859.685	322	30,9	27,5	27,6	Wl.
—	185.980	185.980	369	—	18,7	18,7	P.
—	—	—	—	—	—	—	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	L.
796.358 ¹⁾	18.507.565	19.303.923	334	30,5	24,7	24,9	1931
830.935 ¹⁾	21.975.433	22.806.368 ¹⁾	406	29,0	24,9	25,0	1930
1.009.364	24.432.698	25.442.062	476	27,8	23,1	23,3	1929
1.411.258	33.009.679	34.420.937	687	29,5	21,6	21,9	1928
1.345.996	34.341.127	35.687.123	694	31,1	22,8	23,1	1927
1.757.403	35.134.215	36.911.618	800	29,0	20,8	21,1	1926

¹⁾ W tem I-ej klasy 510 pasażero-km. — Y compris 510 voyageurs-kilomètres en I-re classe.

VI. Ruch przewozowy.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	105	106	107	108	109	110
	B a g a ż — B a g a g e s				Ładunki pośpieszne Marchandises en grande vitesse	
	Ilość Nombre	Przebieg Parcours	przeciętnie na 1 km. eksploatacyjny moyenne par km. exploité	przeciętny prze- bieg tonny parcours moyen d'une tonne	Ilość Nombre	Przebieg Parcours
			105:3	106:105		
	Tonn Tonnes	Tonno-km. Tonnes-km.	Tonn Tonnes	km.	Tonn Tonnes	Tonno-km. Tonnes-km.
W.	602	17.710	0,7	29,4	515	18.652
R.	1.462	51.014	2,2	34,9	883	44.841
Wl.	139	4.935	0,2	35,5	787	41.490
P.	90	1.908	3,3	21,2	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—
1931	2.293	75.567	1,0	33,0	2.185	104.983
1930	1.684	52.842	0,7	31,4	3.050	123.254
1929	1.017	26.836	0,4	26,4	2.917	131.926
1928	1.281	42.836	0,6	33,4	2.160	107.879
1927	1.025	31.739	0,5	31,0	2.293	118.132
1926	849	27.170	0,4	32,0	1.472	76.442

Trafic.

111	112	113	114	115	116	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Ładunki pośpieszne Marchandises en grande vitesse		Ładunki zwyczajne Marchandises en petite vitesse				
przeciętnie na 1 km. ekspl. moyenne par km. exploité	przeciętny prze- bieg tonny parcours moyen d'une tonne	I l o ś ć N o m b r e	Przebieg Parcours	przeciętnie na 1 km. ekspl. moyenne par km. exploité	przeciętny prze- bieg tonny parcours moyen d'une tonne	
109:3	110:109			113:3	114:113	
Tonn Tonnes	km.	Tonn Tonnes	Tonno-km. Tonnes-km.	Tonn Tonnes	km.	
0,6	36,2	419.642	8.491.483	505,6	20,2	W.
1,3	50,8	350.349	12.633.574	530,0	36,1	R.
1,2	52,7	114.030	4.405.920	173,0	38,6	Wl.
—	—	3.471	56.605	128,6	16,3	P.
—	—	1.809.467	23.919.945	14.475,7	13,2	Kt.
—	—	—	—	—	—	L.
0,9	48,0	2.696.959	49.507.527	1.160,0	18,4	1931
1,3	40,4	3.560.902	63.598.493	1.583,3	17,9	1930
1,3	45,2	4.604.401	83.743.685	200,7	18,1	1929
0,9	49,9	4.956.039	95.315.093	2.167,0	19,2	1928
1,0	51,5	4.603.532	104.605.586	1.063,4	22,7	1927
0,7	51,9	3.741.628	70.452.693	1.711,6	18,8	1926

VI. Ruch przewozowy.

Trafic.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	117	118	119	120	121	122	123	123a
	Razem ładunków pośpiesznych i zwyczajnych Total des transports en grande et en petite vitesse	Ogólny przebieg ładunków pośpiesznych i zwyczajnych Total du parcours des transports en grande et en petite vitesse	Ładunki gospodarcze Transports des matériaux d'exploitation		Przeciętne na 1 km. ekspl. En moyenne par km. expl.	Przeciętny przebieg tonny Parcours moyen d'une tonne	Razem wszelkich ładunków Total général des tonnes des transports	Na 1 km. ekspl. Par km. exploité
	109 + 113	110 + 114	Ilość — Nombre	Przebieg — Parcours	119 : 3	120 : 119	117 + 119	123 : 3
	Tonn Tonnes	Tonno-km. Tonnes-km.	Tonn Tonnes	Tonno-km. Tonnes-km.	Tonn Tonnes	km. km.	Tonn Tonnes	
W.	420.157	8.510.135	39.058	803.567	47,1	20,6	459.215	553,3
R.	351.232	12.678.415	25.580	1.187.502	38,7	46,4	376.812	570,0
Wl.	114.817	4.447.410	19.857	782.765	30,1	39,4	134.674	204,4
P.	3.471	56.605	492	8.380	18,2	17,0	3.963	146,8
Kt.	1.809.467	23.919.945	—	—	—	—	1.809.467	14.475,7
L.	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	2.699.144	49.612.510	84.987	2.782.214	36,6	32,7	2.784.131	1.197,5
1930	3.563.952	63.721.747	69.425	2.844.809	30,9	41,0	3.633.377	1.615,6
1929	4.607.318	83.875.611	73.343	3.280.652	32,0	44,7	4.680.661	2.040,4
1928	4.958.199	95.432.972	106.702	3.457.724	46,6	32,4	5.064.901	2.214,6
1927	4.605.825	104.723.718	80.066	2.882.266	35,9	36,0	4.685.891	2.100,4
1926	3.743.100	70.529.135	30.679	1.280.476	14,0	41,7	3.773.779	1.726,3

VII. Wpływy eksploatacyjne.

Recettes d'exploitation.

124	125	126	127	128	129	130	131	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Z p r z e w o z u — D u t r a f i c								
O s ó b — V o y a g e u r s					Bagażu — des bagages			
według taryfy pełnej i ulgowej à tarif normal et à prix réduit	% od ogólnego wpływu z przewozu Pourcentage par rapport aux recettes du trafic	na 1 pasażera par voyageur	na 1 km. ekspl. par km. exploitée	na 1.000 pasażero-km. par 1.000 voyageurs-km.	Wpływ — Recette	Przeciętny wpływ z tonny Recette moyenne par tonne	% od ogólnego wpływu z przewozów Pourcentage par rapport aux recettes du trafic	
$\frac{124 \times 100}{140}$	124 : 96	124 : 3	124 : 100	Wpływ — Recette	129 : 105	$\frac{129 \times 100}{140}$		
Z ł o t e — Z ł o t y s								
118.574,42 438.608,13	— 19,1	— 1,59	— 528,44	— 76,64	3.012,40 11.635,25	— 19,33	— 0,5	W.
122.899,26 705.564,71	— 24,3	— 2,55	— 1.067,42	— 93,63	5.029,11 28.024,93	— 19,17	— 1,0	R.
62.919,66 359.322,45	— 36,2	— 1,69	— 545,3	— 61,32	813,18 4.667,91	— 33,58	— 0,5	Wl.
4.822,45 22.119,95	— 53,7	— 2,22	— 819,2	— 118,94	270,80 2.439,49	— 27,11	— 5,9	P.
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	Kt.
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	L.
309.215,79 1.525.615,24	— 14,4	— 1,97	— 656,18	— 79,03	9.125,49 46.767,58	— 20,40	— 0,4	1931
1.584.927,27	12,4	1,74	704,72	69,49	49.522,31	29,41	0,4	1930
2.063.550,64	12,6	1,89	899,54	81,10	50.521,60	49,67	0,3	1929
2.416.715,01	15,4	1,53	1.056,72	70,21	59.359,90	46,34	0,4	1928
2.378.673,93	16,7	1,54	1.066,19	66,65	49.743,07	48,53	0,4	1927
2.011.606,26	19,1	1,16	920,22	54,50	38.206,43	45,00	0,4	1926

VII. Wpływy eksploatacyjne.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	132	133	134	135	136	137	138
	Z przewozu — D u t r a f i c						
	Bagażu — Des bagages		Ładunków pośpiesznych i zwyczajnych Des transports en grande et en petite vitesse				
	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 tonno-km. par 1000 tonnes-km.	Razem Total	% od ogółu wpływów z przewozów Pourcentage par rapport aux recettes générales	Przeciętny wpływ z tonny Récette moyenne par tonne	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 tonno-km. par 1000 tonnes-km.
	129 : 3	129 : 106		$\frac{134 \times 100}{140}$	134 : 117	134 : 3	134 : 118
Z ł o t e — Z ł o t y s							
W.	— 14,02	— 656,99	272.368,41 1.845.894,65	— 80,4	— 4,39	— 2.223,97	— 216,91
R.	— 42,40	— 549,36	305.569,89 2.170.551,07	— 74,7	— 6,18	— 3.283,74	— 171,20
Wl.	— 7,08	— 945,88	110.655,48 629.928,50	— 63,3	— 5,49	— 955,89	— 141,64
P.	— 90,35	— 1.278,56	2.696,44 16.606,49	— 40,4	— 4,78	— 615,06	— 293,37
Kt.	— —	— —	1.183.455,52 4.004.957,90	— 100,0	— 2,21	— 32.039,66	— 167,43
L.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1931	— 20,12	— 658,59	1.874.745,74 8.667.938,61	— 82,0	— 3,21	— 3.728,15	— 174,71
1930	22,02	937,18	10.899.107,72	85,3	3,06	4.846,20	171,04
1929	22,02	1.882,61	14.061.602,79	85,7	3,05	5.129,73	167,65
1928	25,96	1.385,76	13.035.601,61	82,9	2,62	5.699,87	136,59
1927	22,30	1.567,25	11.774.784,46	82,9	2,56	5.275,21	112,38
1926	17,48	1.747,05	8.284.414,11	78,1	2,20	3.771,01	116,88

Recettes d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	139	140	141	142	143	144
	Z przewozu — D u t r a f i c					
	O g ó ł e m — T o t a l					
	Poczty De la poste	Osób, bagażu, ła- dunków i poczty Voyageurs, des ba- gages, des transports et de la poste	% od ogólnego wpływu Pourcentage par rapport aux recettes générales	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo- km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio- km. par 1000 essieux-km.
	124 + 129 + + 134 + 139	$\frac{140 \times 100}{155}$	140 : 3	140 : 72	140 : 58	
Z ł o t e — Z ł o t y s						
W.	—	393.955,23 2.296.138,03	73,8	2.766,43	2.339,20	112,91
R.	—	433.498,26 2.904.140,71	83,3	4.393,56	3.321,52	119,77
Wl.	—	174.388,32 993.918,86	76,5	1.508,22	1.633,12	62,71
P.	—	7.789,69 41.165,93	90,3	1.524,66	962,70	111,99
Kt.	—	1.183.455,52 4.004.957,90	92,1	32.039,66	16.594,74	327,66
L.	—	—	—	—	—	—
M.K.	329.080,02 329.080,20	329.080,02 329.080,02	100,0	—	—	—
1931	329.080,02 329.080,02	2.522.167,04 10.569.401,45	83,1	4.545,98	3.829,50	144,44
1930	244.176,00	12.777.733,30	82,4	5.681,52	4.336,62	155,30
1929	238.571,62	16.414.246,65	85,3	7.155,29	4.846,84	152,24
1928	209.273,40	15.720.949,92	79,6	6.874,05	4.337,08	139,51
1927	—	14.203.201,46	84,5	6.366,29	4.344,69	141,28
1926	221.000,00	10.555.226,80	80,0	4.828,56	3.910,97	129,16

VII. Wpływy eksploatacyjne.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	145	146	147	148	149	150	151	152
	Inne wpływy — Autres recettes							
	Czynsz za najem taboru Loyer pour matériel roulant	Czynsz najmu i dzierżawy Loyer et fermage	Oplaty za świadczenia na rzecz strom Rédevance à titre des prestations pour le compte des parties	Oplaty służby lekarskiej Rédevance à titre du service médical	Oplaty emerytalne Caisses de retraites	Częściowy zwrot kosztów umundurowania Remboursement partiel des frais d'uniformes	Zwrot kosztów eksploatac. kolei Lpów—Cisna Restitution des frais d'exploitation des chemin de fer Lpów—Cisna	Różne wpływy Recettes diverses
Z t o t e — Z l o t y s								
W.	880,00 1.650,00	106.874,09 387.855,77	22.677,43 58.687,39	689,53 2.657,56	30.688,16 114.899,66	9.032,19 16.181,78	—	10.499,24 233.017,91
R.	1.512,70 5.937,57	83.372,50 289.819,10	10.365,21 34.384,10	666,84 1.941,68	20.706,05 78.877,21	427,13 8.084,47	—	65.618,13 163.317,81
Wl.	1.651,61 2.340,21	95.792,23 279.903,49	1.275,53 9.742,62	—	18.456,33 65.317,07	1.209,07 5.369,31	—	127.951,73 57.432,23
P.	—	755,10 2.778,56	20,43 34,05	—	373,41 1.344,66	—	—	38,69 67,76
Kt.	—	11.794,39 59.443,12	129.200,15 184.842,43	—	9.366,53 32.671,46	6.271,25 11.107,30	—	9.404,51 55.938,40
L.	558,98 3.900,92	—	—	279,14 611,97	2.766,32 6.413,81	—	23.380,31 79.158,40	—
1931	3.485,33 15.067,30	298.588,31 1.019.800,04	163.538,75 287.690,59	1.635,51 5.211,21	82.356,80 299.523,87	16.939,64 40.953,70	23.380,31 79.158,40	42.391,16 394.909,65
1930	44.746,25	1.219.050,10	251.661,03	5.685,71	313.637,68	33.263,75	120.571,57	738.901,41
1929	50.632,38	1.332.640,37	173.196,88	6.359,24	270.736,71	38.829,38	133.599,95	828.598,89
1928	75.413,45	1.236.196,32	194.881,61	5.337,45	253.458,58	29.107,12	—	2.242.710,46
1927	—	906.963,95	—	4.163,02	239.219,36	—	—	1.462.040,01
1926	—	919.002,93	—	4.778,21	137.237,69	—	—	1.580.092,90

Recettes d'exploitation.

153	154	155	156	157	158	159	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Inne wpływy Autres recettes		Ogółem wpływy eksploatacyjne Total des recettes d'exploitation	Stosunek % wpływów poszczególnych Dyrekcji do ogólnego wpływów Pourcentage des recettes des Directions particulières par rapport aux recettes totales	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.	
Razem inne wpływy Total d'autres recettes	% od ogólnego wpływu Pourcentage par rapport aux recettes générales						
145+146+147+ +148+149+150+ +151+152	$\frac{153 \times 100}{155}$	140+153		155 : 3	155 : 72	155 : 58	
Z ł o t e — Z l o t y s							
181.340,64 814.949,98	— 26,2	575.295,87 3.111.088,01	— 24,5	— 3.748,30	— 3.169,43	— 152,99	W.
182.668,56 582.362,03	— 16,7	616.166,82 3.486.502,74	— 27,4	— 5.274,59	— 3.987,57	— 143,79	R.
9.566,96 305.240,47	— 23,5	164.821,36 1.299.159,33	— 10,2	— 1.971,41	— 2.134,66	— 81,96	Wl.
1.187,63 4.435,87	— 9,7	8.977,32 45.601,80	— 0,4	— 1.688,96	— 1.066,43	— 124,06	P.
166.036,83 345.241,31	— 7,9	1.349.492,35 4.350.199,21	— 34,2	— 34.801,59	— 18.025,26	— 355,91	Kt.
25.866,79 90.085,10	— 100,0	25.866,79 90.085,10	— 0,7	— 3.916,74	— 7.931,42	— 599,74	L.
— —	— —	329.080,02 329.080,02	— 2,6	— —	— —	— —	M. K.
547.533,49 2.142.314,76	— 16,9	3.069.700,53 12.711.716,21	— 100,0	— 6.668,93	— 4.605,70	— 173,72	1931
2.727.517,50	17,6	15.505.250,80	—	6.894,29	5.262,31	188,46	1930
2.834.593,80	14,7	19.248.840,45	—	8.390,95	5.683,85	178,53	1929
4.037.104,99	20,4	19.758.054,91	—	8.639,29	5.450,83	175,34	1928
2.612.386,34	15,5	16.815.587,80	—	7.537,24	5.143,81	167,27	1927
2.641.111,73	20,0	13.196.338,53	—	6.036,75	4.889,56	150,43	1926

VIII. Rozehody

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	160	161	162	163	164	165
	Służba dyrekcyjna — Des Directions					
	Osobowe — Portées au compte de personnel			Rzeczowe Portées au compte de matériel		
	Uposażenie i inne wydatki osobowe Salaires et autres dépenses de personnel	% od ogólnej sumy wyd. st. dyrekcyjnej Pourcentage par rapport au total des dépenses des Directions	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	Wydatki biurowe Dépenses des chancelleries	% od sumy ogólnej wyd. st. dyrekcyjnej Pourcentage par rapport au total des dépenses des Directions
	$\frac{160+100}{166}$	160 : 3	160 : 72		$\frac{164+100}{166}$	
Złote — Zlotys						
W.	358.811,46	97,1	432,30	365,54	10.602,78	2,9
R.	175.434,40	97,4	265,41	200,65	4.772,28	2,6
Wl.	180.307,17	98,1	273,61	296,27	3.499,20	1,9
P.	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—
1931	714.553,03	97,4	307,33	258,90	18.874,26	2,6
1930	843.178,55	97,6	374,91	286,16	21.047,22	2,4
1929	877.437,27	97,3	382,49	259,09	24.413,39	2,7
1928	768.369,87	96,6	335,97	211,98	26.852,60	3,4
1927	688.551,67	97,3	308,63	210,62	19.326,05	2,7
1926	594.723,08	97,6	272,06	220,36	14.912,70	2,4

Dépenses.

166	167	168	169	170	171	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba dyrekcyjna — Des Directions				Kierownictwo miejscowe na linjach		
osobowe i rzeczowe portées aux comptes de personnel et de matériel				Des services régionaux d'exploitation		
Ogółem Total	% od sumy ogólnej wydatków eksploa- tacyjnych Pourcentage par rap- port au total des dé- penses d'exploitation	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	Osobowe Portées au compte de personnel		
				Uposażenie pracowników Salaires des travailleurs		
				Etatowych Commissionnés	Nieetatowych Noncommissionnés	
160 + 164	$\frac{166 \times 100}{303}$	166 : 3	166 : 72			
Z ł o t e — Z ł o t y s						
369.414,24	7,3	445,08	376,34	240.337,54	20.393,52	W.
180.206,68	4,2	272,63	206,11	149.704,76	76.382,60	R.
183.806,37	6,9	278,92	302,01	73.913,77	919,66	Wl.
—	—	—	—	20,08	—	P.
—	—	—	—	146.675,25	26.727,82	Kt.
—	—	—	—	—	—	L.
733.427,29	4,6	315,45	265,73	610.651,40	124.423,60	1931
864.225,77	4,5	384,27	293,31	673.047,67	143.714,10	1930
901.850,66	4,2	393,13	266,30	671.103,29	166.770,87	1929
795.222,47	4,1	347,71	219,38	633.964,67	146.568,77	1928
707.877,72	4,5	317,29	216,54	603.849,14	123.875,17	1927
609.635,78	5,1	278,88	225,88	512.604,98	96.782,33	1926

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	172	173	174	175	176
	Kierownictwo miejscowe na linjach — Des services régionaux d'exploitation				
	Osobowe — Portées au compte de personnel				
	Inne wynagrodzenia osobowe Autres rémunérations de personnel	Razem Total	% od sumy ogólnej wydatków kierownictwa linji Pourcentage par rapport au total des dépenses du service d'exploitation	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.
		170 + 171 + 172	$\frac{173 \times 100}{179}$	173 : 3	173 : 72
Z ł o t e — Z ł o t y s					
W.	24.747,40	285.478,46	97,8	343,95	290,83
R.	13.611,93	239.699,29	98,1	362,63	274,15
Wl.	6.453,35	81.286,78	98,7	123,35	133,56
P.	—	20,08	100,0	0,74	0,47
Kt.	5.449,68	178.852,75	98,2	1.430,82	741,09
L.	—	—	—	—	—
1931	50.262,36	785.337,36	98,1	337,78	284,54
1930	53.006,95	869.768,72	98,0	386,73	295,19
1929	61.108,91	898.983,07	97,6	391,88	265,45
1928	65.046,67	845.580,11	97,7	369,73	233,28
1927	41.668,87	769.393,18	97,7	346,42	235,35
1926	36.186,67	645.573,98	97,6	295,32	239,20

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	177	178	179	180	181
	Kierownictwo miejscowe na linjach — Des services régionaux d'exploitation				
	Rzeczowe Portées au compte des dépenses de matériel				
	Wydatki biurowe Dépenses des chancelleries	% od sumy ogólnej wyd. kier. linji Pourcentage par rapport au total des dépenses du service d'exploitation	Razem osobowe i rzeczowe Total des dépenses de personnel et de matériel	% od sumy ogólnej wydatków eksploatacyjnych Pourcentage par rapport au total des dépenses du service d'exploitation	na 1 km. ekspl. par km. exploité
		$\frac{177 \times 100}{179}$	173 + 177	$\frac{179 \times 100}{393}$	179 : 3
Z ł o t e — Z ł o t y s					
W.	6.308,51	2,2	291.786,97	5,8	351,55
R.	4.716,07	1,9	244.415,36	5,7	369,77
Wl.	1.078,43	1,3	82.365,21	3,1	124,99
P.	—	—	20,08	—	0,74
Kt.	3.272,43	1,8	182.125,18	4,7	1.457,00
L.	—	—	—	—	—
1931	15.375,44	1,9	800.712,80	5,0	344,39
1930	17.535,94	2,0	887.304,66	4,6	394,53
1929	22.216,47	2,4	921.199,54	4,3	401,57
1928	20.069,46	2,3	865.649,57	4,5	378,51
1927	18.282,39	2,3	787.675,57	5,0	353,06
1926	16.157,43	2,4	661.731,41	5,5	302,71

VIII. Rozehody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	182	183	184	185	186	187	188	189	190
	Służba drogowa — Du service de la voie								
	Osobowe — Portées au compte de personnel							Rzeczowe Portées au compte de matériel	
	Uposażenie pracowników Salaires des travailleurs		Inne wynagrodzenia osobowe Autres rémunérations de personnel	Razem Total	% od sumy ogólnej wydatków st. drogowej Pourcentage par rap- port au total de dépen- ses générales du ser- vice de la voie	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	Koszty ogólne utrzyma- nia toru Frais généraux d'entretien de la voie	na 1 km. ekspl. par km. exploité
	Etatowych Commissionnés	Nieetatowych Noncommissionnés							
	182 + 183 + + 184	185 × 100 201							
	Z ł o t e — Z ł o t y s								
W.	170.362,06	56.883,27	14.085,66	241.330,99	30,6	290,76	245,86	79.755,01	96,10
R.	132.609,33	109.659,57	17.318,84	259.587,74	27,4	392,72	296,89	66.553,76	100,69
Wl.	102.383,43	22.648,40	13.817,56	138.849,39	19,8	210,70	228,14	156.842,90	238,00
P.	3.228,60	1.772,20	137,72	5.138,52	15,7	190,32	119,47	2.778,47	102,91
Kt.	63.298,75	56.507,71	9.847,36	129.653,82	21,0	1.037,23	537,23	101.007,26	808,06
L.	7.373,93	4.815,51	551,40	12.740,84	34,2	553,95	1.121,75	5.688,77	247,34
1931	479.256,10	252.286,66	55.758,54	787.301,30	25,2	338,62	285,25	412.626,17	177,47
1930	545.527,98	232.120,03	64.999,41	842.647,42	25,4	374,67	285,98	228.370,86	101,54
1929	558.875,53	223.038,98	68.026,00	849.940,51	22,0	370,51	250,97	804.875,37	350,86
1928	566.562,23	206.439,57	55.244,71	828.246,51	21,4	362,15	228,50	272.541,92	119,17
1927	—	—	—	668.568,35	21,7	299,67	204,51	284.083,47	127,33
1926	—	—	—	539.926,33	25,1	246,99	200,06	166.087,52	75,98

Dépenses.

191	192	193	194	195	196	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba drogowa — Du service de la voie						
Rzeczowe — Portées au compte de matériel						
Podtorze Infrastructure	na 1 km. eksploata- cyjny par km. exploité	Nawierzchnia (bieżąca naprawa toru, szyny, złączki, podkłady, balast) Superstructure (réparation courante de la voie, rails, eclisses, traverses, balast)	na 1 km. eksploa- tacyjny par km. exploité	Budynki Bâtiments	Na 1 km. eksploa- tacyjny par km. exploité	
	191 : 3		193 : 3		195 : 3	
Z ł o t e — Z ł o t y s						
16.364,13	19,72	411.343,79	495,59	39.807,07	47,96	W.
58.867,87	89,06	504.349,65	763,01	56.582,71	85,60	R.
90.854,38	137,87	265.963,72	403,59	49.557,33	75,20	Wl.
2.101,56	77,84	20.346,47	753,57	2.297,30	85,09	P.
38.148,92	305,19	302.318,29	2.418,55	47.728,68	381,83	Kt.
1.740,40	75,67	15.598,94	678,21	1.475,45	64,15	L.
208.077,26	89,50	1.519.920,86	653,73	197.448,54	84,92	1931
251.690,73	111,91	1.821.005,31	809,69	175.298,70	77,94	1930
207.699,09	90,54	1.883.298,06	816,34	111.612,54	48,38	1929
301.117,01	131,66	2.210.918,04	966,73	250.741,57	109,64	1928
345.435,93	154,83	1.633.170,74	732,04	152.664,99	68,43	1927
224.106,82	102,52	1.093.563,88	500,25	128.465,55	58,76	1926

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	197	198	199	200	201	202	203	204
	Służba drogowa — Du service de la voie							
	Rzeczowe Portées au compte de matériel				Razem osobowe i rzeczowe Total général des dépenses portées au compte de per- sonnel et de matériel	% od ogółu wydatków eksploatacyjnych Pourcentage par rapport au total générales des dé- penses d'exploitation	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.
	Razem Total	% od ogółu wydat- ków służby drogo- wej Pourcentage par rap- port au dépenses gé- nérales du service de la voie	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.				
	189+191+ 193+195	$\frac{197 \times 100}{201}$	197 : 3	197 : 72				
Z ł o t e — Z l o t y s								
W.	547.270,00	69,4	659,36	557,53	788.600,99	15,66	950,12	803,39
R.	686.353,99	72,6	1.038,36	784,99	945.941,73	22,23	1.431,08	1.081,89
Wl.	563.218,33	80,2	854,66	925,43	702.067,72	26,51	1.065,35	1.153,57
P.	27.523,80	84,3	1.019,40	643,67	32.662,32	30,07	1.209,72	763,83
Kt.	489.203,15	79,0	3.913,63	2.027,04	618.856,97	16,06	4.950,86	2.564,26
L.	24.503,56	65,8	1.065,37	2.157,38	37.244,40	49,56	1.619,32	3.279,13
1931	2.338.072,83	74,8	1.005,62	847,13	3.125.374,13	19,55	1.344,25	1.132,38
1930	2.476.365,60	74,6	1.101,09	840,45	3.319.013,02	17,3	1.475,77	1.126,44
1929	3.007.485,06	78,0	1.303,63	888,21	3.857.425,57	17,9	1.672,05	1.139,03
1928	3.035.318,54	78,6	1.327,20	837,39	3.863.565,05	20,1	1.689,35	1.064,87
1927	2.415.335,13	78,3	1.082,62	738,84	3.083.923,48	19,7	1.382,31	943,36
1926	1.612.223,77	74,9	737,52	597,36	2.152.150,10	17,9	984,52	797,42

Dépenses.

205		206		207		208		209		210		211		Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba ruchu i handlowa — Du service du mouvement et commercial														
Osobowe — Portées au compte de personnel														
Uposażenie pracowników Salaires des travailleurs		Inne wydatki osobowe Autres dépenses de personnel		Razem Total		% od ogółu wydatków śl. ruchu i handlowej Pourcentage par rapport au total des dépenses du service du mouve- ment et commercial		na 1 km. ekspluat. par km. exploité		na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.				
etatowych commissionnés	nieetatowych non comission- nés			205 + 206 + 207		$\frac{208 \times 100}{221}$		208 : 3		208 : 72				
Z ł o t e — Z ł o t y s														
565.230,29		185.714,77		114.156,60		865.101,66		85,11		1.042,29		881,32		W.
576.523,89		154.155,95		111.413,06		842.092,90		85,94		1.273,97		963,12		R.
142.555,98		68.133,16		47.806,18		258.495,32		89,52		392,25		424,74		Wl.
11.220,61		6.163,54		1.718,39		19.102,54		77,78		707,50		446,73		P.
520.519,33		301.671,10		118.743,05		940.933,48		91,63		7.527,47		3.898,80		Kt.
6.051,74		992,48		2.918,00		9.962,22		90,26		433,14		877,11		L.
1.822.101,84		716.831,00		396.755,28		2.935.688,12		87,70		1.262,66		1.063,66		1931
2.067.338,51		864.428,12		455.468,68		3.387.235,31		87,9		1.506,11		1.149,59		1930
1.962.158,83		1.071.609,42		553.756,29		3.587.524,54		85,7		1.563,87		1.059,33		1929
1.850.480,84		903.599,42		506.455,70		3.260.535,96		85,9		1.425,68		899,51		1928
1.647.826,96		748.243,18		391.166,91		2.787.237,05		87,1		1.249,32		852,60		1927
1.359.364,21		513.770,20		389.573,25		2.262.707,66		88,1		1.043,68		838,39		1926

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	212	213	214	215	216	217	218	219	220
	Służba ruchu i handlowa — Du service du mouvement et commercial								
	Rzeczowe — Portées au compte de personnel								
	Wydatki kancelaryjne i druki handlowe Dépenses des chanceries et formulaires du service commercial	Naladunek, wyladunek i przeladunek bagazu i towarów Chargement, déchargement et transbordement des bagages et des marchandises	Zabezpieczenie ruchu pociągów, telegraf i telefon Sécurité du mouvement des trains, télégraphes et téléphones	Inne wydatki Autres dépenses	Razem Total	% od ogółu wydatków służby ruchu Pourcentage par rapport au total des dépenses du service du mouvement et commercial	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
					$\frac{212 + 213 + 214 + 215}{216}$				
W.	7.961,87	75.461,37	35.847,08	32.027,01	151.297,33	14,9	182,29	154,13	7,44
R.	13.269,59	72.790,04	29.366,50	22.339,97	137.766,10	14,1	208,42	157,57	5,68
Wl.	2.798,78	3.959,34	12.292,52	11.223,81	30.274,45	10,5	45,94	49,70	1,91
P.	717,44	2.985,60	104,87	1.859,46	5.457,63	22,2	202,13	127,63	14,85
Kt.	4.221,43	23.187,38	32.192,51	26.302,28	85.903,60	8,4	687,23	355,95	7,03
L.	638,25	—	383,06	54,20	1.075,51	9,7	46,76	94,69	7,16
Złote — Zlotys									
1931	29.607,36	178.383,73	109.976,80	93.806,73	411.774,62	12,3	177,11	149,19	5,63
1930	28.834,09	198.413,36	133.685,57	105.117,20	466.050,22	12,1	207,22	158,17	5,66
1929	40.172,71	294.227,84	27.886,41	238.418,36	600.705,32	14,3	261,86	177,38	5,57
1928	37.585,44	254.393,19	16.749,07	227.869,48	536.597,18	14,1	234,63	148,04	4,76
1927	31.833,91	151.414,45	33.816,40	196.635,92	413.700,68	12,9	185,43	126,55	4,12
1926	101.724,27	119.282,54	75.857,32	7.410,28	304.274,41	11,9	139,19	112,74	3,72

Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	221	222	223	224	225
	Służba ruchu i handlowa — Du service du mouvement et commercial				
	Razem osobowe i rzeczowe Total des dépenses portées au compte de personnel et de matériel	% od sumy rozchodów eksploatacyjnych Pourcentage par rapport au dépenses générales d'exploitation	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągów-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio-km. par 1000 essieux-km.
	$\frac{221 \times 100}{303}$	221 : 3	221 : 72	221 : 58	
W.	1.016.398,99	20,2	1.224,58	1.035,46	49,98
R.	979.859,00	23,0	1.482,39	1.120,73	40,41
Wl.	288.769,77	10,9	438,19	474,48	18,22
P.	24.560,17	22,6	909,63	574,36	66,82
Kt.	1.026.837,08	26,7	8.214,70	4.254,75	84,01
L.	11.037,73	14,7	479,90	971,80	73,48
Złote — Zlotys					
1931	3.347.462,74	20,9	1.439,77	1.212,85	45,75
1930	3.853.285,53	20,0	1.713,33	1.307,76	46,83
1929	4.188.229,86	19,5	1.825,73	1.236,71	38,85
1928	3.797.133,14	19,7	1.660,31	1.177,49	33,69
1927	3.200.937,73	20,5	1.434,75	979,15	31,84
1926	2.566.982,07	21,3	1.174,28	951,12	31,41

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	226	227	228	229	230	231	232	233
	Służba trakcji — Du service de la traction							
	Osobowe — Portées au compte de personnel							
	Uposażenie pracowników etatowych <i>Salaires de travailleurs commissionnés</i>	Uposażenie pracowników nieetatowych <i>Salaires des travailleurs non commissionnés</i>	Inne wydatki osobowe <i>Autres dépenses de personnel</i>	Razem — Total	% od ogółu wydatków służby trakcji <i>Pourcentage par rapport au total de dépenses du service de la traction</i>	na 1 km. ekspl. <i>par km exploité.</i>	na 1000 pociągów-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 parowozów-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>
	$\frac{226+227}{+228}$			$\frac{229 \times 100}{249}$	$229 : 3$	$229 : 72$	$229 : 50$	
Złote — Zlotys								
W.	487.077,85	117.973,37	120.375,24	725.426,46	62,95	874,01	739,03	722,14
R.	358.914,50	119.811,99	114.298,40	593.024,89	62,01	897,16	678,25	583,21
Wl.	253.835,98	66.421,21	79.126,98	399.384,17	61,53	606,05	656,23	583,91
P.	16.512,06	4.670,96	3.257,71	24.440,73	66,30	905,21	571,57	511,80
Kt.	272.224,08	111.679,50	78.578,46	462.482,04	61,62	3.699,86	1.916,32	1.231,48
L.	7.659,12	4.991,03	2.042,18	14.692,33	66,28	638,80	1.293,57	1.112,72
1931	1.396.223,59	425.548,06	397.678,97	2.219.450,62	62,21	954,60	804,15	684,62
1930	1.571.687,12	486.683,43	442.865,42	2.501.235,97	63,1	1.112,15	848,89	712,50
1929	1.496.626,82	644.575,98	526.805,32	2.668.008,12	60,1	1.163,04	787,82	649,17
1928	1.308.672,05	681.206,80	527.889,46	2.517.768,31	61,0	1.100,90	694,59	573,89
1927	1.154.598,25	570.324,25	405.278,79	2.130.201,29	60,5	954,82	651,62	535,76
1926	961.977,38	439.847,36	396.257,26	1.798.082,00	67,0	822,54	666,23	536,73

Dépenses.

234	235	236	237	238	239	240	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba trakcji — Du service de la traction							
Rzeczowe — Portées au compte de matériel							
Ogólne wydatki <i>Frais généraux</i>	Paliwo do parowozów <i>Combustible consommé par les locomotives</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Smary, oświetlenie i oczyszczanie parowozów <i>Graissage, éclairage et nettoyage des locomotives</i>	na 1000 parowozo-km. <i>par 1000 locomotives-km.</i>	Paliwo, smary i oświetlenie wagonów <i>Chauffage, graissage et éclairage des wagons</i>	Na 1000 osio-km. <i>Par 1000 essieux-km.</i>	
		235:50		237:50		239:58	
Z ł o t e — Z ł o t y s							
18.156,00	322.042,19	320,58	37.411,30	37,24	9.801,67	0,48	W.
6.301,97	300.175,16	295,21	29.407,19	28,92	8.078,40	0,33	R.
4.804,48	215.575,19	315,18	15.371,54	22,47	6.850,24	0,43	Wl.
13,50	10.421,09	218,22	1.328,42	27,82	563,27	1,53	P.
26.517,57	200.059,45	532,71	25.095,68	66,82	3.583,74	0,29	Kt.
136,36	6.548,78	495,97	682,67	51,70	38,47	0,26	L.
55.929,88	1.054.821,86	325,37	109.296,80	33,71	28.915,79	0,40	1931
61.798,13	1.122.615,15	319,79	127.072,86	36,20	31.315,66	0,38	1930
79.528,19	1.361.421,31	331,26	150.611,07	36,65	33.096,12	0,31	1929
94.181,41	1.206.644,70	275,03	155.355,70	35,41	37.509,05	0,33	1928
72.328,71	984.482,82	247,60	187.698,49	47,21	42.176,36	0,42	1927
53.089,26	659.197,78	196,77	94.758,83	28,29	28.813,21	0,35	1926

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	241	242	243	244	245	246
	Służba trakcji — Du service de la traction					
	Rzeczowe — Portées au compte de matériel					
	Oczyszczanie i dezynfekcja wagonów <i>Nettoyage et désinfection des wagons</i>	na 1000 osio- km. <i>par 1000 es-</i> <i>sieux-km.</i>	Wodociągi <i>Conduites</i> <i>d'eau</i>	na 1000 paro- wozo-km. <i>par 1000 loco-</i> <i>motives-km.</i>	Razem — Total	% od ogółu wydat- ków st. trakcji <i>Pourcentage par rap-</i> <i>port aux dépenses</i> <i>totales du service de</i> <i>la traction</i>
		241:58		243:50	234+235+237+239+ 241+243	$\frac{245 \times 100}{249}$
Z ł o t e — Z ł o t y s						
W.	4.268,46	0,21	35.324,32	35,16	427.003,94	37,1
R.	5.438,83	0,22	13.878,70	13,65	363.280,25	38,0
Wl.	2.656,58	0,17	4.489,80	6,56	249.747,83	38,5
P.	90,99	0,25	8,16	0,17	12.425,43	33,7
Kt.	—	—	32.825,67	87,41	288.082,11	38,4
L.	—	—	68,13	5,16	7.474,41	33,7
1931	12.454,86	0,17	86.594,78	26,71	1.348.013,97	37,8
1930	13.701,59	0,17	104.368,07	29,73	1.460.871,46	36,9
1929	15.926,61	0,15	131.644,14	32,03	1.772.227,44	39,9
1928	14.994,17	0,13	100.973,03	23,01	1.609.658,06	39,0
1927	13.376,09	0,13	89.122,35	22,58	1.389.184,82	39,5
1926	5.903,86	0,07	44.941,37	13,53	886.704,31	33,0

Dépenses.

247	248	249	250	251	252	253	254	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba trakcji — Du service de la traction								
Rzeczowe Portées au compte de matériel		Osobowe i rzeczowe Portées aux comptes de personnel et de matériel						
na 1 km. eksploat. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	Razem osobowe i rzeczowe Total	% od ogółu wydat- ków eksploatacyj- nych Pourcentage par rap- port aux dépenses générales d'exploita- tion	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	na 1000 osio- km. par 1000 essieux-km.	na 1000 parowozo- km. par 1000 locomotives- km.	
245:3	245:72	229 + 245	$\frac{249 \times 100}{303}$	249:3	249:72	249:58	249:50	
Z ł o t e — Z ł o t y s								
514,46	435,01	1.152.430,40	22,9	1.388,47	1.174,04	56,67	1.147,21	W.
549,59	415,49	956.305,14	22,5	1.446,76	1.093,74	39,44	940,48	R.
378,98	410,36	649.132,00	24,5	985,03	1.066,59	40,95	949,05	Wl.
460,20	290,58	36.866,16	33,9	1.365,41	862,14	100,29	772,00	P.
2.304,66	1.193,68	750.564,15	19,5	6.004,51	3.113,87	61,41	1.998,58	Kt.
324,97	658,07	22.166,74	29,5	963,77	1.951,64	147,58	1.678,79	L.
579,79	488,41	3.567.464,59	22,3	1.534,39	1.292,56	48,75	1.100,43	1931
649,56	495,80	3.962.107,43	20,6	1.761,72	1.344,70	48,16	1.128,64	1930
772,55	523,31	4.440.235,56	20,7	1.935,59	1.311,12	41,18	1.080,38	1929
703,83	444,07	4.127.426,37	21,4	1.804,73	1.138,67	36,62	940,79	1928
622,67	424,95	3.519.387,11	22,6	1.577,49	1.076,56	35,12	885,15	1927
405,63	328,55	2.684.786,31	22,3	1.228,17	994,78	32,37	801,42	1926

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	255	256	257	258	259	260	261
	Służba warsztatowa — Du service des ateliers						
	Osobowe — Portées au compte de personnel						
	Uposażenie pracowników Salaires des travailleurs		Inne wydatki osobowe Autres dépenses de personnel	Razem Total	% od ogółu wydatków sl. warszt. Pourcentage par rap- port aux dépenses totales du service des ateliers	na 1 km. ekspl. par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.
	Etatowych Commissionnés	Nieetatowych Non commissionnés					
				255 + 256 + 257	$\frac{258 \times 100}{272}$	258:3	258:72
	Złote — Zlotys						
W.	24.044,78	—	3.125,80	27.170,58	2,9	32,74	27,68
R.	35.496,52	14.430,86	2.911,51	52.838,89	8,1	79,94	60,43
Wl.	30.953,77	6.868,19	2.826,68	40.648,64	7,5	61,68	66,79
P.	—	—	—	—	—	—	—
Kt.	18.291,56	32.296,78	2.986,76	53.575,10	4,9	428,60	221,99
L.	—	—	—	—	—	—	—
M.K.	—	—	—	—	—	—	—
1931	108.786,63	53.595,83	11.850,75	174.233,21	5,4	74,94	63,13
1930	154.545,30	65.224,57	11.937,75	231.707,62	4,6	103,02	78,64
1929	161.969,70	72.396,31	16.096,63	250.462,64	4,0	109,18	73,96
1928	160.150,15	71.980,61	18.530,77	250.661,53	4,9	109,60	69,09
1927	125.062,22	40.794,49	14.760,94	180.617,65	4,8	80,96	55,25
1926	114.067,79	19.135,22	11.439,08	144.642,09	5,1	66,17	53,59

Dépenses.

262	263	264	265	266	267	268	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba warsztatowa — Du service des ateliers							
Rzeczowe — Portées au compte de matériel							
Ogólne wydatki Frais généraux	Utrzymanie inwentarza i urządzeń mechanicznych Entretien de l'inventaire et des installations mécaniques	Naprawa taboru Réparation du matériel roulant		Wymiana taboru Echange du matériel roulant		Razem Total	
		Parowozów Locomotives	Wagonów Wagons	Parowozów Locomotives	Wagonów Wagons		
			pasażerskich à voyageurs		towarowych à marchandises		pasażerskich à voyageurs
						262 + 263 + 264 + 265 + 266 + 267	
Z ł o t e — Z ł o t y s							
63.332,27	18.201,68	742.009,98		72.900,40		896.444,33	W.
20.800,14	19.304,77	528.043,43		27.954,66		596.103,00	R.
30.725,86	10.684,07	427.497,36		31.241,40		500.148,69	Wl.
15,38	139,51	14.235,84		—		14.390,73	P.
21.681,04	15.975,16	683.547,40		308.400,00		1.029.603,60	Kt.
—	—	4.706,28		—		4.706,28	L.
—	—	—		—		—	M.K.
136.554,69	64.305,19	2.400.040,29		440.496,46		3.041.396,63	1931
120.077,39	90.983,00	3.166.601,98		1.416.647,06		4.794.309,43	1930
158.455,57	108.574,92	3.690.834,81		2.079.417,97		6.037.283,27	1929
146.982,13	129.434,71	3.103.989,16		1.447.192,84		4.827.598,84	1928
119.605,36	89.328,34	3.357.095,57		—		3.566.029,27	1927
82.439,98	82.963,38	2.510.566,54		—		2.675.969,90	1926

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	269	270	271	272	273	274	275
	Służba warsztatowa — Du service des ateliers						
	Rzeczowe Portées au compte de matériel		na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.	Razem osobowe i rzeczowe Total général	% od ogółu wydatków eksploatacyjnych Pourcentage par rapport aux dépenses totales d'exploitation	na 1 km. eksploatacyjny par km. exploité	na 1000 pociągo-km. par 1000 trains-km.
	% od ogółu wydatków służby warszt. Pourcentage par rapport aux dépenses totales du service des ateliers	na 1 km. ekspl. par km. exploité					
	$\frac{268 \times 100}{272}$	268:3					
	Z ł o t e — Z ł o t y s						
W.	97,1	1.080,05	913,25	923.614,91	18,3	1.112,79	940,93
R.	91 9	901,82	681,77	648.941,89	15,2	981,76	742,21
Wl.	92,5	758,95	821,80	540.797,33	20,4	820,63	888,59
P.	100,0	532,99	336,54	14.390,73	13,2	532,99	336,54
Kt.	95,1	8.236,83	4.266,21	1.083.178,70	28,1	8.665,43	4.488,20
L.	100,0	204,62	414,36	4.706,28	6,3	204,62	414,36
1931	94,6	1.308,13	1.101,96	3.215.629,84	20,1	1.383,07	1.165,09
1930	95,4	2.131,75	1.627,14	5.026.017,05	26,1	2.234,78	1.705,78
1929	96,0	2.631,77	1.782,70	6.287.745,91	29,3	2.740,95	1.856,66
1928	95,1	2.110,88	1.331,83	5.079.260,37	26,4	2.220,92	1.401,26
1927	95,2	1.598,39	1.090,83	3.746.646,92	24,0	1.679,36	1.146,08
1926	94,9	1.224,14	991,51	2.820.611,99	23,4	1.290,31	1.045,11

Dépenses.

276	277	278	279	280	281	282	283	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Służba sanitarna — Du service sanitaire								
Osobowe Portées au compte de personnel			Rzeczowe — Portées au compte de matériel		Razem osobowe i rzeczowe Total	% od ogółu wydatków eksploatacyjnych Pourcentage par rapport aux dépenses totales d'exploitation	na 1 km. ekspl. par km. exploité	
Uposażenie pracowników i inne wydatki osobowe Salaires des travailleurs, et autres dépenses de personnel	% od ogółu wydatków służby sanitarnej Pourcentage par rapport aux dépenses totales du service sanit.	na 1 km. ekspl. par km. exploité	Leczenia, leczenie chorych w szpitalach i inne wydatki Médicaments, traitements des malades dans les hôpitaux et autres frais	na 1 km. ekspl. par km. exploité				
$\frac{276 \times 100}{281}$	276:3			279:3				
Złote — Zlotys								
36.797,34	59,4	44,33	25.138,25	30,25	61.935,59	1,2	74,62	W.
19.389,97	36,8	29,33	33.261,54	50,32	52.651,51	1,2	79,65	R.
—	—	—	1.899,25	2,88	1.899,25	—	2,88	Wl.
—	—	—	—	—	—	—	—	P.
—	—	—	19.982,06	159,86	19.982,06	0,5	159,86	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	L.
56.187,31	41,2	24,17	80.281,10	34,53	136.468,41	0,9	58,70	1931
62.725,66	45,4	27,89	75.315,04	33,49	138.040,70	0,7	61,38	1930
60.095,55	45,8	26,20	71.099,89	30,99	131.195,44	0,6	57,19	1929
53.595,69	44,1	23,43	67.961,23	29,72	121.556,92	0,6	53,15	1928
46.233,62	42,7	20,72	62.059,49	27,82	108.293,11	0,7	48,54	1927
44.409,63	39,7	20,32	67.398,59	30,83	111.808,22	0,9	51,15	1926

VIII. Rozehody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

	284	285	286	287	288	289	290	291
Dyrekcje Okręgowe — Directions	Wspólne — Dépenses communes							
	Osobowe Portées au compte de personnel			Rzeczowe — Portées au compte de matériel				
	Wynagrodzenia, dodatki, zasiłki i zapomogi Rémunérations, et subventions	% od ogółu wydatków Pourcentage par rapport aux dépenses communes totales	Na i pracownika Par i travailleur	Magazyny zasobów Frais des magasins	Czynsze najmu i dzierżawy oraz opłaty za używanie urządzeń Loyers, fermages et rédevances pour l'utilisation des installations étrangères	Wydatki z powodu pożarów i wypadków Pertes causées par les incendies et les accidents	Wydawnictwa i druki Editions diverses et imprimés	Odszkodowanie za okaleczenie, zabicie osób i za szkody w ładunkach Indemnités pour blessures, mort des personnes, ou pour endommagement des marchandises
	$\frac{284 \times 100}{298}$		284:43					
	Złote — Zlotys							
W.	79.333,15	59,7	71,02	28.346,00	5.207,68	5.463,36	119,58	393,13
R.	56.680,67	46,5	47,67	21.002,60	1.601,36	10.269,45	2.356,20	30,00
Wl.	24.535,40	38,9	26,61	—	913,31	47,10	991,72	20.369,04
P.	120,00	100,0	6,00	—	—	—	—	—
Kt.	53.746,62	68,2	82,94	8.210,69	6.486,30	3.144,71	2.659,80	2.614,75
L.	—	—	—	—	—	—	—	—
M.K.	—	—	—	—	—	—	3.000,00	—
1931	214.415,84	53,0	54,74	57.559,29	14.208,65	18.924,62	9.127,30	23.346,92
1930	302.162,37	42,7	86,16	63.178,25	17.516,35	23.122,94	1.537,65	10.883,68
1929	144.706,75	33,7	33,70	72.274,34	16.478,66	35.160,17	4.112,30	24.757,45
1928	81.449,03	19,6	17,77	66.815,90	14.899,38	33.550,79	3.974,02	4.055,11
1927	62.373,92	16,9	14,79	46.456,11	77.607,66	11.548,95	9.831,84	—
1926	53.133,66	14,7	14,42	36.554,70	144.591,79	15.729,27	4.727,28	—

Dépenses.

292	293	294	295	296	297	298	299	300	
Wspólne — Dépenses communes									
Rzeczowe — Portées au compte de matériel									
Należności skarbowe <i>Impôts</i>	Różne inne wydatki <i>Autres dépenses</i>	Koszty przewozów gospo- darczych <i>Frais des transports de service</i>	Razem rozchody rzeczowe <i>Total des dépenses de matériel</i>	% od ogółu wydatków wspólnych <i>Pourcentage par rap- port aux dépenses tota- les communes</i>	na 1 km. eksploat. <i>par km. exploité</i>	Razem wspólne osobowe i rzeczowe <i>Total des dépenses com- munes de personnel et de matériel</i>	% od ogółu wydatków eksploatacyjnych <i>Pourcentage par rap- port aux dépenses tota- les d'exploitation</i>	na 1 km. eksploat. <i>par km. exploité</i>	
			$\frac{287+288+289}{290+291+292+293+294}$	$\frac{295 \times 100}{298}$	295:3	284+295	$\frac{298 \times 100}{303}$	298:3	
Z ł o t e — Z ł o t y s									
65,10	11.626,69	2.303,54	53.525,08	40,3	64,49	132.858,23	2,6	160,07	W.
52,54	8.180,26	21.737,25	65.169,66	53,5	98,59	121.850,33	2,9	184,34	R.
3.246,10	13.028,85	—	38.596,12	61,1	58,57	63.131,52	2,4	95,80	Wl.
—	—	—	—	—	—	120,00	0,1	4,44	P.
—	1.964,39	—	25.080,64	31,8	200,65	78.827,26	2,0	630,62	Kt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	L.
—	4.560,05	—	7.560,05	—	—	7.560,05	100,0	—	M.K.
3.363,74	39.360,24	24.040,79	189.931,55	47,0	81,69	404.347,39	2,5	173,91	1931
16.444,38	214.370,72	58.567,18	405.621,15	57,3	180,36	707.783,52	3,7	314,71	1930
536,22	68.236,45	63.558,48	285.114,07	66,3	124,29	429.820,82	2,0	187,37	1929
—	181.874,81	29.371,31	334.541,32	80,4	146,28	415.990,35	2,2	181,89	1928
—	143.235,63	17.003,57	305.683,76	83,1	137,12	368.057,68	2,4	164,97	1927
—	43.330,16	63.127,28	308.060,48	85,3	140,92	361.194,14	3,0	165,23	1926

Dyrekcje Okręgowe — Directions

VIII. Rozchody.

I. Eksploatacyjne — d'exploitation.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	301	302	303	304	305	306	307	308
	Humanitarne <i>Au profit des éta- blissements sociaux pour le personnel</i>		Ogółem rozchody eksploatacyjne <i>Total des dépenses d'explo- itation</i>	na 1 km. eksploatacyjny <i>par km. exploité</i>	na 1000 pociągo-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 osio-km. <i>par 1000 essieux-km.</i>	Stosunek % rozchodu poszczególnych Dyrekcji do ogólnego rozchodu eksploatac. kolei wąskotorowej — <i>Pourcentage des dépenses des Directions particulières par rapport aux dépenses totales d'exploitation des chemins de fer à voie étroite</i>	Stosunek % rozchodów do wpływów eksploatacyjnych (współczynnik eksploatacji) <i>Pourcentage des dépenses par rapport aux recettes d'exploita- tion coefficient d'exploitation</i>
	Razem <i>Total</i>	na 1 pracownika <i>par 1 travailleur</i>						
		301:43						
Z ł o t e — Z ł o t y s								
W.	298.321,47	267,07	5.035.361,79	6.066,70	5.129,79	247,62	31,5	161,9
R.	125.729,27	105,74	4.255.900,91	6.438,58	4.867,55	175,52	26,6	122,1
Wl.	136.804,14	148,38	2.648.773,31	4.019,38	4.352,22	167,11	16,6	203,88
P.	—	—	108.619,46	4.022,94	2.540,15	295,50	0,7	238,2
Kt.	92.128,83	142,17	3.852.500,23	30.820,00	15.963,02	315,19	24,1	88,6
L.	—	—	75.155,15	3.267,62	6.616,94	500,35	0,5	83,4
M.K.	—	—	7.560,05	—	—	—	—	—
1931	652.983,71	166,71	15.983.870,90	6.874,78	5.791,27	218,44	100,0	125,7
1930	466.656,82	133,06	19.224.434,50	8.547,99	6.524,57	233,65	—	124,8
1929	288.219,62	66,47	21.445.922,98	9.349,70	6.332,61	198,91	—	111,4
1928	184.906,21	40,34	19.250.710,45	8.417,45	5.310,86	170,84	—	97,4
1927	98.126,14	23,27	15.620.925,46	7.001,76	4.778,37	155,38	—	92,9
1926	74.037,24	20,10	12.042.937,26	5.509,12	4.462,20	147,36	—	91,3

Dépenses.

II. Nadzwyczajne — extraordinaires.

309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Budowa nowych linii kolejowych i bocznic <i>Construction des nouvelles lignes et des embrachements</i>	Inwestycje na kolejach istniejących <i>Investissements sur les chemins de fer existants</i>	Nowy tabor <i>Nouveau matériel roulant</i>				Razem rozchody nadzw- yczajne <i>Total des dépenses extraordi- naires</i>	na 1 km. ekspl. <i>par km. exploité</i>	na 1000 pociągo-km. <i>par 1000 trains-km.</i>	na 1000 osio-km. <i>par 1000 essieux-km.</i>	
		Parowozy <i>Locomotives</i>	Wagony <i>Wagons</i>		Razem <i>Total</i>					
			osobowe <i>à voyageurs</i>	towarowe <i>à marchandises</i>						
Z ł o t e — Z ł o t y s										
1.738,00	487.766,75	—	18.771,24		18.771,24	508.275,99	612,38	517,81	24,99	W.
—	371.053,80	—	36.028,87		36.028,87	407.082,67	615,86	465,59	16,79	R.
—	1.238.120,62	—	60.166,53		60.166,53	1.298.287,15	1.970,09	2.133,23	81,91	Wl.
—	2.105,38	—	—		—	2.105,38	77,98	49,24	5,73	P.
27.755,55	53.997,35	—	—		—	81.752,90	654,02	338,75	6,69	Kt.
—	—	—	—		—	—	—	—	—	L.
1.405.815,64	—	146.000,00	1.023.193,55		1.169.193,55	2.575.009,19	—	—	—	M.K.
1.435.309,19	2.153.043,90	146.000,00	1.138.160,19		1.284.160,19	4.872.513,28	2.095,70	1.765,41	66,59	1931
4.845.016,63	2.781.978,05	961.940,17	578.561,44		1.540.501,61	9.167.496,29	4.076,25	3.111,35	111,43	1930
—	—	—	—		—	—	—	—	—	1929
—	—	—	—		—	—	—	—	—	1928
—	—	—	—		—	—	—	—	—	1927
—	—	—	—		—	—	—	—	—	1926

IX. Wypadki

Dyrekcje Okręgowe — Directions	319	320	321	322	323	324	325	326
	Zderzenia — Collisions				Wykolejenia — Déraillements			Razem zderzeń i wykolejeń na stacjach i na szlakach Total des collisions et déraillements dans les gares et en pleine voie
	dwóch obiektów będących w ruchu entre deux éléments de matériel roulant			objektu będącego w ruchu z przeszkodą stałą d'un élément de matériel roulant contre un obstacle fixe	na szlakach en pleine voie	na stacjach dans les gares	Razem Total	
	na szlakach en pleine voie	na stacjach dans les gares	Razem Total					
			319 + 320					
			323 + 324					
I l o ś ć — N o m b r e								
W.	—	1	1	1	24	5	29	31
R.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wl.	—	—	—	3	12	1	13	16
P.	—	—	—	—	—	1	1	1
Kt.	—	3	3	—	5	27	32	35
L.	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	4	4	4	41	34	75	83
1930	1	5	6	4	61	22	83	93
1929	2	9	11	—	40	10	50	61
1928	6	4	10	2	86	42	128	140
1927	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—	—

Accidents.

327	328	329	330	331	332	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Zderzenia i wykolejenia się Collisions et des déraillements				Wypadki na przejazdach Accidents aux passages à niveau	Inne wypadki i wydarzenia, których wynikiem było okaleczenie lub śmierć pracowników, podróżnych lub osób postronnych (oprócz samobójstw) Autres accidents ou incidents ayant entraîné la mort ou des blessures pour des agents, des voyageurs ou des personnes étrangères (sauf les suicides)	
na 100 km. długości linii eksploatowanych par 100 km. de la longueur d'exploitée	na 1.000.000 — par 1.000.000					
	Osio-km. Essieux-km.	Wagono-km. Wagons-km.	Pociągo-km. Trains-km.			
	326:3	326:58	326:59			
I l o ś ć — N o m b r e						
3,73	1,52	4,98	31,58	3	3	W.
—	—	—	—	1	2	R.
2,43	1,01	4,04	26,29	2	3	Wl.
37,03	2,72	8,51	23,39	—	—	P.
28,00	2,86	5,73	145,02	1	—	Kt.
—	—	—	—	—	—	L.
3,57	1,13	3,67	30,07	7	8	1931
4,13	1,13	3,57	31,56	7	23	1930
2,66	0,57	1,79	18,05	3	11	1929
6,12	1,24	3,95	38,60	6	7	1928
—	—	—	—	—	—	1927
—	—	—	—	—	—	1926

IX. Wypadki.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	333	334	335	336	337	338
	Z a b i t y c h — T u é s					
	Podróżnych — Voyageurs		Pracowników kolei Agents des chemins de fer		Osób postronnych Personnes étrangères	Razem Total
	wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents des trains	wskutek innych czyn- ności z eksploa- tacją kolei, wskutek nieostrożności z wła- snej winy lub wskutek wypadków spowodowa- nych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par im- prudence, par la faute des victimes ou par de cas fortuits	wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents des trains	wskutek innych czyn- ności z eksploa- tacją kolei, wskutek nieostrożności z wła- snej winy lub wskutek wypadków spowodowa- nych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par im- prudence, par la faute des victimes ou par de cas fortuits	wskutek wszelkich przyczyn pour tous les motifs	
	I l o ś ć — N o m b r e					
W.	1	—	—	—	—	1
R.	1	—	—	—	2	3
Wl.	1	—	1	—	—	2
P.	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	—	—	—
L.	—	—	—	—	—	—
1931	3	—	1	—	2	6
1930	—	—	—	—	2	2
1929	—	—	—	2	2	4
1928	—	—	1	—	4	5
1927	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—

Accidents.

339	340	341	342	343	344	Dyrekcje Okręgowe — Directions
R a n n y c h — B l e s s é s						
Podróżnych Voyageurs		Pracowników kolei Agents des chemins de fer		Osób postronnych Personnes étrangères	Razem Total	
wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents des trains	wskutek innych czyn- ności związ. z eksploa- tacją kolei wskutek nie- ostrożności, z własnej winy lub wskutek wy- padków spowodowa- nych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par la faute des victimes ou par de cas fortuits	wskutek wypadków z pociągami par suite d'accidents des trains	wskutek innych czyn- ności związ. z eksplo- atacją kolei, wskutek nieostrożności, z wła- snej winy lub wskutek wypadków spowodowa- wanych siłą wyższą par suite d'autres faits d'exploitation, par la faute des victimes ou par de cas fortuits	wskutek wszelkich przyczyn pour tous les motifs		
I l o ś ć — N o m b r e						
—	—	2	—	2	4	W.
—	—	—	—	—	—	R.
—	—	2	3	3	8	Wl.
—	—	—	—	—	—	P.
—	—	2	—	—	2	Kt.
—	—	—	—	—	—	L.
—	—	6	3	5	14	1931
—	—	4	2	6	12	1930
—	2	2	4	6	14	1929
8	4	13	6	7	38	1928
—	—	—	—	—	—	1927
—	—	—	—	—	—	1926

IX. Wypadki — Accidents.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	345	346	347	348	349	350
	Podróżnych — Voyageurs		Pracowników kolei Agents des chemins de fer		Osób postronnych Personnes étrangères	
	zabitych tués	rannych blessés	zabitych tués	rannych blessés	zabitych tués	rannych blessés
	Na 1.000.000 — Par 1.000.000					
	Pasażero-kilometrów Des voyageurs-kilomètres		Pociągo-kilometrów Des trains-kilomètres		Pociągo-kilometrów Des trains-kilomètres	
	$\frac{333+334}{100}$	$\frac{339+340}{100}$	$\frac{335+336}{72}$	$\frac{341+342}{72}$	337:72	343:72
I l o ś ć — N o m b r e						
W.	0,18	—	—	2,04	—	2,04
R.	0,13	—	—	—	2,29	—
Wl.	0,17	—	1,64	8,22	—	4,93
P.	—	—	—	—	—	—
Kt.	—	—	—	8,29	—	—
L.	—	—	—	—	—	—
1931	0,16	—	0,36	3,26	0,72	1,81
1930	—	—	—	2,03	0,67	2,03
1929	—	0,08	0,58	1,77	0,58	1,77
1928	—	0,34	0,27	5,24	1,10	1,93
1927	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—

D. ZESTAWIENIE OGÓLNE

wpływów i rozchodów przedsiębiorstwa
„Polskie Koleje Państwowe”

D. COMPARAISON GÉNÉRALE

des recettes et des dépenses de l'Entreprise
„Polskie Koleje Państwowe”

I Wpływy — Recettes.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	1	2	3	4	5
	Zwyczajne — Ordinaires			Nadzwyczajne Extraordinaires	Ogółem wpływy zwyczajne i nadzwyczajne Total général des recettes ordinaires et extraordinaires
	Koleje normalnotorowe Chemins de fer à voie normale	Koleje wąskotorowe Chemins de fer à voie étroite	Razem wpływy zwyczajne Total des recettes ordinaires	Koleje normalnotorowe Chemins de fer à voie normale	
			1 + 2		3 + 4
W.	293.091.310,47	3.111.088,01	296.202.398,48	41.709,87	296.244.108,35
R.	97.061.559,62	3.486.502,74	100.548.062,36	1.126,56	100.549.188,92
Wl.	73.809.217,64	1.299.159,33	75.108.376,97	31.428,20	75.139.805,17
P.	104.116.515,93	45.601,80	104.162.117,73	—	104.162.117,73
G.	306.290.138,85	—	306.290.138,85	10.478,23	306.300.617,08
Kt.	110.298.352,12	4.350.199,21	114.648.551,33	156.704,47	114.805.255,80
K.	119.834.627,20	—	119.834.627,20	13.909,97	119.848.537,17
L.	114.742.688,08	90.085,10	114.832.773,18	—	114.832.773,18
S.	40.645.918,91	—	40.645.918,91	—	40.645.918,91
M. K.	18.664.162,49	329.080,02	18.993.242,51	102.827.829,63	121.821.072,14
C. B. O. W.	5.151.346,28	—	5.151.346,28	—	5.151.346,28
1931	1.283.705.837,59	12.711.716,21	1.296.417.553,80	103.083.186,93	1.399.500.740,73
1930	1.443.564.205,87	15.505.250,80	1.459.069.456,67	30.409.407,34	1.489.478.864,01
1929	1.577.656.661,56	19.248.840,45	1.596.905.502,01	100.593.426,28	1.697.498.928,29
1928	1.480.616.622,09	19.758.054,91	1.500.374.677,00	50.190,97	1.500.424.867,97
1927	1.341.921.090,17	16.815.587,80	1.358.736.677,97	—	1.358.736.677,97
1926	1.105.204.764,29	13.196.338,53	1.118.401.102,82	—	1.118.401.102,82

II. Rozchody — Dépenses.

6	7	8	9	10	11	12	Dyrekcje Okręgowe — Directions
Zwyczajne — Ordinaires			Nadzwyczajne — Extraordinaires			Ogółem rozchody zwyczajne i nadzwyczajne Total des dépenses ordinaires et extraordinaires	
Koleje normalnotorowe Chemins de fer à voie normale	Koleje wąskotorowe Chemins de fer à voie étroite	Razem rozchody zwyczajne Total de dépenses ordinaires	Koleje normalnotorowe Chemins de fer à voie normale	Koleje wąskotorowe Chemins de fer à voie étroite	Razem rozchody nadzwyczajne Total des dépenses extraordinaires		
(705)		6 + 7			9 + 10		
222.523.503,44	5.035.361,79	227.558.865,23	19.319.490,74	508.275,99	19.827.766,73	247.386.631,96	W.
93.108.684,62	4.255.900,91	97.364.585,53	12.055.049,84	407.082,67	12.462.132,51	109.826.718,04	R.
88.119.081,87	2.648.773,31	90.767.855,18	9.252.787,58	1.298.287,15	10.551.074,73	101.318.929,91	Wl.
117.051.229,29	108.619,46	117.159.848,75	2.472.483,02	2.105,38	2.474.588,40	119.634.437,15	P.
154.949.348,99	—	154.949.348,99	6.407.916,66	—	6.407.916,66	161.357.265,65	G.
97.128.333,62	3.852.500,23	100.980.833,85	5.999.555,36	81.752,90	6.081.308,26	107.062.142,11	Kt.
128.996.730,05	—	128.996.730,05	2.565.087,15	—	2.565.087,15	131.561.817,20	K.
114.130.048,49	75.155,15	114.205.203,64	5.398.718,29	—	5.398.718,29	119.603.921,93	L.
50.344.362,80	—	50.344.362,80	1.652.911,25	—	1.652.911,25	51.997.274,05	S.
—	—	—	5.002.610,31	—	5.002.610,31	5.002.610,31	Węzeł War-
—	—	—	13.416.382,15	—	13.416.382,15	13.416.382,15	szawski
104.339.322,54	7.560,05	104.346.882,59	26.374.754,56	2.575.009,19	28.949.763,75	133.296.646,34	Herby-Ino-
6.268.251,28	—	6.268.251,28	—	—	—	6.268.251,28	wrocław
514.878,86	—	514.878,86	2.786,55	—	2.786,55	517.665,41	M. K.
1.177.473.775,85	15.983.870,90	1.193.457.646,75	109.920.533,46	4.872.513,28	114.793.046,74	1.308.250.693,49	C. B. O. W.
1.314.563.713,97	19.224.434,50	1.333.788.148,47	158.279.505,97	9.167.496,29	167.447.002,26	1.501.235.150,73	C. B. R.
1.393.355.898,05	21.445.922,98	1.414.801.821,03	216.831.258,80	—	216.831.258,80	1.631.633.079,83	1931
1.283.822.719,76	19.250.710,45	1.303.742.555,85 ¹	198.995.164,80	—	200.994.179,09 ⁴	1.504.736.734,94	1930
1.101.458.278,06	15.620.925,46	1.121.098.924,75 ²	104.577.451,31	—	105.447.513,78 ⁵	1.226.546.438,53	1929
927.305.959,29	12.042.937,26	942.503.736,51 ₃	55.144.938,29	—	55.439.880,60 ⁶	997.943.617,11	1928
							1927
							1926

W tej liczbie wydatki zwyczajne na żeglugę powietrzną:
 Y compris les dépenses ordinaires de la navigation aérienne.
 1) 669.125,64 2) 4.019.721,23 3) 3.154.839,96
 W tem wydatki nadzwyczajne na żeglugę powietrzną:
 Y compris les dépenses extraordinaires de la navigation aérienne.
 4) 1.999.014,29 5) 870.062,47 6) 294.942,31

II. Rozchody — Dépenses.

Dyrekcje Okręgowe — Directions	13	14	15	16
	Zwyczajne <i>Ordinaires</i>	Nadzwyczajne <i>Extraordinaires</i>	Razem rozchody na żeglugę powietrzną zwyczajną i nadzwyczajną <i>Total des dépenses ordinaires et extraordinaires de la navigation aérienne</i>	Ogółem rozchody zwyczajne, nadzwyczajne oraz na żeglugę powietrzną <i>Dépenses générales ordinaires, extraordinaires ainsi que de la navigation aérienne.</i>
	ŻEGLUGA POWIETRZNA <i>Navigation aérienne</i>			
			13 + 14	12 + 15
W.	41.064,77	477.549,24	518.614,01	247.905.245,97
R.	6.078,50	—	6.078,50	109.832.796,54
Wl.	380,00	12.951,97	13.331,97	101.332.261,88
P.	45.791,63	69.732,34	115.523,97	119.749.961,12
G.	3.189,66	8.412,44	5.222,78	161.362.488,43
Kt.	68.566,51	140.607,25	209.173,76	107.271.315,87
K.	15.901,75	228.277,83	244.179,58	131.805.996,78
L.	18.003,53	68.176,07	86.179,60	119.690.101,53
S.	4.647,44	—	4.647,44	52.001.921,49
M. K.	4.758.356,50	1.040.800,50	5.799.157,00	139.095.803,34
W. W.	—	—	—	5.002.610,31
H. I.	—	—	—	13.416.382,15
C. B. O. W.	—	—	—	6.268.251,28
C. B. R.	—	—	—	517.665,41
1931	4.955.600,97	2.046.507,64	7.002.108,61	1.315.252.802,10

