

NA PRAWACH RĘKOPISU.

SKRÓT OPISOWY  
ORGANIZACJI i DZIAŁALNOŚCI  
DYREKCJI WILEŃSKIEJ  
KOLEI PAŃSTWOWYCH

BR

W OKRESIE OD JEJ POWSTANIA ~~1918~~  
~~1918~~ AŻ DO DNIA 10 MAJA 1920 ROKU.



WILNO. ·· WYDANIE DYREKCJI WILEŃSKIEJ.  
DRUKARNIA J. ZAWADZKIEGO. 1920 ROK.

Wileń



287103



## SPIS RZECZY.

	Str.
Od Dyrekcji . . . . .	IV
<b>Część ogólna</b> . . . . .	<b>1—29</b>
1. Skróć historyczny . . . . .	3—8
2. Statystyczne dane o ludności i przemyśle . . . . .	8—9
3. Skróć opisowy . . . . .	9—26
a) Uniwersytet Wileński . . . . .	9—12
b) Kościoły w Wilnie . . . . .	12—21
c) Place . . . . .	21
d) Góry . . . . .	21—22
e) Okolice . . . . .	22—23
f) Puszcza Białowieska . . . . .	23—26
4. Kwestja drożyny i waluty . . . . .	26—29
<b>Część specjalna</b> . . . . .	<b>31—72</b>
Szkic organizacji i zarys działalności Dyrekcji Wileńskiej Kolei Państwowych . . . . .	31—35
I. Zarys działalności Wydziału Administracyjnego . . . . .	35—39
a) Zarys działalności działu zabezpieczeń i Zaopatrywań . . . . .	36—38
b) Zarys działalności Działu Sanitarnego . . . . .	38—39
II. Zarys działalności Wydziału Prawnego i Wywłaszczeń . . . . .	39—40
III. Zarys działalności Wydziału Finansowego . . . . .	40—43
IV. Zarys działalności Wydziału Dochodów . . . . .	43—46
V. Zarys działalności Wydziału Zasobów . . . . .	46—50
VI. Zarys działalności Wydziału Ruchu . . . . .	50—53
VII. Zarys działalności Wydziału Przewozowo-Taryfowego . . . . .	53—57
Organizacja Wydziału . . . . .	53—54
Dane o przewozach . . . . .	53—57
a) Przewóz ładunków wojskowych i kolejowych . . . . .	54—55
b) Przewóz podróźnych i bagażu . . . . .	55—56
c) Przewóz ładunków prywatnych . . . . .	56—57
Niedokładności przewozu . . . . .	57
VIII. Zarys działalności Wydziału Mechanicznego . . . . .	57—62
IX. Zarys działalności Wydziału Drogowego . . . . .	62—65
X. Zarys działalności Wydziału Elektrotechnicznego . . . . .	65—66
XI. Zarys działalności Wydziału Kolei Wązkotorowych . . . . .	66—68
XII. Zarys działalności Wydziału Leśnego . . . . .	68—70
XIII. Zarys działalności Wojskowej Straży Kolejowej . . . . .	70—72

### Spis rycin.

Góra Zamkowa . . . . .	4
Ogólny widok Wilna . . . . .	6
Zamek w Trokach . . . . .	7
Widok gmachu Uniwersyteckiego z dziedzińca . . . . .	11
Katedra Św. Stanisława . . . . .	13
Kościół Św. Anny . . . . .	15

Kaplica Ostrobramska . . . . .	17
Kościół Ś.Ś. Piotra i Pawła . . . . .	18
Kościół Reformowany . . . . .	20
Werki . . . . .	22

### Spis map i planów.

Plan Białowieskiej Puszczy . . . . .	24
Ogólna mapa Kolei Dyrekcji Wileńskiej . . . . .	32
Mapa ze wskazaniem odległości i stacji kolejowych . . . . .	73

### Spis tablic.

Tablica zabudowania miasta Wilna . . . . .	9
Tabela wzrostu cen na produkty w okresie od 1914 r. do 1920 r. . . . .	27
Tabela wahań walutowych . . . . .	28
Długość linii kolejowych ogólna . . . . .	31
Długość linii kolejowych w Poddyrekcjach . . . . .	34
Ilość pracowników . . . . .	36
Ilość przyjęć chorych przez personel lekarski . . . . .	39
Wykaz o przejazdach i przewozach na kolejach normalnego i szerokiego toru . . . . .	44
Takież Wykaz dla Kolei wązkotorowych . . . . .	45
Ilostan taboru . . . . .	51
Praca wagonów . . . . .	52
Ilostan parowozów . . . . .	52
Dane o przewozie wojskowym i kolejowym . . . . .	55
„Wykaz ilości parowozów normalno-torowych . . . . .	56
„Wykaz ilości parowozów szerokotorowych . . . . .	58
Wykaz ilości wagonów osobowych . . . . .	59
Wykaz ilości wagonów towarowych . . . . .	60
Ilostan wagonów i parowozów wązkotorowych . . . . .	67

## OD DYREKCJI.

Dnia 30 maja roku bieżącego miał się odbyć w Wilnie pierwszy Zjazd Prezesów wszystkich Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych przy udziale Ministra tych że kolei.

Zjazd ten, pierwszy na terenie Ziemi Wschodnich, nie tylko po odbudowie kraju, lecz pierwszy wogóle na Ziemiach Wschodnich, pod egidą Sztandaru Polskiego, po obejrzeniu prac wykonanych przez Dyrekcję Wileńską, rozpatrzeniu podstaw i wytycznych, które były przyjęte, jako ostoja dla twórczo organizacyjnej pracy, miał na widoku stworzyć spójność wzajemną i kontakt ogólny wśród wszystkich Dyrekcji Kolei Żelaznych Państwa Polskiego.

Bieg wypadków wojenno-politycznych wstrzymał czasowo urzędywistnienie zamierzonego Zjazdu.

Nie zważając na to, Dyrekcja Wileńska Kolei Państwowych, wychodząc z zasady, że zasadnicze oświetlenie stanu rzeczy i podanie tego stanu do wiadomości, nie tylko fachowców, lecz i szerokiego ogółu pracowników kolejowych, może i musi wytworzyć wzajemną łączność między różnymi działami zarządów kolejami, powzięła myśl opublikowania w formie sprawozdawczej wyników pracy swej, oraz współfunkcjonariuszów kolejowych, od początku objęcia przez nią zarządu kolejami w formie, czyniącej zadość, z jednej strony wymaganiom fachowców, zaś z drugiej — dostępnej dla szerszego ogółu.

Myślą przewodnią tego zamiaru było, po wykazaniu ogromu dokonanej pracy, przy najbardziej ujemnych warunkach, wskazać dobitnie jak ścisłym jest i musi być wzajemny kontakt między różnymi organami służby państwowej, mającymi na celu wyłącznie dobro i byt jak społeczeństwa tak i państwa samego.

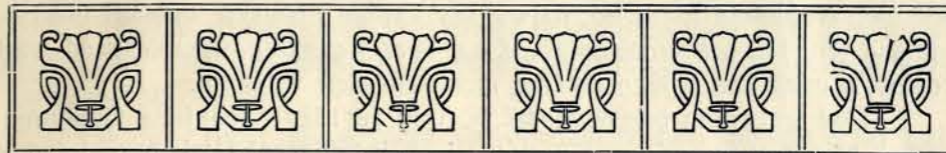
Bezstronny czytelnik, nie będąc nawet ścisłym fachowcem, pojmie dokładnie w czem powinna się ujawnić nie spólna i niejeden, prawdopodobnie, z nich, dołoży starań, by zgodnie z hasłem: „połączonymi siłami“, podążyć do wspólnego celu — wskazanego wyżej bytu.

Ponieważ nie wszyscy funkcjonariusze kolejowi są obznajomieni z przeszłością Wilna i zabytkami jego historycznymi, więc by uzupełnić tą lukę przytoczono w broszurze tej skrót historyczny miasta Wilna, opis ważniejszych zabytków jego i naszkicowany stan ekonomiczny miasta.

Czysty dochód ze sprzedaży tego wydawnictwa, dostępnego z powodu treści tylko dla funkcjonariuszy kolejowych, Dyrekcja przeznaczona na cele kulturalno-oświatowe.

OD DYREKCIJ

CZEŚĆ OGÓLNA.



## 1. Skrót historyczny.

Data powstania Wilna nie jest aż dotąd dostatecznie wyświetlona przez odpowiednie studia historyczne. Możemy nawet powątpiewać czy to się uda kiedykolwiek uczynić.

Gdy jedni, jak na przykład Szafarzyk, przypisują założenie Wilna Słowiańskim Wilkom już w drugim wieku po Chrystusie<sup>1)</sup>, drudzy, jak na przykład Długosz, przypisują to Litwinom, szczepu rzymskiego, pochodzenia z Italii<sup>2)</sup>, zaś inni znowu Waregom.

W każdym razie nie ulega wątpliwości, że już w czasach starożytnych Wilno, jako osada, lub miasto, istniało na wielkim szlaku handlowym, łączącym morze Bałtyckie z Czarnym. Istnieje cały szereg wskazówek, że w X wieku po Chrystusie bardzo dużo Norwegczyków podróżowało przez Wilno tym szlakiem.

Według Narbuta, gdy Krzyżacy zniszczyli główne uroczysko i świątynię pogańską Romowe, położone nad Dubissą, Wielki Książę Litewski Swintorog przeniósł na brzeg ujścia Wilenki (Wilejki) do Wilji świątynię narodowe pogaństwa litewskiego. On że, po śmierci swojej, został spalonym na stosie i pogrzebanym w tym miejscu przez syna swego Germunda (Germonta). Było to w 1270 r. po Narodzeniu Chrystusa. Świątynia ta, założona wśród uroczych gajów, znajdowała się u stóp terazniejszej góry Zamkowej.

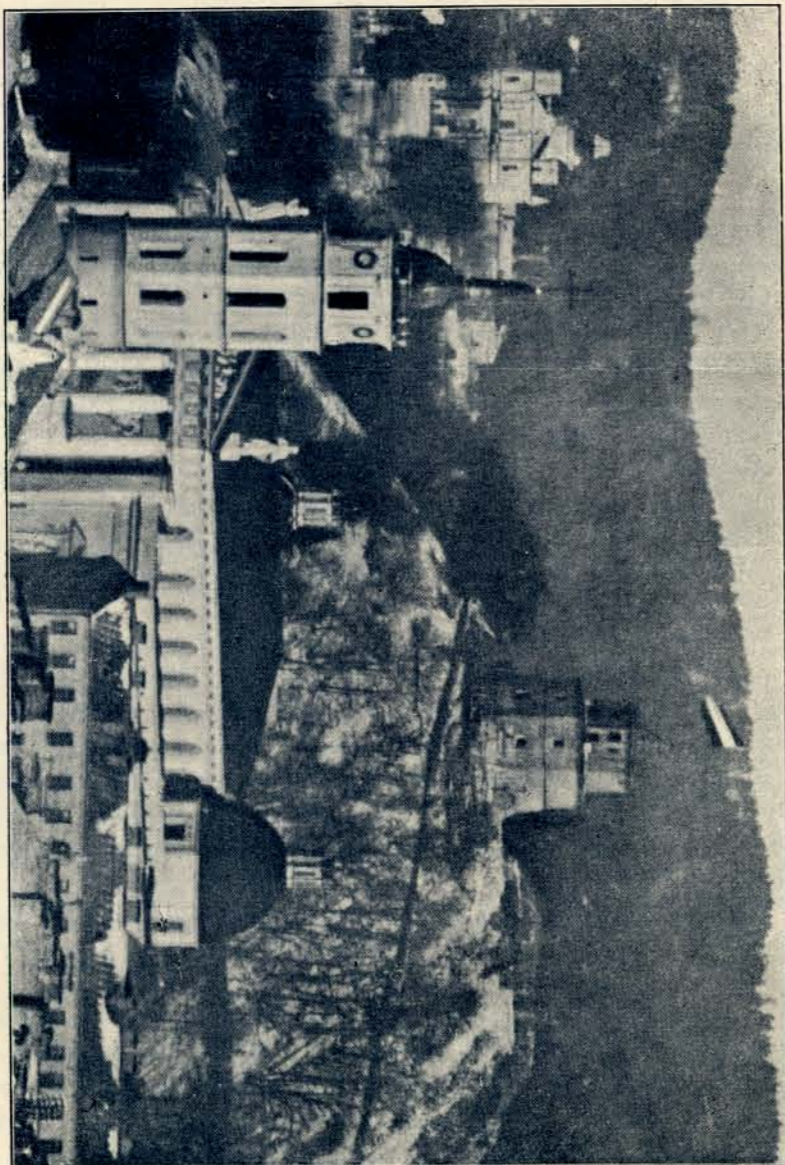
W roku 1320 Wielki Książę Litewski Giedymin, według twierdzeń jednych, syn władcy Litewskiego Witenesa, zaś według innych nie, zabił podczas polowania na jednej z Łysych Gór olbrzymiego tura, z kąd góra ta otrzymała nazwę Turzej — teraz Zamkowa. Zmęczony po łowach Giedymin nocował nad rzeką na pogrzebowym zgliszczu Swintoroga i miał dziwny sen. Widział on na Turzej górze olbrzymiego wilka, zakutego w pancerną zbroję, a z gardzieli wilka wychodziło wycie jakby stu

<sup>1)</sup> Wilno Lucjan Rydel Kraków 1915 r. Str. 7—9.

<sup>2)</sup> Wyprowadzenie Litwinów ze szczepu rzymskiego jest zupełnie błędne. Bliższe szczegóły o tem patrz: Aleksander Brücker. Starożytna Litwa. Warszawa 1904 r. str. 60.....

wilków. Wajdelota Lizdejko, najwyższy kapłan litewski, wyłożył Giedyminowi ten sen, przepowiadając, iż na Turzej górze powstanie gród warowny, a mieszkańcy jego zasłyną męstwem iście wilczym.

Pod wpływem przepowiedni, w tym że 1320 r. zakłada Giedymin zamek warowny na górze, a u stóp jej obok Świątyni Perkunasa i świętych zgliszcz, dolny zamek drewniany, zwany Niżnim albo Krzywym grodem.



Góra Zamkowa.

Ślady tak górnego jak i dolnego zamków, wielokrotnie niszczonych przez pożary, istniały jeszcze na schyłku XVIII wieku. Cenne nadzwyczaj,

jeżeli nie jedyne nawet wskazówki, określające stan tych zabudowań na schyłku XVIII i początku XIX wieku dają nam obrazy, wykonane przez Smuglewicza z natury.

W 1352 roku, na zgliszczu Swintoroga, zostało spalone ciało Kiejstuta, ostatniego pogańskiego Wielkiego Księcia Litewskiego.

W 1386 roku na miejscu świątyni pogańskiej buduje się kościół chrześcijański, dzisiejsza Katedra, na cześć świętego Stanisława. Znikły gaje uroczne, zamilkły pieśni wajdelotek.

Od tego czasu datuje się rozrost miasta Wilna, które za czasów Stanisława Poniatowskiego (na schyłku XVIII wieku) liczyło z górą 60,000 mieszkańców.

W przeciągu 600 lat, które upłynęły od dnia założenia Wilna, jako stolicy Wielkiego Księstwa Litewskiego, przez różne przechodziło ono koleje. Systematyczne pożary, przeważnie w XVII i XVIII stuleciu doprowadzały wielokrotnie prawie Wilno do zupełnego zaniku.

W roku 1654 podczas rzezi mieszkańców, uczynionej przez Moskali, pod wodzą Załotarenki, w której zginęło 25,000 ludzi, wzniecone pożary obróciły miasto w perzynę, tak, że według słów współczesnych, trzeba było szukać Wilna w Wilnie.

Nawała szwedzka z czasów Karola XII niszczy okolice Wilna doszczętnie i tłumy ludu, napływającego do Wilna umierają z głodu na ulicach miasta. „Rodzice pożerają swe własne dzieci; zaś inni trupy jedzą”. Tak opisuje stan miasta świadek naoczny Załuski. Rok 1786 jest ostatecznym aktem agonii samodzielności Litwy. Wojska imperatorowej wkraczają do Litwy i w 1788 r. zajmują ostatecznie Wilno.

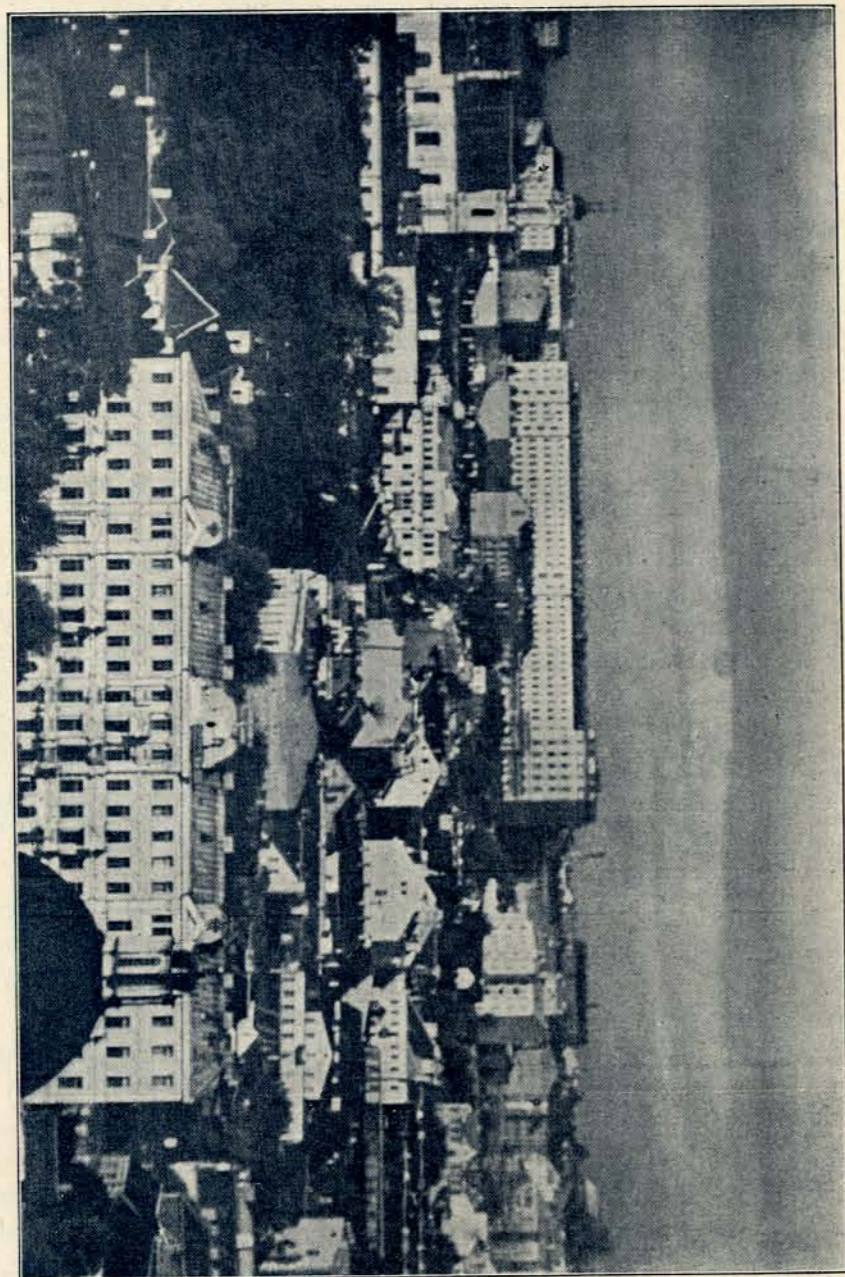
Bohaterski wysiłek pułkownika Jakóba Jasińskiego, udział w wyprawie Napoleona nie zmieniają losu historii. Wpływ Uniwersytetu i akcja czynna młodzieży podniecają uczucia narodowe miasta, lecz tragedia 1831 i 1863 roku przysłania kirem żalobnym nadzieje patrijotów Litwy.

Śmierć Konarskiego w 1836 r. na wzgórzu Pohulanki, szubienice wzniesione w 1863 r. przez Murawjewa, tysiące ludzi, gnanych za pomocą knutów na Sybir, wspólnie z narzeczonymi i żonami, za udział w powstaniu, uzupełniają martyrologię Litwy i miasta Wilna.

Zdawałoby się, że poczucie ducha narodowego, ideologia polskości zostały doszczętnie zniszczone. Taktyka rządu rosyjskiego, szerząca pozogę nienawiści między Litwinami i Polakami przyćmiewała wiarę, pokładaną w odrodzenie się kraju drogą legalną przez dumę państwową.

Okupacja niemiecka, która przetrwała prawie w przeciągu trzech lat (1915 — 1918) starała się uzupełnić dzieło zniszczenia kultury polskiej, rozpoczęte przez rządy rosyjskie. Równie brutalnie, rządy niemieckie, jak i rosyjskie, dążyły do stłumienia wszelkich przejawów kultury polskiej na Litwie i największe ciosy padały naturalnie z rąk okupantów na mieszkańców Wilna.

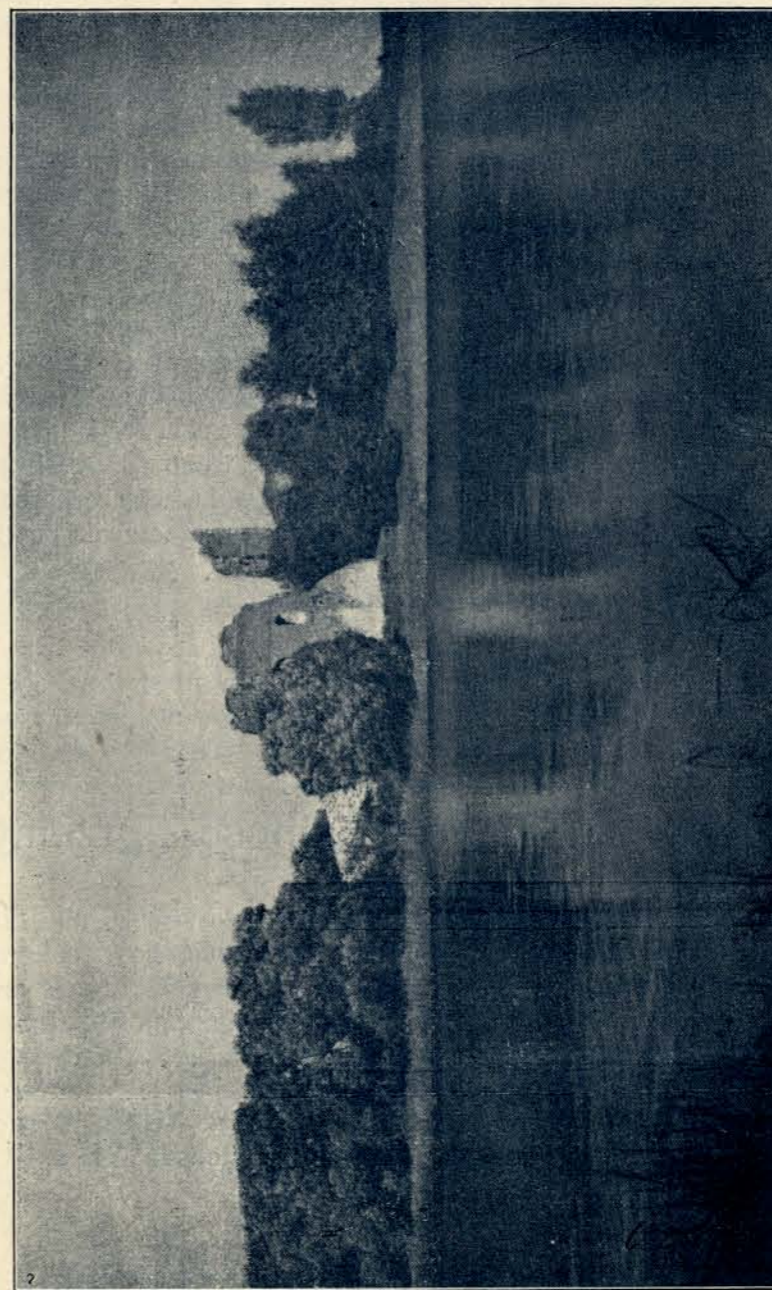
Areszty, rewizje, kary i systematyczne wydalanie obywateli i księży, posądzanych o agitację polską, były niemal codziennym zjawiskiem w Wilnie, podczas okupacji niemieckiej.



Ogólny widok Wilna.

W tym okresie rozwija się działanie P. O. W., przygotowujące zbrojne powstanie, by wyrzucić najeźdźców z Litwy i połączyć się

z P. O. W. w Kongresówce. Do zbrojnej akcji nie doszło, gdyż klęski poniesione przez Niemców na froncie zachodnim zmusiły ich do ewakuacji Wilna.



Zamek w Trokach.

Drugiego stycznia 1919 r. Władze Polskie objęły w posiadanie Wilno, lecz w kilka dni potem musiały ustąpić pod naporem przeważających

sił bolszewickich. Hordy bolszewickie, kierowane przez zwyrodniałych komisarzy, zapanowały w nieszczęsnym grodzie Giedymina.

Większość inteligencji, zmuszoną była ratować się ucieczką. Pozostała nieliczna garstka P. O. W., dodająca bodźca i otuchy mieszkańcom Wilna i wywierająca uczucie nieokreślonego strachu na komisarzy bolszewickich<sup>1)</sup>.

Po upływie czterech miesięcy nieliczny oddział wojsk polskich, pod dowództwem pułk. Beliny (Prażmowski), w wilnę Wielkiej Nocy, owładnął stacją kolejową w Wilnie. Zaczęła się zażarta walka. Bohaterska pomoc okazana przez kolejarzy garstce wojska, dała możliwość utrzymać dworzec kolejowy w rękach polskich, aż do przybycia posiłków, czem przechyliła szalę zwycięstwa na korzyść Polaków.

Nie sposób opisać tego entuzjazmu, który ogarnął mieszkańców miasta, gdy Wódz Naczelny wkroczył na czele towarzyszy bojów do rodzinnego miasta. Ludzie poważni wiekiem płakali z radości jak małe dzieci, były wypadki śmierci od radosnego wstrząśnienia. Wilno miało zawsze jakiś niewytłumaczony urok dla Polaków. Z imieniem tego miasta były połączone najświetniejsze czasy historii polskiej i ono w swoich murach wydało i wychowało szereg słynnych imion, chwałę i chlubę narodu polskiego. Stąd zrozumiałem i łatwym do pojęcia jest orzeczenie poety, gdy powiada:

„Kiedy patrzysz na tych ludzi,  
Gdy się w Litwie gości,  
Coś takiego w sercu wzbudzi  
Jakby płacz radości“.

## 2. Statystyczne dane o ludności i przemyśle.

Na pierwszy stycznia 1914 r. Wilno liczyło 203,970 mieszkańców według danych statystyki rosyjskiej<sup>2)</sup>). Niezwłocznie, bo w półtora miesiąca po zajęciu Wilna, władze niemieckie przeprowadziły spis ludności w dniu 1 listopada 1915 r. Według tego spisu ogólna ilość mieszkańców wynosiła na dzień wyżej wymieniony 140,840. W tej liczbie było mężczyzn 59,639, zaś kobiet 81,201. Około 60,000 ludzi ewakuowało się z Wilna czy też wymarło w przeciągu pierwszego roku wojny. Według narodowości spis wykazał następujące zestawienie w dniu 1 listopada 1915 r. i 1 kwietnia 1920 r.<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Eugenjusz Swierczewski. P.O.W. na Litwie. Wilno 1919 r. str. 27.

<sup>2)</sup> The States man's Year book... for the Year 1916, London. 1286.

<sup>3)</sup> Dane liczników odnoszą się do daty 1 listopada 1915 r. i są wzięte z pracy Michała Brensztejna „Spisy ludności miasta Wilna za okupacji niemieckiej“ Warszawa 1919 r. Str. 21, 22 i 24 Dane mianownika odnoszą się do 1 kwietnia 1920 r. i są wzięte od pana Witolda Czyży, Kierownika Centralnego Biura Statystycznego Zarządu miasta Wilna.

Narodowość	Liczba absolutna	‰	W y z n a n i e				
			Rzymsko-katolickie	Ewangielików	Prawosławnych	Żydów	Innych wyznań
Polaków	70.629 74.570	50,15 56,51	76.196	1158	2049	61.233	204
Żydów	61.265 47.186	43,5 35,76	Ogółem 140.840.				
Litwinów	3.699 2.933	2,6 2,22	<p><b>Uwaga:</b> Stan ludności w danej chwili ulega ciągłej zmianie wskutek przyływu i odpływu wojsk, a także stałej emigracji żydów za granicę.</p> <p>Na pierwszy czerwca 1916 r., według kartek chlebowych, ogólna ilość ludności dochodziła do wysokości 171.950.</p> <p>Zreformowany sposób wydawania kartek chlebowych zredukował tę liczbę w październiku do 142,218.</p>				
Rosjan	2.030 4.240	1,46 3,20					
Białorusinów	1.917 1.882	1,36 1,42					
Innych	1.300 1.170	0,93 0,89					
O g ó ł e m	140.840 131.961	100 100					

W czasie przedwojennym istniało 55 zakładów przemysłowych z liczbą robotników więcej niż 50 w każdym. W tej liczbie trzy zakłady przemysłowe miały więcej niż po 500 robotników, ale żaden nie miał więcej nad 1000 robotników. Dziś przemysł jakby zamarł. Innych danych, jako stale zmiennych, nie podajemy. Mogą one stanowić treść specjalnych monografii.

## 3. Skrót opisowy

### a) Uniwersytet Wileński<sup>1)</sup>.

Uniwersytet Wileński przechodził zmienne koleje w zależności od ducha i wymagań czasu, a także pod wpływem przemocy władzy zaborczej.

W 1578 r. Stefan Batory, król Polski, odkrywa wyższy zakład naukowy w Wilnie pod nazwą „Akademja Jezuicka“, która istniała aż do 1780 roku.

<sup>1)</sup> Ludwik Tur. Uniwersytet Wileński i jego znaczenie. We Lwowie 1903 r. Str. 7—19 49—60; 61.



W 1780 r. Akademia Jezuicka przeistacza się w Szkołę Główną Litewską. Istniała ona do roku 1803. W roku 1803 Szkoła Główna Litewska reorganizuje się w Uniwersytet Wileński. Istniał on do 1831 roku. W 1832 roku Uniwersytet Wileński przeistacza się w Akademię Wileńską. Istniała ona do 1842 r., w którym to roku jedyny wyższy zakład naukowy na Litwie został przez władze rosyjskie zamknięty ostatecznie.

W pierwszych latach istnienia, Akademia Jezuicka w Wilnie miała wybitnych profesorów o rozgłośniej sławie. Do liczby ich należeli: Skarga, Wujek, Łęczycki, Laterna i inni. Gdy ostatni wielki separatysta litewski Witold Kiejstutowicz<sup>1)</sup> marzył o samodzielności litewskiej językowej, a z nią i o kulturalnej, nie potrafił on urzeczywistnić swego marzenia, dzięki temu, że nie garnęło się do szeregów nowego (chrześcijańskiego) duchowieństwa, żadne pokolenie litewskie i pozostawiało Polakom i Niemcom wypełnienie jego szeregów. Większość ziemiaństwa litewskiego stanowczo od języka i obyczaju domowego się oddzielało. Jedną tylko Żmudź odległa, nie rzucała trybu języka ojcowskiego, lecz kroniki, dyplomy, akta pisały się po rusku i po rusku oplakiwano śmierć Witolda i po rusku wychwalano jego zasługi na piśmie. Ta walka między wpływami polskimi i ruskimi uzupełniła się odkryciem Akademii Jezuickiej, która dzięki wyżej wymienionym wybitnym jednostkom zapewniła stanowczo zwycięstwo kultury polskiej.

Niestety od połowy XVII wieku zaczyna się powolny upadek Akademii Jezuickiej. Nie spotykamy więcej, ani głośniejszych imion wśród profesorów, ani wybitnych, lub nawet lepszych dzieł. Podczas wojen ze Szwecją i Moskwą gmachy Akademii Jezuickiej mejednokrotnie padały pastwą pożarów.

Za czasów Saskich Akademia była, jak inne wyższe zakłady, odzwierciedleniem powszechnego upadku oświaty. Gdy Klemens XIV bullą z roku 1773 zniósł zakon Jezuitów na całym świecie, Komisja Edukacji Narodowej, na mocy postanowienia Sejmu z r. 1775, postanowiła odkryć Szkołę Główną. Wybitne postacie owoczesnego ministerjum oświaty jakto: Michał Poniatowski, Ignacy Potocki, Adam Czartoryski i Andrzej Zamojski, dołożyli wszelkich starań, by, zapomocą wyższych szkół, wzamian szkodliwego kierunku nauczania, wskazać nowe ideały i dążenia, wychować pokolenie rzeczywiście wykształcone i rozumiejące obowiązki wolnego obywatela Rzeczypospolitej Polskiej.

Na czele Szkoły Głównej stanął znakomity astronom Marcin Poczobut, gorliwy wykonawca postanowień Komisji Edukacyjnej. W liczbie profesorów znajdowali się ludzie wielkiej wiedzy i niepospolitych zdolności. Do grona ich należeli: Hieronim Strojnowski, profesor prawa natury i ekonomii politycznej, Dawid Pilchowski profesor wymowy i literatury, Tomasz Hussorzewski, profesor historii, Koliński i Karpowicz profesorowie

<sup>1)</sup> Polska w kulturze Powszechnej. Część I ogólna. W Krakowie 1918 r. str. 153—166.

nauk teologicznych, Wawrzyniec Gucewicz profesor architektury i Franciszek Narwojsz profesor matematyki. Przy schyłku XVIII wieku w skład



Widok gmachu Uniwersyteckiego z dziedzińca.

profesorów Szkoły Głównej weszły takie wybitne jednostki jak Jędrzej Śniadecki, profesor chemji i medycyny, Franciszek Smuglewicz, słynny

malarz i Stanisław Jundziłł, profesor botaniki. W 1803 r. dnia 18 maja został zatwierdzony statut Uniwersytetu i Główna Szkoła została przeistoczona w Uniwersytet Wileński. Został stworzony okręg naukowy Wileński, w skład którego wchodziły gubernie: Wileńska, Kowieńska, Grodzieńska, Mińska, Witebska, Mohilewska, Kijowska, Podolska i Wołyńska. Na czele Kuratorji Wileńskiej stanął Adam Czartoryski. Na rektora uniwersytetu został powołany słynny uczyony Jan Śniadecki. Otwarcie i zamknięcie roku szkolnego były zawsze wielkimi zdarzeniami w życiu Wilna i całej Litwy i odbywały się z wielką uroczystością i powagą, mając wszystkie cechy świąt narodowych.

Uniwersytet Wileński, jeden z najlepszych na świecie, chluba Wilna i Litwy przed światem, legł w 1831 roku zdruzgotany pod ciosem przemocy caratu.

W 1832 r. Uniwersytet został, jak wskazano już wyżej, przekształcony w Akademię, przyczem otworzono dwa działy: akademię medyczną i akademię duchowną.

Śród grona profesorów pozostali się: słynny Jędrzej Śniadecki, Adam Bielkiewicz, profesor anatomji i inni. Z liczby tych ostatnich słynął z umysłu niepospolitego i daru słowa profesor chirurgji Konstanty Parcjanko.

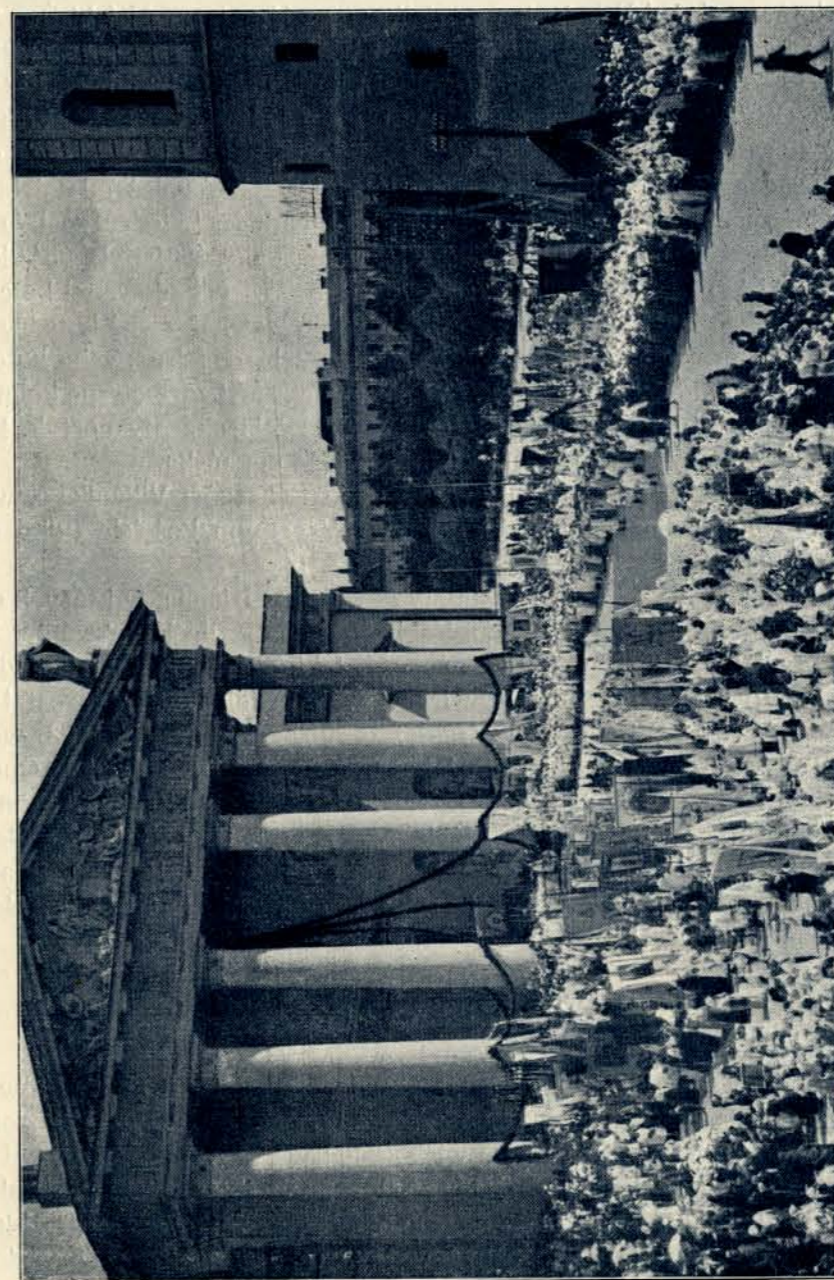
W akademii duchownej odznaczali się świetnymi wykładami w dziedzinie historii literatury polskiej Leon Borowski, w filozofji Kazimierz Le-nartowicz i w dziedzinie literatury łacińskiej Stanisław Hrymiewicz.

W 1842 r. zamknięte zostały zakłady naukowe w Wilnie. Zbiory, gabinety i biblioteki zostały zrabowane i wywiezione do Rosji. Ateny północne — tak nazywano Wilno — przestały istnieć.

Rok 1919 wskrzesił na nowo Wszechnicę Batorego. Na wykłady uniwersyteckie uczęszcza nie tylko młodzież, lecz i ludzie starsi wiekiem. Warunki wykładów są nadzwyczaj utrudnione z powodu braku książek, instrumentów i dostatecznej ilości personelu profesorskiego.

### b) Kościoły w Wilnie.

W walce kulturalnej i narodowej z jednej strony z wpływami Niemiec z drugiej Moskwy, a także w celu podporządkowania swoim dążnościom rdzenną ludność Litwy, ogromną rolę odegrywało duchowieństwo katolickie, które dokładało wszelkich starań, by ująć w swe ręce przewodnie myśli narodowej. Niezależnie od propagandy ustnej, Kościół Katolicki wpływał na wyobraźnię i podniesienie kultu religijnego, tak za pomocą ceremonjału obrządkowego, jak również odpowiednim ukształtowaniem świątyń religijnych. W zależności od psychiki narodowej, układu myśli i polotu twórczej fantazji, wytwarzała się w tym lub innym kierunku sztuka plastyczna każdego narodu, stwarzająca rozmaite przejawy swojej twórczości, nazywane stylami. Temuż losowi ulegało i budownictwo kościołów w Wilnie. Do wybitniejszych pod względem stylu i wykonania należą:



Katedra Św. Stanisława.

### Katedra Św. Stanisława <sup>1)</sup>

W dolinie Swintoroga, gdzie istniał niegdyś gaj dębowy, na gruzach świątyni Perkunasa, w której gorzał wieczny ogień Znicza, strzeżony przez wajdelotów, założył Władysław Jagiełło w cześć patrona Polski Św. Stanisława kościół Katedralny w 1387 roku. W 1407 roku po pożarze, który zniszczył katedrę w 1399 roku W. Ks. Lit. Witold odbudował katedrę w stylu gotyckim. Po szeregu pożarów w roku 1769, gdy niezwykle huragan szalał nad Wilnem, runęła wieża zegarowa, grzebiąc w swych gruzach księdza i sześciu kleryków. Kościół ucierpiał również od tej burzy do takiego stopnia, iż został zamknięty. Odbudowa katedry została zakończona na schyłku XVIII wieku i zaledwie w roku 1801 była poświęconą przez biskupa Kossakowskiego. Zewnętrzny styl odbudowanej katedry, nosi cechy neo-klasyczne z domieszką baroku, wewnątrz zaś katedry zachowano przeważnie cechy gotyckie. Na czterech rogach gmachu katedry wystają przebudówki kaplic i zakrystji. Wewnętrzne i zewnętrzne kolumny zbudowane w stylu greckim. Front katedry zdobi okazały portyk. Podstawę dzwonnicy katedry stanowi dawna wieża pogańska.

Wnętrze katedry ozdobione szeregiem obrazów Villami'ego, wizerunkami Smuglewicza i innych malarzy. W samym kościele tylko dwa ołtarze.

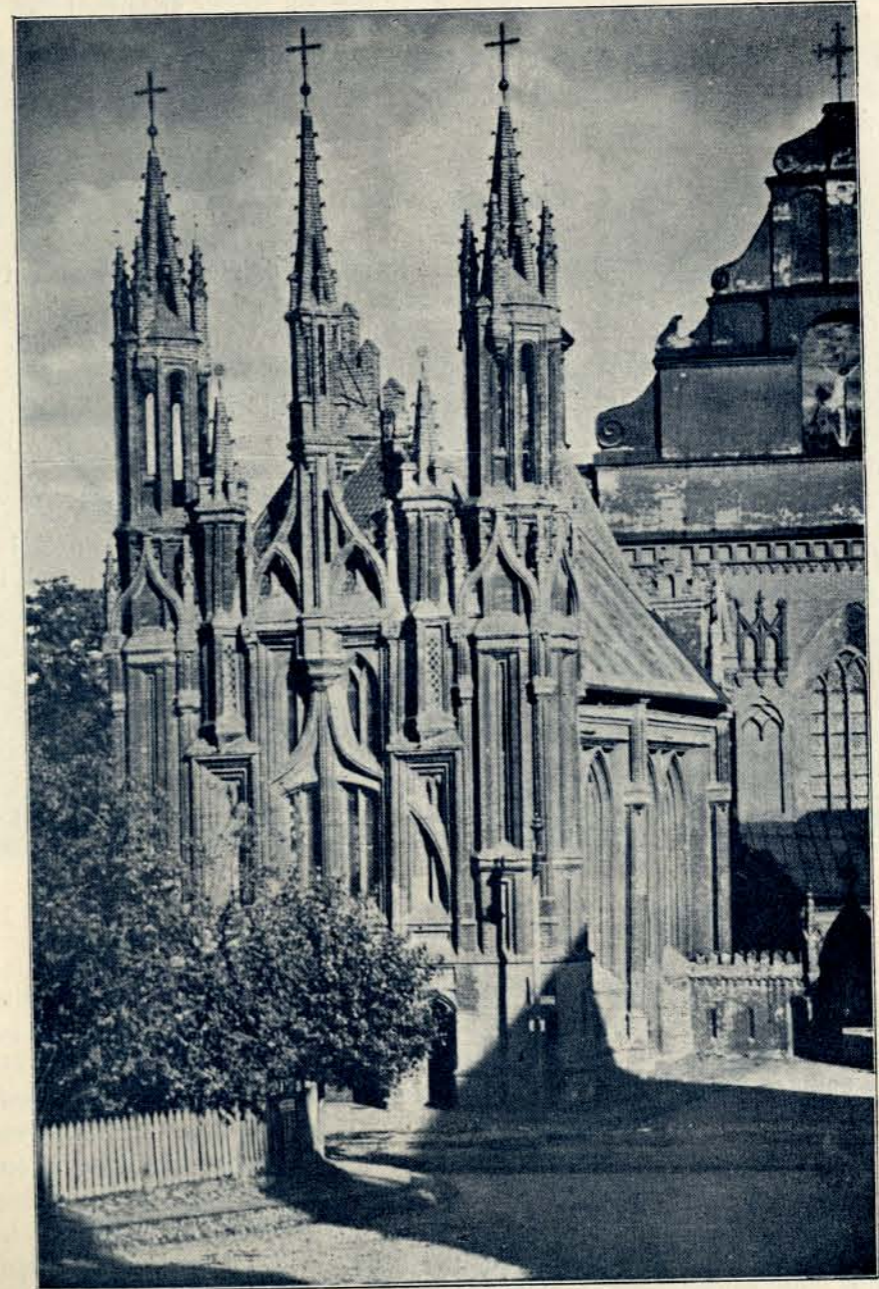
Pod kościołem i katedrą istniały dawniej podziemia, w których chowano umarłych. Tu są pochowani Kazimierz Korygałło i Aleksander Wigund, bracia Jagiełły. Tutaj że złożono zwłoki Zygmunta Kiejstutowicza, Świdrygiełły, Michała Zygmunowicza i w 1430 roku tutaj że został pochowany W. Ks. Witold, obok drugiej żony jego Anny. W 1573 zwłoki Witolda zostały przeniesione w głąb nawy w ścianie północnej. Oprócz tego tutaj że pochowani są kól Aleksander Jagiellończyk, Św. Kazimierz i obie żony Zygmunta Augusta Elżbieta i Barbara. Prócz tego ocalała od pożarów niewielka ilość nagrobków. Przy katedrze istnieje jedenaście kaplic, jedna zakrystja, skarbnica i archiwum. Historia katedry jest ściśle związaną z historją Litwy.

### Kościół Św. Anny.

Jedyny kościół, który ocalał prawie nietknięty od pożarów, to kościół Św. Anny, który został wybudowany w XIV w. w stylu gotyckiej architektury, w tak zwanym wiślano-baltyckim, albo krzyżackim odzieniu. Został on założony w 1392 roku przez żonę Wielkiego Księcia Witolda, Annę. Rydel podaje datę nieco odmienną mianowicie 1398—1402 r. Sama budowa została wykończoną w 1396 roku. Z budową tą są ściśle

<sup>1)</sup> Opis kościołów zrobiono na mocy danych zaczerpniętych przeważnie z prac d-ra Władysława Zahorskiego (Przewodnik po Wilnie. Kościół Św. Anny w Wilnie. Katedra Wileńska), z broszury Helena Romer (Wilno) „z broszury Lucjana Rydla (Wilno), i z broszury: Wilna „Eine vergessene Kunststätte“.

związane kilka legend. Podług jednej z nich mistrz budowniczy Wojciech z Mińska i zięć jego Jan, po wspólnym rozpoczęciu budowy, posprzeczali



Kościół Św. Anny.

się, przyczem teść, obrażony krytyką zięcia, porzucił budowę zapowiedziawszy, że nie udzieli żadnej pomocy swemu zięciowi. Po powrocie do

Wilna, gdy budowa kościoła została już ukończoną przez tego ostatniego, powodowany zawiścią, wobec piękna gmachu, teść stracił jakoby zięcia z rusztowań, a gdy ten, spadając uchwycił się deski, strzaskał mu głowę cegłą. Jan padł martwy u stóp swej młodej żony.

Opowiadają, że Napoleon, opatrując kościół Św. Anny, zachwycony jego pięknnością, powiedział, iż chciałby mieć możność przenieść go do Paryża na dłoń.

### Kościół Św. Jana.

Z kościołem Św. Jana są ściśle związane dzieje oświaty na Litwie. Założony w 1378 r. przez Władysława Jagiełłę na miejscu świątyni pogańskiej, został ukończony kosztem obywateli miasta Wilna w 1427 roku.

W 1513 roku została założona przy kościele szkoła parafjalna. Przy tymże kościele Jezuici założyli kolegium, które, aktem Stefana Batoryego, zostało przeistoczone w Akademię, zrównaną w prawach z Krakowską.

W tym kościele odbywały się dysputy z dysydentami i widowiska teatralne, grywane przez studentów kolegium. Od roku 1803 kościół ten należał do Uniwersytetu, potem do Akademii, zaś w 1841 r. stał zwykłym kościołem parafjalnym.

W 1740 roku kościół został odbudowany po pożarze takim jak go oglądamy teraz, za małymi wyjątkami, spowodowanymi przeróbkami, dokonanymi w 1826 roku przez rektora Pelikana.

Zbudowany jest kościół w stylu odrodzenia włoskiego z domieszką baroku. We wnętrzu kościoła znajdują się pomniki Adama Mickiewicza, Hieronima Strojinowskiego, Edwarda Odyńca i Ludwika Kondratowicza.

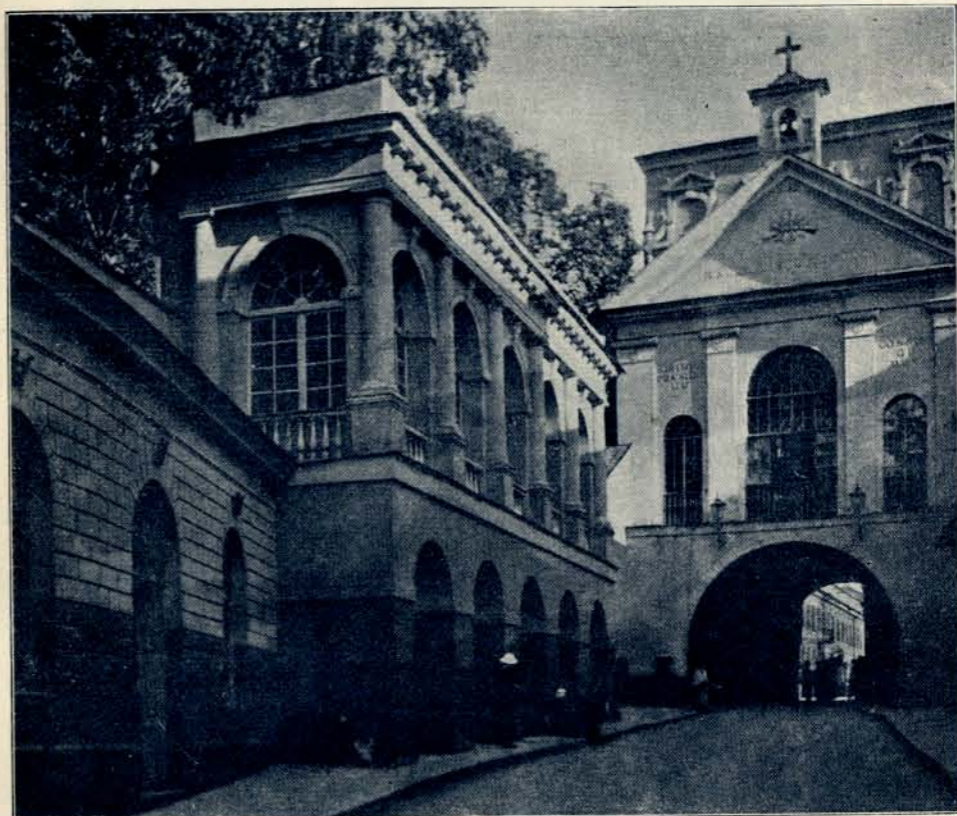
Kaplic w kościele siedem i obszerna zakrystja.

### Kościół Św. Teresy i kaplica Ostrobramska.

W roku 1624 został zbudowany obszerny klasztor dla Karmelitów Bosych, sprowadzonych z Lublina przez biskupa Wołłowicza. W 1635 rozpoczęła się budowa kościoła, która została ukończona w 1650 roku. W 1661 roku zbuntowani żołnierze, wojska litewskiego, wywlekli z kościoła wodza swego Żyromskiego i zabili go. W 1794 roku, podczas szturmów Ostrej Bramy, przez wojska rosyjskie, karmelici brali czynny udział w obronie. Pułkownik Diejew, dowódca jednego z oddziałów rosyjskich, celnym strzałem brata zakonnego z okna kaplicy Pocijowskiej, został położony trupem. W 1844 roku klasztor Karmelitów Bosych został zamknięty i oddany mnichom prawosławnym. Kościół Św. Teresy, nie zważając na żądanie duchowieństwa prawosławnego, nie został oddany dzięki, silnemu oporowi duchowieństwa katolickiego.

Przy kościele Św. Teresy nad bramą, znajduje się kaplica Ostrobramska, słynna swym cudownym obrazem Matki Boskiej.

Obraz Matki Boskiej w 1671 roku przeszedł w posiadanie Karmelitów Bosych. Po zakryciu klasztoru kaplicą Ostro-Bramską zarządzają proboszczowie kościoła Św. Teresy. Obraz Matki Boskiej od-



Kaplica Ostrobramska.

znacza się cechami szkoły włoskiej po-rafaelowskiej. Na twarzy widoczny jest rys, z którym związane podanie, iż ma to być ślad od cięcia mieczem przez żołnierza szwedzkiego, który po tym czynie został z taką siłą odtrącony, iż przeleciawszy nad miastem rozbił się o mur bramy zamkowej.

### Inne kościoły.

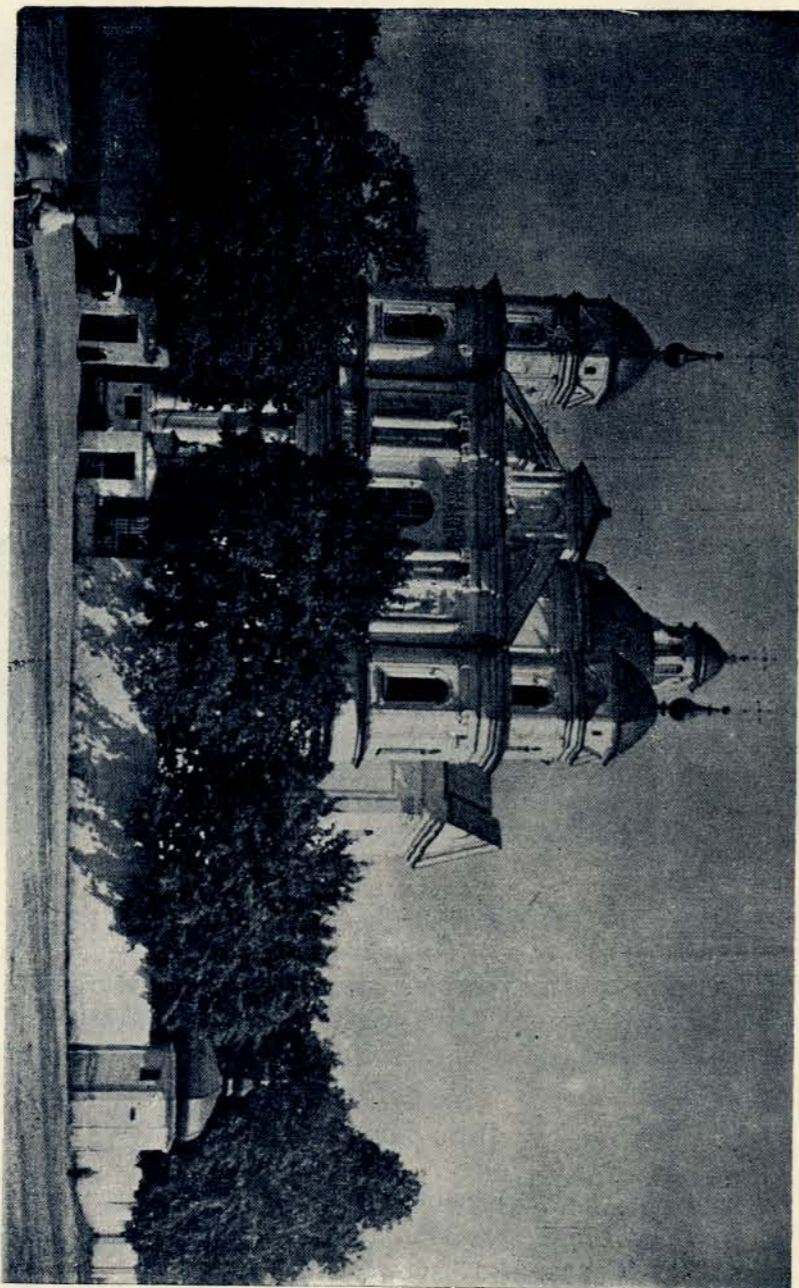
Z innych kościołów godne uwagi są:

*Kościół Św. Ducha* przy ulicy Dominikańskiej, wybudowany przez Władysława Jagiełłę; został odbudowany w 1770 roku.

Należał uprzednio do zakonników Dominikanów. Dziś jest to kościół parafjalny. Kościół słynie ze swych obszernych podziemi — według niektórych wskazówek dwupiętrowych. W podziemiach tych krypty są przepelnione trumnami, kośćmi i próchnem.



*Kościół ŚŚ. Franciszka i Bernardyna* znajduje się za kościołem Św. Anny, zbudowany w miejscu, gdzie był gaj poświęcony. W 1655 r. w koś-



Kościół Ś.Ś. Piotra i Pawła.

ciele tym został popełniony okrutny mord przez kozaków nad ludnością, która szukała w nim schronienia. Kościół słynie z obrazu cudownego Matki Boskiej Św. Michalskiej. Założonym został kościół przez Kazimie-

rza Jagiellończyka w 1469 roku. W tymże kościele znajduje się starożytny cudowny obraz Matki Boskiej Budzkiej, dar Klemensa VIII w 1598 roku. Szereg pomników i nagrobków zdobi kościół.

*Kościół Św. Mikołaja*, najstarsza w Wilnie świątynia, założona w 1323 roku jest obecnie we władaniu Litwinów. Nauki i śpiewy odbywają się w nim po litewsku.

*Kościół ŚŚ. Piotra i Pawła na Antokolu*. W miejscu, gdzie dawniej była pogańska świątynia bogini miłości i piękności. (Mylda — goddess of love, and beauty <sup>1)</sup>) w ogrodach Wielkiego Księcia Giedymina, gdzie podczas święta Lady odbywały się igrzyska i wróżby, gdzie splatano wianki i śpiewano pieśni, obecnie stoi kościół, zbudowany na wzór kościoła watykańskiego w stylu przejściowym od renesansu włoskiego do baroku. Piękna kopuła i całość budowy wydzielają się wspaniale na tle uroczej miejscowości Antokola.

Do miejsca tego przywiązana jest następująca poetyczna i stara legenda litewska.

W uroczej Skaistaj (skaistus — jasny, światły, wspaniały) córce dozorczy ogrodów książęcych, zakochał się młody dworzaniek i śpiewak zarazem Dajnos (Daina, os — pieśń, poemat). Chcąc pozyskać wzajemność dziewczyny on śpiewał jej tak cudne pieśni, że zasluchane w nich ptactwo milkło, drzewa przestawały szumieć, a Wilja bieg wody powstrzymywała. Lecz Skajstaj, chętnie słuchając pieśni, pozostała obojętną. Zrozpaczony Dajnos rzucił się w nurty Wilji i utonął. Bogini Milda, powodowana współczuciem przemieniła go w słowika, który odtąd, co noc pod oknami Skajstaj śpiewał pieśń miłosną. Zbudziło się serce dziewczyny i zapalało beznadziejną miłością dla zmarłego młodzieńca. Dziewczę zaczęło płakać, rozpaczać i niktło w oczach. Bogini Milda powodowana, jak uprzednio, współczuciem niedoli, przemieniła dziewczynę w krzak stulistnej róży, która wtedy kwitnąć poczyną, gdy słowik przestaje śpiewać.

Szereg innych kościołów, przeliczać które tu nie będziemy, ma każdy swoją historję, legendy i odegrywał tą lub inną rolę w życiu kulturalnym i politycznym Litwy. Z nich niektóre zostały przerobione na cerkwie, jak naprzykład: wspaniały kościół Św. Kazimierza (Sobór), a inne zamknięte zupełnie.

Na tle religijnym rozwijał się duch narodowy, na tle religijnym był on gnębiony, na tle religijnym budował on wiarę swą w przyszłość.

<sup>1)</sup> A Dictionary of the Lithuanian and English languages. By Anthony Lilas. Chicago 1903 str. 164.



Kościół Reformowany.

### c) P l a c e.

Śród placów godne uwagi są:

*Plac Łukiski*, znajdujący się w połowie ulicy Św.-Jerskiej (Adama Mickiewicza). Słynnym jest z tego, że w 1863 roku znajdowało się tu miejsce egzekucji powstańców.

Tu zostali rozstrzelani ksiądz Stanisław Iszora, ksiądz Ziemacki i powieszni: Zygmunt Sierakowski, Bolesław Kołyszko, Laskowicz, Dorminowski, młodzieniec Ignacy Zdanowicz i inni. Stracono ogółem 37 osób.

*Plac Ratuszowy* u zbiegu ulicy Wielkiej z Niemiecką.

Za czasów pogańskich i potem — miejsce tracenja zbrodniarzy. Na tym placu został oddany w ręce kata przez Stefana Batorego magnat litewski, Grzegorz Oscika za zdradę stanu.

*Plac Katedralny*. Opis tego placu w głównych zarysach jest podany przy opisie katedry i w skrócie historycznym.

### d) G ó r y.

*Góra Zamkowa (Turza)* jest położoną przy wschodniej stronie placu Katedralnego. Na wschodnim brzegu góry pozostała ośmioboczna baszta, murowana pozostałość Zamku Giedyminowego. Góra ta nazywa się też górą Swintoroga. We wschodniej jej stronie zakopywano w urnach popioły spalonych ciał książęcych. U stóp tej góry był położony zamek dolny, połączony z zamkiem górnym krytymi schodami. Z zamku szło podziemne przejście ku Wilence.

*Góra Trzykrzyska* nazywała się w starożytności Łysą. Oddziela się od Zamkowej kanałem Giedyminowym. Na tej górze istniał cmentarz pogański. Służyła ona również miejscem tracenja zbrodniarzy. Tu został powieszony przez Kiejstuta — Wojdyłło, szwagier Jagielly. Za czasów Olgierda zostali umęczeni przez pogan siedem Franciszkanów na tej górze. Na pamiątkę tego kazał Władysław Jagiełło postawić trzy krzyże, stąd nazwa góry Trzykrzyska.

*Góra Bekieszowa* znajduje się nad Wilenką za górą Trzykrzyską. Przyjaciół Stefana Batorego, arjanin Kacper Bekiesz, zmarły w Grodnie, został pochowany na tej górze z rozkazu króla, ponieważ nie mógł być pochowanym, jako arjanin, na cmentarzu katolickim. Stąd nazwa góry Bekieszowa.

*Bouffalowa góra (Pohulanka)*. Pohulanka słynną jest z widoku, który odkrywa się z niej na całe Wilno. W 1812 roku Napoleon wkroczył do Wilna przez Pohulankę. W 1839 r. 15 lutego na Pohulance został rozstrzelany przy jękach i płaczu tłumów ludu Szymon Konarski. Największy gmach w Wilnie, obecny lokal Dyrekcji Wileńskiej Kolei Państwowych, stoi na Pohulance.

*Ponarskie góry*. Na dziewiątej wiorście kolei żelaznej między Wilnem a Warszawą zbudowano tunel, przerywający góry Ponarskie, słynne ze swych malowniczych widoków, a także napadów zbójceckich.

Na górach Ponarskich Magistrat miasta Wilna wręczył w 1812 r. klucze miasta Napoleonowi. W 1831 roku góry Ponarskie były areną krwawej walki między wojskiem Giełguda i armją rosyjską. Z obu stron padło w tej bitwie 5 tysięcy zabitych i rannych.



Werki.

### e) Okolice.

Z okolic Wilna słyną pięknością swego położenia Werki, leżące na brzegu samej Wilji. Z lasów i gajów które nie tak dawno jeszcze otaczały Werki i stanowiły ich chlubę nie pozostało prawie nic.

Do Werek jest przywiązana legenda mająca ścisłą łączność z legendą o powstaniu Wilna.

Arcykapłan litewski Kriwe-Kriwejite pokochał i był wzajemnie kochany przez nadobną dziewczynę. Owocem tej miłości był syn. Za związek taki, w razie jego wykrycia, tak arcykapłana jak i dziewczynę oczekiwała kara śmierci. Szukając drogi ratunku Kriwe-Kriwejite wpadł na myśl wykorzystania okoliczności z powodu łowów W. Księcia.

Gdy W. Książę z orszakiem swoim wstąpił do lasu, w okolice, gdzie przemieszczał Kriwe-Kriwejite, usłyszał on płacz dziecka, zawieszzonego w ozdobnej kolebce w orle gnieździe na wysokim dębie. W zdjętej kolebce okazało się śliczne niemowlę. Wezwany dla wytłomaczenia tego zjawiska, arcykapłan rzekł Wielkiemu Księciu, że bogowie na dowód szczególnej pieczy i łaski darują dziecie te Księciu i że kiedyś, okryje ono sławą nie tylko imię jego, ale i Litwy całej — lecz by to urzeczywistnić bogowie wymagają, aby niemowlę było oddane na wychowanie temu arcykapłanowi. Książę zgodził się na to. Dziecię na pamiątkę zdarzenia otrzymało imię Lizdejki (od litewskiego słowa lizdas — gniazdo), a miejscowość, w której był płacz usłyszany, została nazwana Werki (od litewskiego słowa werkti — płakać, krzyczeć).

Lizdejko z biegiem czasu został Kriwe-Kriwejite i wytłomaczył Giedyminowi jego wieszczu sen o żelaznym wilku za co otrzymał nazwisko Radziwiła (Radynys — znaleziona rzecz, dar Boży, villa — miasto, osada, stolica).

W samym Wilnie znajduje się dużo ulic i domów, związanych nie tylko z historią tego miasta, ale i z wypadkami, mającemi ścisłą łączność z historią tak Litwy jak i Polski. Interesujących się więcej szczegółowemi danemi odsyłamy do pracy d-ra Władysława Zahorskiego pod tytułem: „Przewodnik po Wilnie“.

### f) Puszcza Białowieska <sup>1)</sup>.

Z dziejami Litwy i Wilna stoi w ścisłej łączności puszcza Białowieska.

Waleczne i dzikie plemię Jadźwingów przez bory i lasy Białowieży czyniło napady na żyzną, rolniczą Małopolskę.

Nazwę swoją Białowieża otrzymała prawdopodobnie od jakiegokolwiek bądź białej wieży, myśliwskiego zameczku Wielkich Książąt Litewskich.

Gdy Jagiełło z Witoldem przygotowywali się na wielką wojnę przeciw Krzyżakom, przez 8 dni w r. 1409 polowali w Białowieży dla zaopatrzenia się w potężny zapas grubej zwierzyny, mianowicie żubrów i łosi.

<sup>1)</sup> Według pracy Zygmunta Glogera: Białowieża. Warszawa 1907 r.

W tejże Białowieży, gdy w roku 1426 morowe powietrze pokryło żalobą całą Polskę, Witold i Jagiełło razem z żonami szukali tu bezpiecznego schronienia.



Plan Białowieżskiej puszczy.

Od czasów najdawniejszych puszcza zawsze była własnością panujących w kraju monarchów i stąd nazywana królewszczyzną.

Pierwszy pomiar puszczy został uczyniony w XVI wieku przez geometrów króla Zygmunta Augusta i otrzymała straż leśną, której obowiązki przechodziły dziedzicznie z ojca na syna.

Puszcza, prawdopodobnie przy pierwszym pomiarze geometrycznym, podzieloną została na 12 straży, odgraniczonych od siebie liniami przeciętymi na 12 łokci szerokości w kierunku promieni, rozchodzących się ze środka puszczy, w którym leżała wieś „Nowa-Białowieża“. Każda „straż“ miała kontur swych granic w rodzaju trójkąta, którego wierzchołek i kąt ostry zbiegał się ze wszystkimi innymi w Białowieży, a podstawa stanowiła mniej więcej dwunastą część zewnętrznego obwodu puszczy. Za czasów saskich były znane następujące nazwiska 12-tu straży, które przetrwały do wieku bieżącego:

1) Augustowska, 2) Narewska, 3) Browska, 4) Hajnowska, 5) Leśniańska, 6) Starzeńska, 7) Stołpowicka, 8) Krukowska, 9) Okolnicka, 10) Świetliczkowska, 11) Podbielska, 12) Dziadowłańska. Największą ze wszystkich była Browska, najmniejszą — Dziadowłańska.

Za czasów Stanisława Augusta organizacja nadzoru składała się: z zarządzającego puszcza nadleśniczego i podwładnych mu 12-tu strażników, z których każdy miał pod dozorem swoim jedną straż, pobierając za to, jako wynagrodzenie, dwie włóki roli i danyeli sobie z kilku chat, tak zwanych ogrodników, obowiązanych do dwudniowej w tygodniu robocizny. Każdy strażnik odpowiednio do rozległości swej straży miał od 5 do 15 podwładnych strzelców. Ogółem było w puszczy chat strzeleckich 122, a oprócz tego w pięciu wsiach: Kiwaczynie, Kamiennikach, Rożkowcach, Ćwirkach i Panasiukach, mieszkali tak zwani osacznicy, których obowiązek polegał na naprawianiu dróg w puszczy, stawianiu z oszczepami do obławy podczas łowów, i przygotowywaniu stogów siana dla dostarczenia żubrom obfitej paszy podczas zimy. Niewielka ludność puszczy dzieliła się na następne 4 kategorie: strażników, ogrodników, strzelców i budników. Ci ostatni, zajmujący się wypalaniem smoły, terpentyny, dziegciu i potażu, byli sprowadzani z nad Wisły i osadzani w puszczy. Za wyjątkiem kilku wiosek, pochodzenia czysto mazowieckiego, ludność kilkunastu siół innych, znajdujących się w obrębie puszczy Białowieżskiej jest rusińską.

Puszcza Białowieża obejmuje przestrzeń dawnej królewszczyzny w rozmiarze  $22\frac{2}{3}$  mil kwadratowych i puszczy Świsłockiej rozmiarem 7 mil kwadratowych, ogółem według danych statystyki rosyjskiej z roku 1912 dziesięcin 276.935.

Las jednolity rzadko gdzie się spotyka w puszczy Białowieżskiej. Sosna, dąb, jesion, osika, świerk, lipa, grab rosną obok siebie w bezpośrednim sąsiedztwie. Charakterystyczną cechą drzew jest ich wysokość. Każde drzewo rozrasta się tam przeważnie prostym, pozbawionym gałęzi pniem. Przeciętnie w całej puszczy przeważa sosna, mająca słoje tak cienkie, zwarte i smolne, jak w żadnej innej puszczy krajów słowiańskich. Sosna ta dostarcza najlepszy materiał na instrumenty smyczkowe na całym świecie; deski sosen tych są bardzo drogo opłacane na rynkach Londynu.

Słynne są w białowieżskiej puszczy miododajne lipy. Lipy te wyrastają równie wysoko i równie prosto jak sosna i dźwigają niewielką ko-



ronę z gałęzi na wierzchu. Zbierany przez pszczoły na tych lipach, miód ma kolor biały jak masło śmietankowe i wyróżnia się swoim szczególnym aromatem i smakiem i ceną bajeczną.

Puszcza Białowieska znana jest nie tylko z zalet i cech drzew rosnących na jej obszarach, lecz jeszcze w znacznie większym stopniu z tego, iż jest jedynym w Europie miejscem, gdzie przechowały się żubry do chwili obecnej. Druga miejscowość, gdzie istnieją jeszcze żubry są Stany Zjednoczone Północnej Ameryki. Czy znajdują się żubry obecnie na Kaukazie, w Karaczaju na zachód od Elbrusa, wątpliwą jest rzeczą.

Ze stacji byłej kolei Brzesko—Grajewskiej—Bielska, można dojechać koleją do samej Białowieży w środku puszczy położonej. Z Bielska jedzie się tylko dwie stacje, pierwsza na brzegu puszczy zowie się Hajnówką, druga zaś przez puszczy łączy Hajnówkę z Białowieżą.

#### 4. Kwestja drożyzny i waluty.

Burza szalejąca w Europie w postaci wojny bez przerwy w przeciągu lat kilku i która przeistoczyła się na Wschodzie w Rosji w prawdziwy huragan żywiołowy, zda się wstrząsnęła podwalinami i podstawami wiedzy ekonomicznej.

Nieraz słyszymy orzeczenie, że wywody ekonomji politycznej, kalkulacje nauki o skarbowości, nie mają dziś żadnego zastosowania, gdyż podłoże, na których były one oparte, okazało się fikcją naukową, czczą ideologią teoretyków.

Dla bezstronnego badacza rzecz przedstawia się w zupełnie odmiennym stanie.

W najbardziej żywotnej kwestji, mianowicie kwestji cen na produkty, oraz w sprawie walutowej, podstawy nauk ekonomicznych nie tylko nie zostały obalone, lecz odwrotnie, ujawniały słusność swych zasad kardynalnych.

Prawo podaży i popytu i rola czynników natury psychologiczno-społecznej, uzyskały stwierdzenie tak podstaw swoich jak i wywodów z nich.

Brak towarów, niezbędnie potrzebnych, przy ogromnym popycie na nich, możność spekulacji dzięki dezorganizacji dyscypliny społecznej, oraz sprzężyn administracyjnych i nieudolność organizacyjno-administracyjna musiały wywołać i wywołały szalony wzrost cen na produkty pierwszej potrzeby, oraz depresję waluty. Rzecz naturalna, że taki stan stworzył, jeżeli nie niemożliwe, to wielce skomplikowane i utrudniające warunki przeżycia dla ludzi niezamożnych.

Ci co żyją z pracy inteligentnej, nie mając warsztatów wytwórczych, musieli być poszkodowani w pierwszej linji. Stąd warunki życia proletariatu inteligentnego wytwarzają nieraz dramat przerażający.

Stan stopy życiowej, to co Anglicy nazywają „Standard of life“ spadł w tak silnym stopniu, że zdaje się niemożliwym prawie podnieść go do pierwotnej, przedwojennej chociażby normy.

Proste zestawienia wzrostu cen na produkty pierwszej potrzeby udowadniają namacalnie słusność co tylko orzeczonych wywodów. Ceny wzrastały i wzrosły w znacznie większym stopniu, niż wzrastała i wzrosła płaca zarobkowa pracowników w dowolnej instytucji, czy to państwowej, czy to społecznej. Niżej przytoczona tablica wskazuje rozmiar wzrostu cen w mieście Wilnie, oraz do jakich rozmiarów absolutnych musiały być podniesioną płaca zarobkowa przeciętnie średniego funkcjonariusza, by utrzymać stopę życiową na uprzedniej wysokości. Ceny w okresie od stycznia tylko 1920 r. do maja 1920 r. wzrosły przeciętnie więcej niż o 200%.

Tabela wzrostu cen na produkty pierwszej potrzeby w Wilnie od lipca 1914 r. do maja 1920 r. Ceny w markach polskich <sup>1)</sup>.

NAZWA PRODUKTÓW	CENY W OKRESIE CZASU				Wzrost cen od lipca 1914 r. do stycznia 1920 r. w procentowym stosunku
	Lipiec 1914	Lipiec 1919	Styczeń 1920	Maj 1920	
M a s ł o	1.00	15.00	30.00	80.00	2.900%
S ł o n i n a	0.60	12.00	20.00	75.00	3.233%
Mięso wołowe	0.30	8.00	15.00	30.00	4.900%
J a j k o	0.08	1.00	4.00	3.00	4.900%
M l e k o	0.24	2.20	8.00	7.00	3.233%
C l e b	0.10	3.50	7.00	10.00	6.900%
M ą k a	0.10	4.00	12.50	20.00	12.400%
K a s z a	0.08	4.00	7.00	9.00	8.650%
M y d ł o	0.24	8.00	12.00	30.00	4.900%
K a r t o f l e	0.06	0.70	1.75	1.40	2.806%
S ó l	0.04	0.60	1.70	2.50	4.150%
C u k i e r	0.30	5.00	40.00	50.00	13.233%
O b u w i e	60.00	400.00	600.00	1.000.00	900%
U b r a n i e	160.00	800.00	2.000.00	3.000.00	1.150%
Przeciętny wzrost cen					5.304%
Pensja miesięczna	70	1.482	3.782		

<sup>1)</sup> Dane statystyczne, przytoczone w niniejszej tabeli, są udzielone przez p. Witolda Czyżę, Kierownika Centralnego Biura Statystycznego zarządu miasta Wilna, w postaci wyciągów z jego sprawozdań.

Drożyzna taka stwarza nadzwyczaj uciążliwe warunki bytu dla mieszkańców Wilna. Niektórzy z nich w literalnym znaczeniu tego słowa mrą z głodu, lub rzucają się w odmet przestępstwa, by taką drogą chociażby chwilowo polepszyć swój byt.

Silna dłoń i umiejętna organizacja muszą koniecznie być przeciwnymi takiej szalonej drożyznie, która w wielu wypadkach jest wywołaną przez spekulację, albo też niedostateczne zaoprowizowanie miasta. Lecz głównym czynnikiem, wywołującym drożyznę—jest stagnacja w rolnictwie, przemyśle i handlu.

Ujemny bilans handlowy kraju wywołuje spadek waluty, a fakt ten wpływa znowuż ujemnie na cenę produktów, podnosząc ją w górę w znacznie większym stopniu od niżki walutowej. Brak przedmiotów pierwszej potrzeby i niemożebność ich kupna anuluje w wielu wypadkach wartość pieniędzy.

Jeżeli dodamy ku temu, że na zwyżkę cen wpływa również uprawiana szeroko na kresach spekulacja znakami pieneznemi, to zupełnie zrozumiałą i jasną będzie ta droga, która może doprowadzić do uzdrowienia chorobliwego stanu ekonomicznego w kraju. Dla uzupełnienia załączamy tabelę wahań walutowych za okres czasu od 1 października 1919 roku do 1 maja 1920 roku.

**Tabela wahań walutowych w Wilnie od 1 października 1919 r. do 1 maja 1920 roku <sup>1)</sup>.**

W A L U T Y	CENA W MARKACH POLSKICH NA KAŻDY PIERWSZY DZIEŃ MIESIĄCA							
	Paźdier- nik	Listopad	Grudzień	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	M a j
Ruble carskie 500	„	115	121	168	168	167	201	227
„ „ 100	101	116	118	161	164	161	196	225
„ „ drobne	„	102	110	155	158	160	182	200
„ dumskie 1000	33	48	45	49	51	42	48	50
„ „ 250	29	42	40	44	44	41	42	42
Kierenki	16	15	11	16	19	21	15	13
Ost ruble wielkie	260	308	171	222	199	176	206	280
„ „ drobne	127	140	153	193	194	159	184	270
Marki niemieckie								
„ wielkie	141	162	170	238	225	165	210	290
„ „ drobne	137	148	147	204	220	167	172	270
K o r o n y	50	49	60	76	71	70	68	68

<sup>1)</sup> Dane tej tabeli są poczerpnięte od Kierownika działu walutowego Sekcji Skarbowej Komisarjatu Generalnego Z. C. Z. W. p. S. Januskiewicza. Ułamki mniejsze od połowy są odrzucone, zaś większe zaokrąglone do całych liczb.

## CZEŚĆ SPECJALNA.

## Szkic organizacji i zarys działalności Dyrekcji Wileńskiej Kolei Państwowych.

Dnia 19-go kwietnia 1919 r. Wojska Polskie oswobodziły Wilno od najazdu bolszewickiego. Niezwłocznie po zdobyciu miasta została założona Ekspozytura Wileńska Dowództwa Kolei Wojskowych Litewskich (DKWL) w Białymstoku, która w miarę posuwania się Wojsk Polskich na wschód i północ, obejmowała koleje na zajętych terenach.

15-go sierpnia 1919 r. Ekspozyturę Wileńską skasowano, a zarząd kolejami Okręgu Wileńskiego przeszedł bezpośrednio do Dowództwa Kolei Wojskowych Litewskich (D. K. W. L.).

Na terenach wschodnich zarząd kolejami objęło Dowództwo Kolei Wojskowych Białoruskich (DKWB) z siedzibą pierwotnie w Brześciu, a następnie w Mińsku.

Dnia 10-go grudnia 1919 r. D. K. W. L., a dnia 15-go grudnia tegoż roku D. K. W. B. zdały jurysdykcję nad wyżej wymienionymi kolejami cywilnemu zarządowi, który został zorganizowany pod nazwą Dyrekcji Wileńskiej Kolei Państwowych.

Od tego czasu zaczęła się systematyczna organizacyjna praca Dyrekcji i jej Wydziałów.

Ogólna długość linii, objętych przez Dyrekcję Wileńską wynosiła 3709 kilometrów (nie rachując kolejek wązkotorowych), z których 2392 kil. dwutorowych i 1317 jednotorowych, czyli razem 6101 kil. pojedynczego toru,—w tem: toru normalnego (1435 milimetr.) 4518 kil. i szerokiego (1524 milim.) 1583 kil.

Dane te w zestawieniu wskazane są w niżej załączonej tabeli.

Długość linii kolejowych			Ogólna długość torów kolejowych w kilometrach	W tej liczbie	
Ogólna w kilometr.	W tej liczbie			Toru normalnego; szerokość 1435 milimetrów	Toru szerokiego; szerokość 1524 milimetrów
	Dwutorowych	Jednotorowych			
3709	2392	1317	6101	4518	1583

UWAGA: Niezależnie od tego Dyrekcja Kolei Wileńskiej, z ogólnej liczby wązkotorowego toru, mianowicie 3150 kilometrów, eksploatuje sama około 400 kilometrów, reszta toru pozostaje w rozporządzeniu Zdobyczy wojennej, lub też innych urzędów.

Przy tworzeniu organizacji Dyrekcji Wileńskiej zastosowanym został nowy system organizacyjny, opracowany w M. K. Ż. w 1919 r. i zaaprobowany przez byłego kierownika M. K. Ż. inżyniera Eberhardta. System ten, oparty na amerykańskich wzorach, polegał w zastosowaniu jak największej decentralizacji w celu powiększenia sprężystości w działaniu, za pomocą podziału linii kolejowych na Oddziały Dyrekcji (Poddyrekcje). Na czele każdego Oddziału Dyrekcji stoi Dyrektor jego z prawami Wice-Prezesa Dyrekcji.

Zarząd Dyrekcji Kolei dzieli się na dziesięć zasadniczych Wydziałów i trzy dodatkowe.

- Zasadnicze:
- 1) Administracyjny,
  - 2) Prawny i Wywłaszczeń,
  - 3) Finansowy,
  - 4) Dochodów,
  - 5) Zasobów,
  - 6) Ruchu,
  - 7) Przewozowo-Taryfowy,
  - 8) Mechaniczny,
  - 9) Drogowy,
  - 10) Elektrotechniczny,
- Dodatkowe:
- 1) Kolei Wązkotorowych,
  - 2) Eksploatacji Lasów,
  - 3) Straży Kolejowej.

Ilość Oddziałów Dyrekcji obecnie jest pięć. Zarządy ich znajdują się: w Wilnie, Mińsku, Lidzie, Brześciu i Białymstoku.

Zarząd każdego Oddziału Dyrekcji dzieli się na 7 Wydziałów:

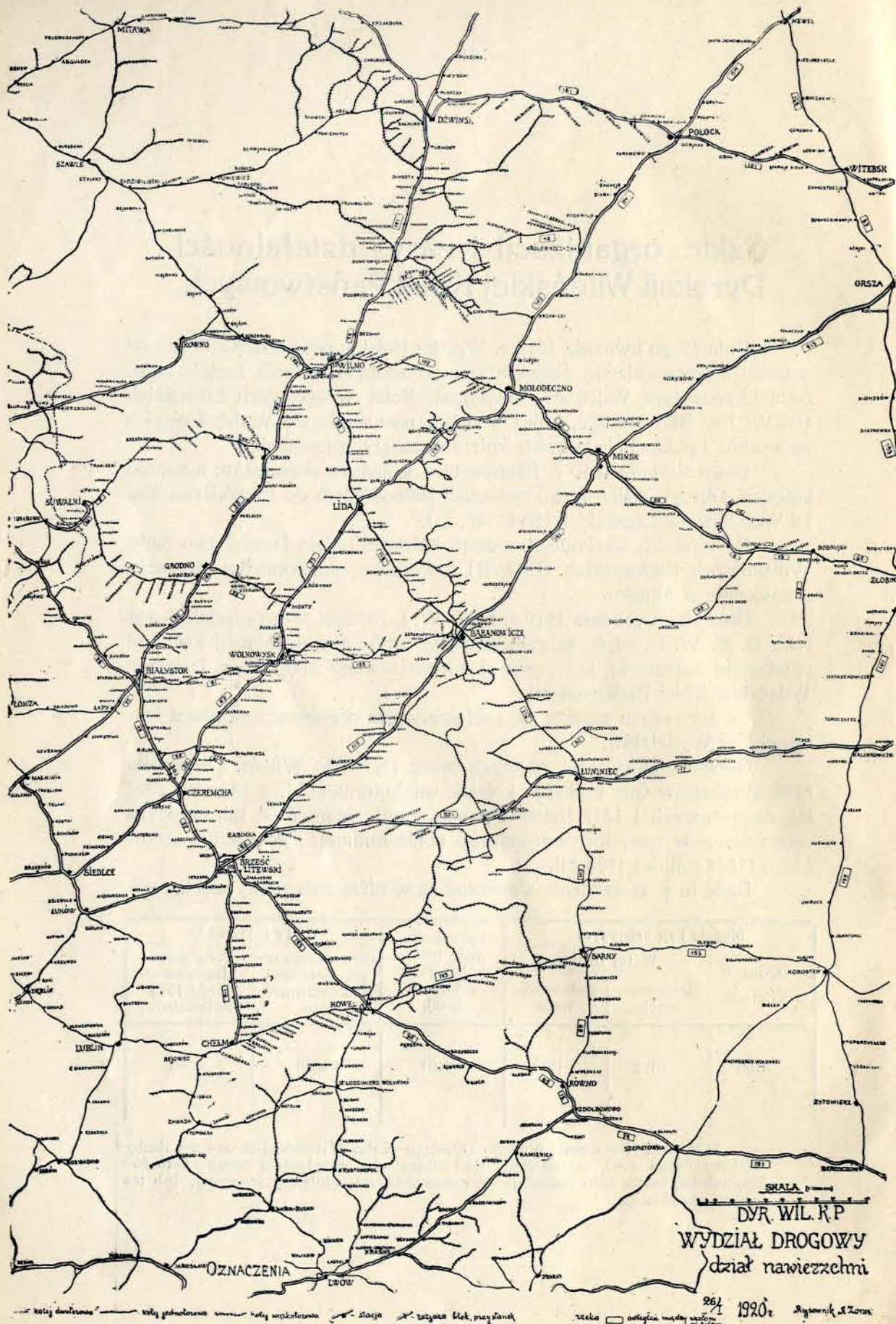
- 1) Administracyjny,
- 2) Rachunkowy (Buchalteryjny),
- 3) Drogowy,
- 4) Mechaniczny i Zasobów,
- 5) Elektrotechniczny,
- 6) Ruchu,
- 7) Przewozowo-Instrukcyjny.

Do każdego z powyższych Oddziałów należą również i linie wązkotorowe, które znajdują się w obrębie Oddziału.

Długość linii kolejowych i torów w Oddziałach Dyrekcji jest wskazaną w niżej przytoczonej tabeli.

Cały Zarząd Dyrekcji oraz Poddyrekcji mieści się w jednym gmachu. Jest to, jak udowodniła praktyka amerykańska, niezbędnym warunkiem dla stworzenia organizacji sprężystej, szybkiego załatwienia spraw i skoordynowania nieustannej pracy wspólnej poszczególnych Wydziałów służb kolejowych.

Wszystkie sprawy lokalne załatwiają się bezpośrednio przez Oddziały. Oddziały wypłacają pensję funkcjonariuszom, zarządzają aprowizacją i im bezpośrednio jest podporządkowany tak niższy jak i średni



Nazwa Poddyrekcji	Długość linii kolejowych			Ogólna długość torów kolejowych w kilometrach	W tej liczbie	
	Ogólna w kilometr.	W tej liczbie			Toru normal.; szerokość 1435 milim.	Toru szerok.; szerokość 1524 milimetrów.
		Jednotorowych	Dwutorowych			
Wileńska . . .	608,3	388,7	219,6	997,0	430,0	567,0
Mińska . . . .	648,1	449,9	199,2	1099,0	649,0	450,0
Lidzka . . . .	703,3	343,6	359,7	1046,9	919,4	127,5
Białostocka . .	708,8	408,0	300,8	1116,8	1116,8	—
Brzeska . . . .	1039,5	801,8	237,7	1841,3	1402,8	438,5
Ogółem.	3709,0	2392,0	1317,0	6101	4518,0	1583,0

personel. Przyjęcie na służbę, tranzlokata i zwolnienie tego personelu wykonują Oddziały bezpośrednio. Oddziały czynią również odbiór materiałów, dostarczanych przez przedsiębiorców i dyslokowanych w obrębie Poddyrekcji. Oni mają nadzór nad zaopatrzeniem podległych im rejonów w niezbędne materiały, części zapasowe i inwentarz, kierują całym ruchem i zarządzają personelem wykonawczym, mechanicznym, drogowym i elektrotechnicznym.

Ogólne dyrektywy otrzymują Oddziały od Dyrekcji Okręgowej.

W celu uzgodnienia działalności wszystkich Wydziałów, jak o tem wskazano wyżej, odbywa się w Dyrekcji Okręgowej co tydzień w poniedziałki, Narada Dyrekcyjna, w której, pod przewodnictwem Prezesa Dyrekcji, biorą udział wszyscy Dyrektorowie Wydziałów. Na posiedzenia Narady wnoszą się wszystkie sprawy ważniejsze, oraz rozstrząsają się sprawy zarządzenia, dotyczące więcej niż jednego Wydziału.

W najbliższym czasie będą zwoływane w Dyrekcji Okręgowej posiedzenia Dyrekcyjnej Rady Kolejowej, przy udziale przedstawicieli Zarządu Cywilnego Ziem Wschodnich, Władz Wojskowych oraz Organizacji Społecznych, w celu rozważania ważniejszych spraw kolejowych, dotyczących kwestji przewozów, taryf, budowy i rozbioru kolei wązkotorowych i innych, mających ścisłą łączność z kolejami i życiem ekonomicznym kraju.

Wychodząc z założenia, że tylko stały kontakt i współpraca organów kolejowych ze wszystkimi czynnikami odnośnych władz i organizacji społecznych może dać rękojmię w sprawności kolei i zadość uczynić wymaganiom życia, Dyrekcja Wileńska robi starania, aby pierwsze posiedzenie Rady Dyrekcyjnej odbyło się nie później jak w czerwcu roku bieżącego.

W celu skreślenia całokształtu działalności Dyrekcji Wileńskiej, przytacza się niżej szkic stanu poszczególnych Wydziałów, w jakim Dyrekcja

objęła ich w posiadanie od władz wojskowych, oraz wskazane są przyczyny organizacji nowych Wydziałów i przytoczony skrót prac wykonanych przez każdy Wydział poszczególny w okresie do dziesiątego maja od chwili objęcia we władanie zarządem Kolei przez Dyrekcję Wileńską.

## I. Zarys działalności Wydziału Administracyjnego.

Zakres działalności Wydziału Administracyjnego rozciąga się na sprawy personalne, dotyczące się całej Dyrekcji, sprawy zabezpieczeń i zaopatrzeń, sanitarne i kulturalno-oświatowe.

W chwili objęcia zarządu kolejami przez Dyrekcję Wileńską prowizoryczne obliczenie określiło ilość etatowych pracowników w sumie 13,000 zaś nietatowych w sumie 18,000.

Obecna liczba pracowników wzrosła do 36,810, w zależności od rozszerzenia terenu, obejmowanego stopniowo przez Dyrekcję, a także zawdzięczając zorganizowaniu nowego Wydziału Leśnego, pracom nad przekuciem torów i innym niezbędnym robotom kolejowym.

Pierwotny procent robotników prawosławnych wynosił 41% od ogólnej liczby. Obecnie ten procent zwiększył się nieco, wobec zwiększenia się ogólnej liczby pracowników i mniejszych przeszkód, stawianych przez Administrację w przyjmowaniu prawosławnych z powodu zupełnego braku odpowiednio wykwalifikowanych polaków kolejarzy.

Na zwiększenie ilości personelu narodowości rosyjskiej wpłynęło również przyjęcie personelu na liniach i stacjach zdobytych u bolszewików (Kalinkowicze i inne).

Większy wykaz obecnej ilości pracowników na kolej, w porównaniu do uprzednio obliczonych, tłumaczy się tem także, że początkowo M. K. Ż. nie określiło ściśle co należy rozumieć pod kategorią stałych dziennych i sezonowych pracowników dzięki czemu do uprzedniego wykazu nie byli wciągnięci wszyscy stali dzienni płatni robotnicy.

Ogólna ilość pracowników przypadająca na kilometr toru kolejowego, waha się, jak to widać z niżej przytoczonej tabeli, w granicach od 6.95 do 14.48. Największa ilość pada na Oddziały Wileński i Miński i tłumaczy się to tem, że w nich skoncentrowana jest największa ilość pracowników na warsztatach mechanicznych, oraz że linje te są przyfrontowe, co wymaga stałego trzymywania pewnej rezerwy personelu, tak dla obsadzenia linii w razie posunięcia się wojsk naszych naprzód, jak również wobec znacznych i nagłych wahań w ruchu na odcinkach przyfrontowych, w zależności od przegrupowań wojsk i rozmaitych żądań na powozy wojskowe.

Należy zaznaczyć, że do ogólnej ilości personelu jest włączony także i personel kolei wązkotorowych. W zależności od tego tłumaczy się zwiększona ilość pracowników na Oddziale Wileńskim, w obrębie którego leży grupa Święciańska linii wązkotorowych z warsztatami w Święcianach (ogółem 651 pracowników — w tej liczbie dziennych 350).

Tabela ilości pracowników w Oddziałach i całej Dyrekcji oraz stosunek tej ilości względnie do jednego kilometra toru kolejowego.

N A Z W A ODDZIAŁÓW	Ilość pracowników		Długość linii w kilometrach	Ilość pracowników na 1 kilometr		Ogólna ilość pracowni- ków prze- ciętnie na 1 kilometr linji.
	Etato- wych	Nietato- wych (rze- mieśln. ro- botników)		Etato- wych	Nietato- wych (rze- mieśln. ro- botników)	
Wileński	3939	4872	608,3	6,47	8,01	14,48
Miński	4014	4950	649,1	6,18	7,62	13,80
Białostocki	2885	2477	708,8	4,09	3,49	7,58
Brzeski	6093	2687	1039,5	5,86	2,58	8,44
Lidzki	2226	2667	703,3	3,16	3,71	6,95
	19157	17653 <sup>1)</sup>	3709	5,17	5,76	9,93

<sup>1)</sup> W tej liczbie także personel linii wąskotorowych.

### a) Zarys działalności Działu Zabezpieczeń i Zaopatrywań.

Dowództwo Kolei Wojskowych Litewskich i Białoruskich organizacji Działu Zabezpieczeń i Zaopatrzeń, jako takiej nie posiadało. Praca, która ujmuję ten Dział, była rozproszoną w najrozmaitszych Wydziałach i wytwórczość oraz celowość jej zależała od inicjatywy i dobrej woli Komendantów Wydziałów. Istniała tylko osobna Komendantura Apropowizacyjna, która w chwili objęcia kolei Lit. i Biał. przez Dyрекcję Wileńską była w stanie opłakanym. Pracownicy kolejowi byli tylko teoretycznie aprowizowani przez ten Wydział z zapasów Intendentury. W dniu 10/XII zaległych i nie wydanych przez Intendenturę frontu Lit. Biał. racjonów było więcej niż za dwa miesiące. Dział Zabezpieczeń i Zaopatrzeń Dyrekcji przejął natychmiast wszystkie składy aprowizacyjne, przystąpił do likwidacji rachunków i zaległości Komendantury Apropowizacyjnej, lecz tylko część racjonów należnych pracownikom była uzyskana od Intendentury, większą część nie odebrano, wskutek odmowy Zarządu Intendentury.

Zapasy rozdano pracownikom całej Dyrekcji. Za gotówkę zaś zrobiono zakupy produktów. Władze wojskowe podały liczbę aprowizujących się pracowników na 16782 osoby, co oczywiście nie zgadzało się z rzeczywistością, bo liczba ta pracowników była nie ścisłą — jak była nie ścisłą liczba członków rodzin.

Dyrekcja nie posiadając ścisłych wykazów podała do M. K. Ż. prowizoryczną liczbę pracowników na 20 tys. i liczbę rodzin na 60 tys. M. A. wyznaczyło od dnia 1-go stycznia 1920 r. przydział mąki lub żyta tylko dla pracowników po 8 klg. na głowę i miesiąc i po 600 krg. cukru w tym że stosunku. Wobec ciężkich warunków życiowych, wzrastania cen na rynku miejscowym, spadku waluty marki polskiej, przyjmowanej niechętnie i to tylko w stosunku 1 rb. — 2 marki, położenie pracowników było rozpaczliwe. Dyrekcja weszła z całym szeregiem podań do M. K. Ż. przedstawiając położenie i prosząc o kredyt aprowizacyjny narazie w sumie 2½ milionów marek, a potem z dodatkową prośbą drugich 2½ milionów marek. Dyrekcja w grudniu 1919 r. weszła w kontakt z C. K. K. w Warszawie, prosząc Centrale dostarczać produkta pracownikom kolejowym w jaknajszerszym zakresie. Od tego czasu wszystkie przydziały z M. A. zostały skierowane do Wilna za pośrednictwem C. K. K. Pierwsze jednak transporty zaczęły nadchodzić zaledwo tylko w miesiącu lutym b. r. i to nieregularnie, nie obejmując całkowicie przydziału wyznaczonego. Jednocześnie z zaaprowizowaniem stałych pracowników Dział Zabezpieczeń i Zaopatrzeń był zmuszony zaaprowizować i niestałych robotników, zajętych przy robotach wojskowych — jak to przy przeszyciu torów, przy naprawie mostów, a także robotników przy porębie lasów. Przeciętna ilość takich pracowników była od 10—15 tys. miesięcznie. Dla nich nabywano produkta bądź na miejscowym rynku, bądź od Intendentury.

Od 10 grudnia 1919 r. Dział Zabezpieczeń i Zaopatrzeń rozpoczął pracę organizowania Kooperatyw Kolejowych, przy każdej Poddyrekcji, zmuszając już istniejące Kooperatywy do zalegalizowania swych statutów i zaprowadzenia ścisłej rachunkowości. Było to zrobiono w tym celu, by całą aprowizację oddać w ręce pracowników kolejowych, zrzeszonych w Stowarzyszeniu Spożywcem. W dniu 28/IV 1920 r. odbył się w Wilnie zjazd delegatów wszystkich Kooperatyw Kolejowych, na którym powzięto uchwałę wstąpić do Związku C. K. K. w Warszawie — Długa 19 —, i przejąć sprawę aprowizowania pracowników w swoje ręce. Z chwilą podpisania umowy z rządem, aprowizacja przejdzie do rąk Kooperatyw Kolejowych, a Działowi Zabezpieczeń i Zaopatrzeń pozostanie tylko kontrola. W tym że czasie, t. j. w kwietniu Dyrekcja sporządziła spis pracowników Dyrekcji i ich rodzin, który określił, niezależnie od pracowników ilość członków rodzin w sumie 76,880.

Niezależnie od tego cały szereg instytucji, jak to: kantyna, kuchnia przy Dyrekcji, kuchnia dla dzieci biednych kolejarzy (ta ostatnia istniejąca przy pomocy Misji Amerykańskiej), projektowana fabryka sukna w Białymstoku, warsztat szewski w Mińsku i inne, będą wymagały i na przyszłość stałej opieki i subsydjowania pieniężnego, a także kontroli ze strony Dyrekcji.

Jednocześnie Dział Zabezpieczeń i Zaopatrzeń organizował się sam, tworząc cztery sekcje:

- 1) Aprowizacyjną,
- 2) Zabezpieczeń (emerytura, odszkodowania),
- 3) Zaopatrzeń (kuchni, przytułki i t. d.),
- 4) Kulturalną, Oświatową.

Każda z wyżej wymienionej Sekcji opracowała szematy i kwestjonariusze w celu ujęcia w najbliższym czasie sprawy, dotyczące się poszczególnych Sekcji w pewną harmonijną i planową całość i przystąpienia do urzeczywistnienia w tym kierunku pracy.

Obeonie funkcjonuje stale Komisja Odszkodowań. Został opracowany cały szereg kwestji, dotyczących się emerytur, zarządzono ewidencje dzieci szkolnego wieku i punktów szkolnych, jednym słowem przystąpiono do prac Kulturalno-Oświatowych w szerokim zakresie w porozumieniu z M. Oświaty w Warszawie i Sekcją Oświatową Z. C. Z. W. Przystąpiono do organizacji odczytów, biljotek, kursów pozaszkolnych, zakupów kino dla odczytów i t. d. Przeprowadza się statystyka gruntów rolnych, leżących w pasie wywłaszczenia i sposobu ich użytkowania — z tem, żeby już na jesień pchnąć tę sprawę w zupełności na normalne tory — przyjmując za zasadę, że z gruntów kolejowych winny korzystać nie jednostki, ale ogół pracowników.

### b) Zarys działalności Działu Sanitarnego.

Dyrekcja Wileńska K. P. przyjęła Koleje od Dowództwa DKWL i DKWB w sam okres epidemii duru plamistego wśród pracowników kolejowych.

Kresy Wschodnie w znacznie większym stopniu podlegały epidemii w porównaniu z innymi dzielnicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przyczyniał się do tego systematyczny powrót uchodźców z Sowdepji. Walka z epidemją wobec braku lekarzy i całkowicie rozstrojonego aparatu sanitarnego, pozostałego w spuściźnie po Niemcach i bolszewikach była wadliwą i niedostatecznie skuteczną, niezważając na energiczną i ideową pracę oddzielnych jednostek. Cały szereg pracowników lekarskich porażał się również i dwóch z nich przypłaciło życiem poświęcenie swoje.

Do Dyrekcji kolejowej należy szereg szpitali w Wilnie, Brześciu, Mołodecznie i Mińsku; trzy ostatnie są zajęte przez władze wojskowe. Największy z nich w Wilnie uległ znacznej dewastacji po wyjściu Niemców i stopniowo z wielkim trudem i nakładem został doprowadzony do możliwości użytkowania. Ów brak kolejowych szpitali pogarszał epidemję, albowiem kolejarz, przyzwyczajony do swego szpitala, pomimo wszelkich perswazji unikał innych szpitali, woląc przebyć chorobę w mieszkaniu, co stwarzało niewątpliwie różne komplikacje. Wileński szpital kolejowy, otwarcie którego, niestety częściowe, ma się obchodzić w dniu przyjazdu dostojnych Gości, Głównych Opiekunów Kolejnic. Polskiego, słynął przed rokiem 1915, t. j. do chwili ewakuacji jego, jako najlepszy szpital tego kraju całego. Wybudowany przez rosyjskie ministerjum ko-

munikacji w 1904 roku, przy współudziale Naczelnego Lekarza Poleskich kolei, Polaka *S. P. Adama Leszczyńskiego*, był znacznie rozszerzony i udoskonalony później przez naczelnego lekarza Petersb. Warsz. kolei Rosjanina dr. Waszczenko, przy współpracy całego szeregu uzdolnionych ordynatorów szpitala, dowodem czego może służyć cały szereg oddziałów chorób specjalnych, sanatorium dla suchotników, wzorowe laboratorium, septing taink, gabinety Roentgen'owskie i zapoczątkowany instytut Zander'owski, nader ważna i niezbędna instytucja dla traumatologii kolejowej.

Uruchomienie szpitala w dawnym składzie, całkowity inwentarz którego został wywieziony do Rosji w 1915 roku, pochłonęły tak znaczne sumy skarbu Polskiego, że Dyrekcja Wileńska uznała za jedynie możliwe zwracanie się do różnych instytucji, w celu uzyskania pomocy. Z liczby tej Ministerstwo Zdrowia (dawniejszy CKDur) ofiarowało 100 łóżek, bieliznę i ambulansowy samochód; Amerykański Czerwony Krzyż, nabierając stopniowo zaufanie do instytucji kolejowej, zorganizował oddział epidemiczny duru plamistego i od 2 miesięcy zarządza nim, przy współudziale naszego długoletniego ordynatora. Nie zważając na pomoc taką, pozostaje nieużytkowanym jeszcze szereg budynków, które przy znacznym wysiłku Wydziałów Dyrekcji Wileńskiej zostały ukończone architektonicznie dopiero obecnie. Amerykański Czerwony Krzyż i Międzynarodowa Liga obiecały pomoc w urzędzeniu sanitarno-lekarskiem. Należy spodziewać się, że i Ministerstwo P. K. P. nie odmówi swej pomocy, mając dowody oszczędności i celowego użycia sum pieniężnych, by postawić tem samem szpital ten na należytej wysokości, który mając zorganizowane oddziały specjalne mógłby obsługiwać wszystkie Dyrekcje P. K. P.

Działalność Działu Sanitarnego jest widoczną w niżej załączonej tabeli za okres trzech miesięczny od 1 stycznia do 1 kwietnia 1920 r.

Ilość funkcjonariuszy				Ilość chorych			Padło w udziale na każdą jednostkę personelu lekarskiego				W ogóle w ciągu trzech miesięcy
Lekarzy	Felererów	Akuszerek	Ogólna ilość	Przychodzących	W domu	Ogólna ilość chorych	Przychodzących		Chorych w domu		
							Miesięcznie	Dziennie	Miesięcznie	Dziennie	
26	37	9	72	43566	10574	54110	201,2	6,7	48,9	1,6	751,9

### II. Zarys działalności Wydziału Prawnego i Wywłaszczeń.

Wydział Prawny i Wywłaszczeń składa się z trzech działów: Działu Ogólnego, Działu Prawnego i Działu Wywłaszczeń.

Dział Ogólny obejmuje czynności administracyjne oraz wszystkie funkcje, połączone z zarządzeniami kancelaryjnymi, tyczącymi się Wydziału.

Dział Prawny prowadzi wszystkie sprawy sądowe, tyczące się Dyrekcji Wileńskiej.

Dział Wywłaszczeń załatwia wszelkie sprawy formalne i pieniężne w kwestiach związanych z wywłaszczeniami i wynikające z nich.

Wydział stale jest reprezentowany we wszystkich komisjach i Nadradach Dyrekcyjnych.

W obecnej chwili Dział Wywłaszczeń nie ma danych statystycznych o swojej działalności, gdyż praca jego rozpoczęła się tylko w kwietniu roku bieżącego.

Dyrekcja Wileńska nie posiada pożądaných dokumentów, planów i rejestrów wobec tego, że wszystko to zostało wywiezione do Rosji podczas ewakuacji.

Do obecnej chwili poważniejszych nieporozumień granicznych nie było.

Załatwienie spraw o wywłaszczeniach dokonanych przez b. władze rosyjskie i okupacyjne na terenach powiatów Bielskiego, Białostockiego, Sokólskiego, Augustowskiego i Suwalskiego jest w toku dla ustalenia wywłaszczonych i nieopłaconych gruntów.

Kwestja wywłaszczenia gruntów w Obrębie Ziemi Wschodnich pozostaje w zawieszeniu wobec niewyjaśnionej ostatecznie konjunktury politycznej.

Dla użytkowania pustych przy stacjach placów kolejowych, w celu oddania ich w dzierżawę pod składy, przeprowadzono pomiary i wykonano odpowiednie plany.

Również zarządzane jest przejście przez geometrów całego terenu wywłaszczeń kolejowych w celu zamiany dawnych obliczeń wiorstowych i sążniowych na kilometryczne i metryczne.

### III. Zarys działalności Wydziału Finansowego.

W zastosowanej w Dyrekcji organizacji Wydział Finansowy wśród innych Wydziałów postawiony jest na jednym z pierwszych miejsc. W myśl zasady, że dobre rządzenie i dobra gospodarka finansowa są to podstawy, na których oprzeć się może bez obawy każde przedsiębiorstwo, obowiązki Wydziału Finansowego streszczają się w kilku wyrazach: kontrola wydatków, budżet, buchalterja i operacje Kasy Głównej. Bliższe zatem określenie działalności W-łu Finansowego jest następujące: wyjednanie kredytów na wydatki, połączone z eksploatacją kolei na podstawie sporządzonych budżetów, oraz kredytów na wydatki pozabudżetowe, nadzwyczajne lub specjalne, odbiór wpływów stacyjnych, przechowanie otrzymanych sum, czy to w P. K. K. P., czy w kasach Dyrekcji, wydatkowanie sum pieniężnych po uprzednim przeprowadzeniu

kontroli nadsyłanych do wypłaty dowodów płatniczych, prowadzenie rachunkowości, dotyczącej wszystkich obrotów, jak pieniężnych, tak i rzeczowych całej kolei i wreszcie sporządzanie sprawozdań z działalności Dyrekcji w zakresie finansowym.

Rozległość przynależnych do Dyrekcji Wileńskiej kolei, uniemożliwiałaby całkowicie dla W-łu Finansowego należyte wykonanie obowiązków, dla których on jest powołany, i dlatego w planie organizacji Dyrekcji przewidziane zostały organy pomocnicze na linii w postaci Wydziałów Rachunkowych w każdym z pięciu Oddziałów Dyrekcji: w Wilnie, Lidzie, Brześciu, Mińsku i Białymstoku, z których każdy pod ogólnym kierownictwem W-łu Finansowego wypełnia bezpośrednio część obowiązków tego Wydziału, dotyczącą linii, przydzielonych do danego Oddziału Dyrekcji.

Dalszy podział pracy W-łu Finansowego jest następujący: w Dyrekcji W-ł Finansowy ma cztery Działy i Kasę Główną:

*Dział I Ogólny,*

*Dział II Budżetowy i aresztów sądowych,*

*Dział III Buchalteryjny,*

*Dział IV Kasowy*

*i Kasa Główna,* która wykonywuje operacje kasowe, na mocy otrzymanych od Działu Kasowego poleceń.

W Oddziałach W-ły Rachunkowe również mają po cztery Działy i Kasę, którym polecono także, jak w Wydziale Finansowym Dyrekcji, czynności, lecz odnośnie tylko do operacji, dotyczących linii, przynależnych do Oddziału. W ten sposób W-ły Rachunkowe, pracując na linii, jako filje W-łu Finansowego, są mu podległe i całą swą robotę skierowują następnie do Wydziału Finansowego, który grupuje takową w jedną całość i odzwierciadla następnie w ogólnym sprawozdaniu obrotów całej Dyrekcji.

Taka organizacja całkiem odmienna od ustroju organów finansowych w innych Dyrekcjach P. K. P., ma tą wyższość przed innymi że najpierw zbliża W-ł Finansowy do miejsc pracy, co w znacznym stopniu ułatwia rozrachunki z pracownikami, zapobiegając tak szkodliwemu w chwili obecnej niezadowoleniu pracowników z powodu nieotrzymania w czas należności, oraz ułatwia zaopatrzenie miejscowych urzędów kolejowych w gotówkę, nieraz niezwłocznie potrzebną dla natychmiastowego wykonania robót. Poza to organizacja ta wymaga dwukrotnej kontroli wszystkich dowodów płatniczych przed wypłatą i po wypłacie, raz w miejscowym W-le Rachunkowym na linii i powtórnie w W-le Finansowym Dyrekcji, co ze względu na brak specjalnego urzędu dla kontroli operacji kolejowych jest nieodwołalnie potrzebne; zaletą wreszcie takiej organizacji jest również to, że W-ły Rachunkowe na linii, mając w swej pieczy niewielkie stosunkowo obręby kolei, łatwiej i prędzej spostrzedz mogą wszelkie braki w gospodarce finansowej, a zatem i przedsięwziąć środki w celu usunięcia tych braków.



Sprostać należycie swemu zadaniu Wydział Finansowy może naturalnie jedynie pod warunkiem obsadzenia stanowisk przez osoby odpowiedzialnie. Niestety, praca organizacyjna W-łu Finansowego odbywać się musiała w warunkach zbyt ciężkich pod względem powołania na stanowiska osób wykwalifikowanych, których brak stale się odczuwa aż dotychczas, wskutek czego tylko stanowiska kierownicze narazie obsadzone zostały przez pracowników, wyspecjalizowanych w rachunkowości i buchalterji, i tylko z biegiem czasu etaty dopełniały się świeżymi siłami, uczeństwo których w pracy W-łu uznawane było za pożądane.

Operacje finansowe Dyrekcja Wileńska rozpoczęła, mając w swym rozporządzeniu 2.000.000 mk., udzielone przez M. K. Ż. z Kasy Dyrekcji Warszawskiej na cele organizacyjne i sumy, przelane z Kas b. Dowództwa Wojskowych Kolei Litewskich i Białoruskich w kwocie 16.237.255 mk. 10 fen. Zatem, na wydatki, połączone z eksploatacją kolei Dyrekcji Wileńskiej, przekazano było do dyspozycji Dyrekcji na P. K. P.:

	przez M. K. Ż.	przez C. Z. K. W.
w grudniu 1919 r. mk. . . . .	15.000.000	1.900.000
w styczniu 1920 r. mk. . . . .	38.500.000	6.500.000
w lutym 1920 r. mk. . . . .	61.121.970	—
w marcu 1920 r. mk. . . . .	58.100.000	—
w kwietniu 1920 r. mk. . . . .	141.000.000	—
<b>Razem mk. . . . .</b>	<b>313.721.970</b>	<b>8.400.000</b>

Prócz sum powyższych, na pokrycie wydatków Dyrekcja używała swoje wpływy stacyjne, które od czasu objęcia kolei przez Dyrekcję do 1-go maja wyniosły zaledwie mk. 22 miliony. Małe stosunkowo wpływy wywołane są przeważnie tem, że na liniach Dyrekcji przewożone są prawie wyłącznie transporty wojskowe według niskiej taryfy wojskowej.

Ogółem Dyrekcja Wileńska miała na wydatki okrągłą sumę mk. 362.359.000, z których około mk. 26.221.000 pozostało na maj, reszta zaś 336.138.000 mk. została wyrochodowaną. Z sumy wydatków przeważną część, wynoszącą około 66,95% (około 60.000 mk. na kilometr) wypłacono pracownikom; około 18,93% (prawie 16.000 mk. na kilometr) padało na kupno opału i materiałów i wreszcie około 14,12% (prawie 12.000 mk. na kilometr) wynosiły wszystkie inne wydatki dla potrzeb eksploatacji.

Zestawienie wydatków z sumą wpływów stacyjnych które w całości prawie stanowią mają dochód kolei, wykazuje ogromną wyżkę wydatków nad dochodem. Taki wynik spowodowany jest przede wszystkim tem, że niszczycielska gospodarka Niemców i bolszewików doprowadziła koleje żelazne na kresach wschodnich do absolutnej prawie nieżyteczności, gdyż wszystko, z małymi wyjątkami, co niezbędne jest dla podtrzymania ruchu, zostało albo zrujnowane, albo wywiezione, to też tak tabory, jak urządzenia techniczne, zabudowania, zapasy paliwa, smary

i t. d. wszystko to władze polskie zmuszone są doprowadzić do możliwego przynajmniej stanu, lub wznowić całkowicie, wydając na to ogromne kapitały.

Oprócz tego na wysokość wydatków wywiera znaczny wpływ stan ekonomiczny kresów wschodnich, wymagający wyższej opłaty pracowników niż gdzieindziej w Państwie; zwiększa również znacznie rozchody eksploatacyjne, zastosowanie w Dyrekcji prawie wyłącznie opału drzewnego, cena którego przewyższa o trzy razy cenę ekwiwalentnej jednostki węglowej; oprócz tego opał drzewny wymaga znacznej ilości dodatkowego personelu: palaczy na parowozach, układaczy drzewa i t. d. Do powyższych rozchodów są włączone także wszystkie rozchody na wykonanie robót dla potrzeb i na mocy zleceń władz wojskowych. Przyjmując pod uwagę z jednej strony wymienione warunki w jakich istnieć muszą koleje żelazne, przydzielone do Dyrekcji Wileńskiej, zaś z drugiej — że koleje Dyrekcji, jako położone w pobliżu frontu, pracują wyłącznie prawie dla potrzeb wojennych wynik z porównania dochodu z rozchodem staje się zupełnie zrozumiałym.

#### IV. Zarys działalności Wydziału Dochodów.

Po przyjęciu przez Dyrekcję Wileńską kolei byłego Dowództwa Litewskiego i Białoruskiego w miesiącu grudniu roku ubiegłego, zadaniem Wydziału Dochodów było stopniowe likwidowanie przedewszystkiem zaległej pracy, pozostałej po tych Dowództwach. Zaległości te osobliwie w byłym Dowództwie Białoruskiem były bardzo znaczne.

Należy zaznaczyć, że Dowództwo Kolei Wojskowych, mając na uwadze wyłącznie przewóz wojsk i uskutecznianie wszelkich czynności, związanych z potrzebą wojskową i przeprowadzanych operacji wojskowych, siłą rzeczy ruch osobowy i przewóz przesyłek i towarów prywatnych traktowało jako czynnik drugorzędny. Wskutek tego istniały odrębne przepisy i taryfy, opracowane specjalnie dla kolei wojskowych. Również i cały system rachunkowości stacyjnej, obowiązujący w Dowództwach, istniał według metod niezupełnie zgodnych z przyjętymi na cywilnych kolejach państwowych.

Z chwilą więc podporządkowania byłych kolei wojskowych zarządowi Ministerstwa Kolei Żelaznych należało zasadniczo wprowadzić przepisy obowiązujące na wszystkich kolejach państwowych i ujednostajnić cały system rachunkowości stacyjnej.

W tym celu zostały wypracowane i wprowadzone przepisy o prowadzeniu przez stacje rachunkowości ze sprzedaży biletów, przesyłek wysłanych, przybyłych i wydanych, bagażu i towarów, wpływów ubocznych oraz rachunkowości kasowej. W związku z nowymi przepisami należało zmienić również i wzory druków dawniej obowiązujących na kolejach wojskowych; opracowano więc nowe wzory formularzy.

# W Y K A Z Nr 1

o przejazdach i przewozach otrzymanych wpływach za grudzień r. 1920 (ostateczne dane) i za styczeń, luty, marzec i kwiecień 1920 r. (dane przedwstępne).

## KOLEJE NORMALNEGO I SZEROKIEGO TORU.

Rodzaje przedmiotów	P R Z E D W S T Ę P N E D A N E				U W A G I		
	Dane za grudzień 1919 roku (zaokrąglone)	Za styczeń	Za luty	Za marzec		Za kwiecień	Razem za 4 miesiące 1920 r.
1 Ilość osób wysłanych	133.279	120.000	140.000	145.000	100.100 <sup>***</sup>	505.000	*) Bez opłat za przewozy wojskowe kredytowe.
2 Ilość bagażu wysłanego (ton)	404	300	450	450	400	1.600	**) od 1/3 zostały podwyższona taryfa: osobowa o 100%, towarowa o 50%.
3 Ilość towaru wysłanego w przesyłkach pocztowych i zwyczajnych (ton).	151.262	160.000	170.000	175.000	160.000	665.000	**) Wobec ograniczenia ruchu od 17/IV do 27/IV przewozy się zmniejszyły.
4 Pobrano za przewóz osób	949.000,00	900.000,00	930.000,00	1.800.000,00	1.200.000,00	4.830.000,00	
5 Pobrano za przewóz bagażu	52.000,00	40.000,00	60.000,00	120.000,00	100.000,00	320.000,00	
6 Pobrano za przewóz towarów	3.062.000,00 <sup>*</sup>	3.200.000,00	3.500.000,00	5.400.000,00 <sup>**</sup>	5.200.000,00	17.300.000,00	

# W Y K A Z Nr 2

o przejazdach i przewozach otrzymanych wpływach za grudzień r. 1919 (ostateczne dane) i za styczeń, luty, marzec i kwiecień 1920 r. (dane przedwstępne).

## KOLEJE WĄZKOTOROWE DOJAZDOWE.

Rodzaje przewozów	P R Z E D W S T Ę P N E D A N E				U W A G I		
	Dane za grudzień 1919 r. (zaokrąglone)	Za styczeń	Za luty	Za marzec		Za kwiecień	Razem za 4 miesiące 1920 r.
1 Ilość osób wysłanych	2.917	4.600	4.500	4.750	3.500 <sup>*</sup>	17.350	*) Wobec ograniczenia ruchu od 17/IV do 27/IV r. b. przewozy zmniejszyły się.
2 Ilość bagażu wysłanego (ton)	8	2	3	3	2	10	
3 Ilość towaru wysłanego w przesyłkach zwyczajnych i pocztowych (ton)	4.761	1.600	1.700	1.950	1.300	6.550	
4 Pobrano za przewóz osób	9.000,00	20.000,00	19.000,00	22.000,00	17.000,00	78.000,00	
5 Pobrano za przewóz bagażu	385,00						
6 Pobrano za przewóz towarów.	12.000,00						

Wydział Dochodów dzieli się na działy: Ogólny i kontroli faktycznej, Osobowy, Towarowy, Rachuby; oprócz tego uzupełniono Wydział zorganizowaniem dwóch dodatkowych działów, niezbędnych dla prawidłowej i systematycznej pracy, mianowicie: działu statystyki przewozów i działu reklamacji.

Od czasu objęcia przez Dyрекcję Wileńską byłych kolei wojskowych, dochód tych kolei, nie zważając na różnorodne ograniczenia przejazdu pasażerów i ekspedjowania przesyłek, stale wzrasta: w miesiącu styczniu obliczone, w przybliżeniu, wpływy za przejazd osób i przewóz towarów normalno i wąskotorowemi kolejami Dyrekcji Wileńskiej wynosiły (oprócz przewozów kredytowych wojskowych) — 4.160.000 mk., w lutym — 4.509.000 mk., w miesiącu marcu z powodu podwyższonej taryfy wpływy obliczono — 7.342.000 mk., w miesiącu zaś kwietniu, wskutek ograniczenia ruchu w ciągu 10 dni, wpływy obliczono — 6.517.000 mk.

W wykazach Nr 1 i 2 przytoczono dane statystyczne.

## V. Zarys działalności Wydziału Zasobów.

Przy organizowaniu Wydziału Zasobów przyjęty został system decentralizacji, w celu łatwiejszego nadzoru za prawidłowym i akuratnym zaopatrywaniem w materiały linii kolejowych.

Wydział Zasobów Dyrekcji składa się z 5 działów:

- 1) Ogólnego.
- 2) Paliwa.
- 3) Metalowego.
- 4) Chemicznego.
- 5) Inwentarzowego.

Na czele Wydziału stoi Dyrektor, na czele Działów Naczelnicy.

Wykonawczymi organami Wydziału Zasobów są składy: Główny i Oddziałowe, oraz skład Druków i Odcinki służby Zasobów na linii z załączonymi do nich składami opału rozchodowymi i zapasowymi. Skład Główny Zasobów i skład druków podlegają bezpośrednio Wydziałowi Dyrekcji. Nadzór i kierownictwo Służbą Zasobów na linii, należy do Naczelników Wydziału Mechanicznego i Zasobów każdego poszczególnego Oddziału Dyrekcji (Poddyrekcji). W zakresie tyczącym się organizacji Zasobów, Oddziały otrzymują ogólne dyrektywy od Wydziału Zasobów Dyrekcji. Również w sprawach prowadzenia rachunkowości tyczących się materiałów, wszystkie składy i odcinki otrzymują dyrektywy od Wydziału Zasobów bezpośrednio.

Oddziały Dyrekcji mają nadzór i kontrolę przez Naczelników Odcinków nad prowadzeniem rachunkowości i zaopatrywaniem w materiały przez podległe im składy — poszczególnych służb. Oni również mają nadzór i kontrolę nad przyjmowaniem od dostawców drzewa i materiałów leśnych na mocy upoważnienia od Wydziału Zasobów. W zakres ich czynności wchodzi też nadzór nad wykonaniem dostaw, nad dostarcza-

niem drzewa opałowego ze składów zapasowych do składów rozchodowych i nad prawidłowym i terminowym zaopatrywaniem parowozów w opał.

Każdy Oddział dzieli się na odcinki opałowe. Na czele Odcinka stoi Naczelnik Odcinka Opałowego podporządkowany Naczelnikowi Wydziału Mechanicznego i Zasobów Poddyrekcji.

Zgodnie ze wskazaną organizacją — Wydział Zasobów ma w swym zawiadywaniu na całej sieci kolejowej:

- Odcinków Opałowych 10.
- Składów Opałowych 58.
- Skład Główny Zasobów 1.
- Składów Zasobów Oddziałowych 10.
- Skład druków 1.
- Drukarnia 1.

Wydział Zasobów, mający za zadanie zaopatrywanie wszystkich Wydziałów Dyrekcji w potrzebne dla eksploatacji kolei materiały, inwentarz i paliwo, ma przy obecnych warunkach najtrudniejszą i najwięcej odpowiedzialną działalność, gdyż od jego sprawności są zależne i inne Wydziały, przeważnie zaś techniczne. Dlatego to po objęciu kolei na kresach Wschodnich przez Dyрекcję Cywilną była zwrócona szczególna uwaga na odpowiednie zorganizowanie Wydziału Zasobów.

Zadanie to było wielce utrudnione, wobec stanu kolejnictwa na kresach wschodnich w moment przejścia kolei pod Zarząd Cywilny. Z powodu zupełnego braku opału na przejętych kolejach pociągi zostały częściowo odwołane. Niezależnie od tego zdarzały się wypadki, że pociągi były zatrzymywane na stacjach podczas drogi, po kilka godzin, aby mieć możliwość dostarczenia potrzebnego dla parowozów drzewa. Należy nadmienić, że użytkowane drzewo było wyłącznie mokre, wskutek czego pociągi zmuszone były stawać nieraz, nie dochodząc do stacji dla braku pary. Składy pociągów zostały zmniejszone.

Nie w lepszym stanie objęła Dyrekcja i Składy Zasobów od Zarządu wojskowego kolei, które okazały się zupełnie prawie puste.

W sprawie zakupów i zaopatrywań kolei w potrzebne materiały, Dyrekcja Wileńska ustanowiła porządek na zasadach centralizacji dla uniknięcia konkurencji międzyoddziałowej, oraz w celu ustalenia cen najwygodniejszych i możliwości zakupywania materiałów z pierwszych rąk i w najlepszym gatunku.

Ponieważ brak opału najwięcej dawał się odczuwać i groził wstrzymaniem ruchu pociągów, przeto zaraz po przejęciu Zarządu Kolejami — Dyrekcja Wileńska zawarła umowy z Zarządem Dóbr Państwa na zakup drzewa w lasach Państwowych, likwidując stopniowo stare rachunki za zarekwirowane drzewo i niezależnie od tego zaczęła zakupywać usilnie drzewo od przedsiębiorców prywatnych oraz weszła w kontakt z temi organizacjami Państwowymi, jak naprz.: P. U. Z. A. P., które mając poczynione zakupy, mogły częściowo lub całkowicie odprzedać je Dyrekcji.

Dzięki opłacaniu przy zakupach opału według cen rynkowych, podaż na drzewo zaczęła się zwiększać. Nie chcąc jednakże być zależną od przedsiębiorców leśnych wyłącznie i uznając konieczność planowej gospodarki, Dyrekcja Wileńska zorganizowała również własną eksploatację lasów. Dzięki takim środkom zaradczym groźne położenie na kolei pod względem braku opału — zmieniło się ku lepszemu i obecnie Dyrekcja Wileńska zabezpieczoną jest w opał na cztery miesiące, mając przytem możność zaopatrywać parowozy przeważnie w drzewo suche.

Zapasy na składach i odcinkach wynosił:

<u>Na dzień 10. 15. XII r. z.</u>	<u>Obecnie</u>
Drzewa opałowego 15600 m. <sup>3</sup>	441900 m. <sup>3</sup>
Węgla kamiennego 3200 m. <sup>3</sup>	16400 tonn

Co do leśnych materiałów wogóle sytuacja zmieniła się też ku lepszemu.

W kierunku zabezpieczenia kolei w inne materiały zostało poczyniono co następuje: Przedewszystkiem Dyrekcja poczyniła starania w Ministerjum o przydział pewnej ilości materiałów z innych Dyrekcji i rozwinęła w szerokim zakresie zakup materiałów, niezbędnych z rąk pierwszych, t. j. wytwórców. Zostały zorganizowane i wysłane specjalne Komisje dla zakupu materiałów do Cieszyna, Bielska, Poznania, Bydgoszczy, gdzie zostały zakupione metale i niezbędne narzędzia. Obecnie została delegowaną specjalna Komisja do Wiednia w celu zakupu materiałów elektrotechnicznych i inwentarza i druga do Kijowa i Dynaburga w celu zakupu wszelkich materiałów, użytecznych i niezbędnych dla kolejnictwa, które mogły by się tam okazać.

Równocześnie została utworzona Komisja Zakupów przy Wydziale Zasobów, w zakres działalności której wchodzi rozpatrywanie wszelkich ofert na dostawę materiałów, wyjaśnianie rzeczywistych i najdogodniejszych cen na materiały i niezwłoczne decyzje o zakupie proponowanych materiałów lub ich odrzuceniu. Funkcjonowanie tej Komisji nie jest zależnym od zapotrzebowań składów, lecz jest uzależnione od propozycji firm co do sprzedaży materiałów lub przedmiotów, zdalnych dla użytku kolei. Nakoniec, dla usunięcia braku papieru i druków potrzebnych dla kolei — który to brak dotkliwie się dawał odczuwać, zostało wyjednanie u M. K. Ż. zezwolenie na odstąpienie niedużej ilości do Pabjanickiej fabr. papieru, węgla oraz drzewa (papierówki) na wymianę za papier. Również została sekwestrowaną Drukarnia Zawadzkiego w Wilnie, jedna z największych w Państwie, która winna zaopatrywać w druki nie tylko Dyrekcję Wileńską, lecz i inne. Dzięki tym środkom zaradczym zapasy Składów Zasobów zwiększyły się w porównaniu do przejętych od Dowództw Kolejowych, jak wskazano:

<u>Zapasy na 10. 15. XII 1919 r.</u>	<u>Obecnie</u>
Cyna . . . . .	390 kg. 4300 kg.
Ołów . . . . .	200 kg. 4200 kg.
Miedź czerwona . . . . .	120 kg. 980 kg.
Odpadki bawełniane . . . . .	— kg. 60000 kg.
Babbit . . . . .	1000 kg. 18000 kg.
Antymon . . . . .	— kg. 1984 kg.
Odpadki miedz. . . . .	— kg. 3386 kg.
Żarówki . . . . .	— kg. 5000 kg. i rozchodowano 20000 szt.
Aparaty telegraf. i telefon. . . . .	— szt. — i rozchodowano 300 szt.
Szkło . . . . .	— wag. 5 wag. i rozchodowano 10 wagonów
Pakuły . . . . .	— kg. 20000 kg.

Jednakowoż nie zważając na przedsięwzięte środki zaradcze stan zapasu materiałów jest i obecnie jeszcze niedostatecznym.

Przyczynę tego jest brak na rynku dostatecznej ilości materiałów, szczególnie budowlanych i metalowych, oraz straszny wzrost cen na materiały, wywołany przeważnie zniżką kursu marki. Tak naprz. w okresie pięciu miesięcznego istnienia Dyrekcji zwyżka cen wynosi:

Za podkłady . . . . .	od 12 marek	do 40 marek za sztukę
Za budulec . . . . .	od 103 marek	do 400 marek za festmetr
Za deski sosnowe . . . . .	od 335 marek	do 800 marek za festmetr
Za babbit . . . . .	od 76 marek	do 185 marek za klgm.
Za gwoździe . . . . .	od 11½ marek	do 28 marek za klgm.
Za papę smołow. . . . .	od 50 marek	do 140 marek za rol.
Za szkło tafłowe . . . . .	od 45 marek	do 130 marek za metr.

Oprócz zwyżki cen, wywołanej powyższymi przyczynami, należy zaznaczyć, że duży wpływ na ceny wywiera nieunormowanie i nieskoordynowanie zakupów poszczególnych Dyrekcji między sobą. Stwarza to szkodliwą konkurencję i wywołuje przez to jeszcze większą zwyżkę cen.

Aby choć w części zaradzić temu, Dyrekcja Wileńska złożyła do M. K. Ż. projekt zcentralizowania zakupów niezbędnych dla kolei materiałów i podziału ich między poszczególne Dyrekcje drogą utworzenia przy M. K. Ż. Centralnej Komisji Zakupów.

Zorganizowanie zakupu materiałów potrzebnych dla kolejnictwa, dające możność kupowania ich w większych ilościach, bezpośrednio od producentów tak w kraju, jak i za granicą, da niewątpliwie możność zwiększenia potrzebnych zapasów i niżenia wygórowanych obecnie cen. Przewidziany zaś w projekcie udział w Centralnej Komisji Zakupów

przedstawicielei Dyrekcji, da rękojmię, że sprawa będzie postawioną racjonalnie, oraz że interesa poszczególnych Dyrekcji będą ściśle uwzględniane.

## VI. Zarys działalności Wydziału Ruchu.

W zakres działalności Wydziału Ruchu wchodzi organizacja służby ruchu, oraz nadzór za należywym wykorzystaniem taboru jak wagonów tak też i parowozów.

Stosownie do organizacji, zastosowanej w Dyrekcji Wileńskiej, do kompetencji Wydziału Ruchu nie należą sprawy telegrafu (Wydział Elektrotechniczny) i służby Ekspedycyjnej (Wydział Przewozowo-Taryfowy), natomiast dyspozycja taborem wchodzi jako jeden z działów (Dział Dyspozycji Taborem) do składu Wydziału Ruchu i nie stanowi samodzielnej jednostki.

Zarząd Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej składa się z pięciu Działów:

- Dział Ogólny,
- Dział Ruchu osobowego,
- Dział Ruchu towarowego,
- Dział Dyspozycji taborem,
- Dział Statystyki, składający się z 3 referatów, z których pierwszy obejmuje sprawy spisu i inwentarza taboru, drugi statystykę pracy pociągów, parowozów, wagonów oraz stacji i trzeci obejmuje sporządzanie sprawozdań miesięcznych.

Na czele Wydziału stoi Dyrektor.

W Oddziałach Dyrekcji (Poddyrekcjach) kieruje ruchem Wydział Ruchu Poddyrekcji składający się z 5 Działów:

- a) Ogólnego,
- b) Ruchu Osobowego i przewozów wojskowych,
- c) Ruchu towarowego,
- d) Dyspozycji Taborem,
- e) Statystyki.

Na czele Wydziału Ruchu w Poddyrekcjach stoi Naczelnik Ruchu.

Dla stałego zarządzenia i kontroli ruchu i obrotu taborem na przestrzeni — linie kolejowe w każdym Oddziale podzielone są na odcinki; na czele każdego odcinka stoi starszy dyspozytor odcinkowy ruchu. Starszy dyspozytor ma do pomocy dwóch młodszych, z którymi dyżuruje w kolejce.

Każdy Oddział podzielony jest na 3 do 4 odcinków dyspozytorskich. Dyspozytor odcinkowy kieruje ruchem pociągów i pracą stacji, na podporządkowanym mu odcinku, pod względem prowadzenia gospodarki wagonowej, parowozowej i pociągowej, dla należytego wykorzystania pracy taboru. Prowadzi wykres wykonanego ruchu pociągów, podziela tabor między stacjami odcinka, według zapotrzebowania i wskazówek Wydziału

tu Ruchu (Dział Dyspozycji Taborem), pracując w ścisłym i ciągłym kontakcie ze stacjami i daje im wskazówki, dotyczące się wysłania i przyjmowania pociągów i parowozów, krzyżowania się i mijania pociągów, pracy pociągów zbiorowych, odczepiania i doczepiania wagonów. Odcinkowy dyspozytor zbiera codziennie również cyfrowe dane sytuacyjne, sprawdza takowe i zestawienia przedkłada do Oddziału, który zestawienie sprawozdań sytuacyjnych dla całego Oddziału komunikuje potem Dyrekcji Okręgowej.

Służba egzekutywna na przestrzeni, za wyeliminowaniem agentów ekspedycji, składa się wyłącznie z pracowników fachowych.

Ogólna ilość pracowników Wydziału Ruchu na przestrzeni włącznie ze służbą pociągową wynosi 4316 osób.

Dwutorowe szlaki Wilno — Kałkuny, Mołodeczno — Farynowo, Mińsk — Bobrujsk, Mińsk — Borysów, Mińsk — Baranowicze i Łuniniec — Kalinkowicze mają jeden tor szeroki, drugi normalny. Taki układ szlaków dwutorowych był sporządzony celem uniknięcia przeładunku i możliwości dojazdu na szlak, tak taborem szerokotorowym, jak i normalnotorowym. Odpowiednie urządzenia podwójne szerokiego i normalnego toru mają i stacje. Taki układ torów i istniejące w niektórych miejscach (przeważnie na mostach) splecenia szerokiego i normalnego torów wywołały konieczność zastosowania specjalnych przepisów ruchu, według których ruch pociągów na każdym z torów odbywa się na zasadach ruchu na szlakach jednotorowych, zaś na odstępach, gdzie są splecenia, może być jednocześnie na szlaku tylko jeden pociąg. Ponieważ tory, urządzenia stacyjne i tabor są oddzielne dla toru szerokiego i oddzielne dla normalnego, przeto należy uważać każdy z torów jako samoistną eksploatacyjną jednostkę i wobec tego długość eksploatacyjnej linii należy obliczać:

Torów normalnych . . . . .	3161 klm.
Torów szerokich . . . . .	1228 klm.
<b>Razem . . . . .</b>	<b>4389 klm.</b>

Jak we wszystkich kolejach Polskich tak i w obrębie Dyrekcji Wileńskiej odczuwa się systematyczny brak taboru, który powoduje stałe ograniczenie przewozu ładunków tak prywatnych jak i na zlecenia Ministerstw, ogranicza nawet przewóz ładunków kolejowych w czasie wzmocnionych przewozów, także wojsk i transportów wojskowych.

Ilostan wagonów towarowych był, jak wyszczególniono w niżej umieszczonej tablicy:

C Z A S	Ogólny ilostan		Roboczy ilostan		W naprawie	
	Wag. normaln.	Wag. sz. t.	Wag. n. t.	Wag. sz. t.	n. t.	sz. t.
Na 10 grudnia	8543	1300	7509	919	334	135
" 1 stycznia	8759	1300	7794	936	256	145
" 1 lutego	8820	1319	7785	815	227	267
" 1 marca	6930	1467	6100	932	261	311
" 1 kwietnia	7146	2250	6060	1443	246	435

Praca wagonów uwidoczni się z niżej umieszczonej tablicy:

C Z A S	Na torze normalnym				Na torze szerokim			
	Naład. wagon	Przyjęc. wagon	Praca wagon	Obrót	Naład. wagon	Przyjęc. wagon	Praca wagon	Obrót
1—10 grudnia	240	230	470	15.9	53	—	53	17.3
„ stycznia	344	221	565	13.7	74	—	74	12.6
„ lutego	433	340	792	9.8	101	—	101	8.0
„ marca	705	250	955	6.3	150	—	150	6.2
„ kwietnia	629	336	965	6.9	196	1	197	6.6
„ maja	724	432	1156	5.1	35 <sup>1)</sup>	4	37	8.1

<sup>1)</sup> Szeroki tor oddelegowano do Dyrekcji Wołyńskiej.

Cyfry ostatniej tablicy uwidoczniają znaczne i stałe zwiększenie pracy wagonów i polepszenie ich wykorzystania. Dalszemu polepszeniu obrotu stoją na przeszkodzie warunki pracy kolei w znacznej części położonych na froncie. Nieuniknione przetrzymywanie wagonów na odcinkach czołowych wpływa ujemnie na wykorzystanie wagonów.

Przebieg pociągów również znacznie się zwiększył, mianowicie:

Przeciętny dzienny przebieg	w styczniu	w kwietniu
pociągów normalnotorowych . . .	8950 pc. klm.	12816 pc. klm.
pociągów szerokotorowych . . .	1620 pc. klm.	3225 pc. klm.

Ilostan parowozów w Dyrekcji Wileńskiej uwidoczniiony jest w niżej umieszczonej tablicy:

Miesiąc	Normalnotorow. parowozów				Szerokotorow. parowozów			
	Ogólna ilość	W tem chorych	% / % chorych	Dzienny przecięt. przebieg	Ogólna ilość	W tem chorych	% / % chorych	Dzien. przec. przebieg
Styczeń	204	86	42.1	80	43	20	46.5	98
Luty	218	83	38.1	90	44	20	45.5	132
Marzec	208	86	41.4	106	47	20	42.5	114
Kwiecień	222	85	38.3	123	61	27	44.3	97

Cyfry dziennego przebiegu świadczą o znacznym polepszeniu wykorzystania parowozów.

Ilostan parowozów w Dyrekcji Wileńskiej jest mniejszy niż wypada z obliczenia przeciętnych norm dla wszystkich kolei polskich, według sprawozdania M. K. Ż. za III kwartał 1919 r. Według tego sprawozdania wypadało przeciętnie na 1 klm.

$$\frac{2127}{9455} = 0.225 \text{ parowozów.}$$

Ponieważ dzienny przebieg pociągo-kilometrów na wszystkich kolejach wynosił 83244 pc. klm. czyli na kilometr

$$\frac{83244}{9450} = 8.8 \text{ pc. klm.}$$

Na kolejach zaś Dyrekcji Wileńskiej

$$\frac{12816}{3161} = 4.05 \text{ pc. klm.,}$$

przebieg w Dyrekcji Wileńskiej jest

$$\frac{8.8}{4.05} = 2.17 \text{ razy mniej}$$

intensywny niż przeciętny na kolejach polskich.

Dyrekcja Wileńska musiałaby posiadać zgodnie z normą przeciętną normalnych parowozów:

$$N = 3161 \times \frac{0.225}{2.17} = 334 \text{ par.}$$

zamiast 222, które są w rzeczywistości.

## VII. Zarys działalności Wydziału Przewozowo-Taryfowego.

W zakres działalności Wydziału Przewozowo-Taryfowego wchodzi: organizacja służby ekspedycyjnej, sprawy przewozowe, sprawy taryfowe, przedsiębiorstwa pomocnicze, umowy przewozowe i reklamacje za uszkodzenia i braki.

### Organizacja Wydziału.

Na czele Wydziału stoi Dyrektor i przy nim trzech Wice-Dyrektorów, z których jeden wobec braku przy Wydziale specjalnego instruktora, niezbędnego ze względu na nieuregulowanie wielu kwestji przewozowych, powołany jest dla instruktowania Oddziałów Dyrekcji i linii, dla udziału w ważniejszych komisjach, konferencjach, dla opracowania instrukcji przewozowo-taryfowych i dla innych poważniejszych zleceń ze strony Dyrektora.

Wydział rozpada się na sześć działów: 1) ogólny, 2) przewozowy, 3) taryfowy, 4) stacyjny i robót stacyjnych, 5) umów i przedsiębiorstw pomocniczych i 6) reklamacyjny i regulacyjny. Działami kierują Naczelnicy działów, pozatem w działach 5-m i 6-m są Kierownicy Sekcji, którzy prowadzą specjalne pododdziały umów i przedsiębiorstw pomocniczych, aktów i reklamacji, wobec poważniejszego charakteru tych pododdziałów.

Ogólna liczba pracowników Wydziału w Dyrekcji, licząc Dyrektora i Wice-dyrektorów, wynosi według etatu 68 osób, oprócz trzech woźnych i dwóch gońców.

W Oddziałach Dyrekcji znajdują się Wydziały Przewozowo-Instrukcyjne, które rozpadają się na trzy działy: 1) ogólny i robót stacyjnych, 2) przewozowy i instrukcyjny i 3) reklamacyjny i kontroli. Każdy oddziałowy wydział ma według etatu po 24 pracowników.

Dla bezpośredniego instruktowania funkcjonariuszów linjowych, oraz dla rewizji stacji tak pod względem przewozowo-taryfowym, jak i rachunkowości stacyjnej, linie Oddziałów Dyrekcji podzielone są na odcinki z Naczelnikiem odcinka na czele, który jest obowiązany czynić dochodzenia na linii brakujących ładunków. Przeciętna długość odcinka wynosi 125 — 150 klm. i każdemu Naczelnikowi odcinka podlega od 3 do 9-u stacji w zależności od większej lub mniejszej ich działalności.

Wydziałowi Przewozowo-Taryfowemu podlega na linii cały personel ekspedycyjny, robotnicy, uskuteczniający ładowanie, wyladowanie i przeladowywanie przesyłek, oraz stacje miejskie, agencje celne z całym personelem i robotnikami, niezbędnymi przy odprawie celnej, jako też Zawiadawcy stacji i inni funkcjonariusze Ruchu w sprawach przewozowo-taryfowych.

Na stacjach znaczniejszych, jak Wilno, Mińsk, Białystok, Brześć, operacjami przewozowo-taryfowymi kierują ekspedytorzy, podlegając Zawiadawcom stacji tylko pod względem ogólnego dozoru; na stacjach średnich—czynności przewozowo-taryfowe uskuteczniają kasjerzy biletowi, bagażowi i towarowi pod kierownictwem Zawiadawców stacji; na stacjach zaś mniejszych powyższe operacje uskutecznia się przez Zawiadawców stacji, lub podlegających im innych funkcjonariuszów Ruchu.

## DANE O PRZEWOZACH.

### A. Przewóz ładunków wojskowych i kolejowych.

Linie Dyrekcji Wileńskiej, jako położone w pobliżu frontu, obsługują przede wszystkim potrzeby wojskowe i swoje własne, jako też pośrednie, służące celom wojskowym. W miesiącach od grudnia do kwietnia

włącznie na liniach Dyrekcji nadano ładunków wojskowych i kolejowych w ilościach następujących:

M I E S I Ą C E	ŁADUNKI WOJSKOWE		ŁADUNKI KOLEJOWE.	
	Nadano ton	Stosunek do ogólnej ilości nadanych ładunków	Nadano ton	Stosunek do ogólnej ilości nadanych ładunków
Grudzień 1919 r.	62.774	40%	59.266	38%
Styczeń 1920 r.	70.070	38%	40.530	22%
Luty " "	65.025	37%	60.500	35%
Marzec " "	65.050	37%	70.525	40%
Kwiecień " "	65.030	40%	70.500	42%

Należy zaznaczyć jednak, że dane powyższe o przewozach wojskowych nie dają w zupełności ścisłego zestawienia o rozmiarach tych przewozów, a to dla tej przyczyny, że przewozy operacyjne przeważnie nie są rejestrowane. Z jednej strony sposób wykonania tych przewozów jest odmienny od innych przewozów, mianowicie: są to przewozy tajne, punkty przeznaczenia ich są komunikowane już w biegu pociągów, często zmieniane w ostatniej chwili, są częstokroć wykonywane nagle, jako wywołane warunkami bojowymi na froncie i formowanie listów przewozowych nie wykonywuje się z powodu pośpiechu. Również, jak to sprawdzono, pociągi wojskowe pomocnicze, mianowicie: pancernki, czołówki, pociągi kompanii kolejowych, sanitarne pociągi kursują bez dokumentów przewozowych, co nie daje możliwości rejestracji tych przewozów w Wydziale Dochodów. Obecnie zostaje ustalony w porozumieniu z władzami Wojskowymi uproszczony sposób rejestracji tych przewozów, odpowiadający warunkom, w których te przewozy się wykonywują, z tem, aby W-I Dochodów miał możliwość zrobienia odnośnych rozrachunków za nie.

Co się tyczy wyżej wymienionych danych zwiększenia się przewozu ładunków kolejowych, to wskazują one na względne polepszenie zaopatrywania kolei w potrzebne materiały, przeważnie w opał (drzewo).

### B. Przewóz podróźnych i bagażu.

Przewóz podróźnych i bagażu odbywał się w ilości następującej.

	GRUDZIEŃ	STYCZEŃ	LUTY	MARZEC	KWIECIEŃ
Wysłano podróźnych. . . . .	136.196	120.000	140.000	145.000	100.000
Otrzymano za przewóz podróźnych (w markach). . .		900.000	930.000	1.800.000	1.200.000
Nadano ton bagażu . . . . .	412	300	450	450	400
Otrzymano za przewóz bagażu w markach. . . . .		40.000	60.000	120.000	100.000

Rozwijanie się ruchu osobowego zostało wstrzymane w marcu, wobec wprowadzonych ograniczeń przejazdu i czasowego odwołania pociągów na niektórych liniach; znaczne zaś zmniejszenie się przewozu w kwietniu, zostało wywołane warunkami chwili bieżącej, oraz wstrzymaniem ruchu osobowego na okres 10-ciodniowy podczas stemplowania koron. Powiększenie wpływów opłat za przewóz podróżnych i bagażu w marcu i kwietniu jest rezultatem podniesienia od 1-go marca taryfy osobowej i bagażowej o 100%.

### C. Przewóz ładunków prywatnych.

Ładunków prywatnych przewieziono ilość następująca:

Nadano ton ładunków prywatnych . . . . .	33.983	76.110	46.175	37.075	25.770
Przybyło ton w komunikacji bezpośredniej . . . . .		25.000	30.300	45.000	40.000
Ogółem . . . . .		101.110	76.175	82.075	60.770
Otrzymano za przewóz (w markach) . . . . .		3.200.000	3 500.000	5.400.000	5.200.000

Zmniejszenie nadania przesyłek prywatnych zostało wywołane okolicznościami chwili bieżącej, oraz wprowadzeniem rozmaitych ograniczeń przewozu. Zwiększenie wpływów na przewóz jest rezultatem podniesienia od 1-go marca taryfy towarowej o 50%.

Przewóz poszczególnych towarów może być scharakteryzowany za pomocą następujących danych za marzec r. b., ogłoszonych w pismach miejscowych i pochodzących z Zarządu Cywilnego Ziem Wschodnich.

Ogólna suma wywiezionych z b. Kongresówki towarów na Litwę i Białoruś dosięgła w marcu r. b. cyfry 73.369.986 mk., na Wołyń i Podole 18.173.460 mk. Do b. Kongresówki wwieziono towarów z Białej Rusi i Litwy za 8.625.965 mk., z Wołynia i Podola za 2.586.641 mk. Najwyższa suma za eksport z Kongresówki na Litwę i Białoruś przypada na towary kolonialne, 45.700.288 mk., na Wołyń i Podole 9.490.521 mk. 60 fen. Wartość towarów kolonialnych, wywiezionych z Litwy i Białej Rusi do b. Kongresówki wynosi zaledwie 2.752.760 mk., z Wołynia i Podola 219.757 mk. 50 fen. Drugie miejsce pod względem ilościowym zajmują odlewy i wyroby żelazne. Tych wwieziono z Kongresówki na Litwę i Białoruś za 4.553.715 mk., na Wołyń i Podole za 1.508.496 mk. 50 fen. Co do wwiezionych na Litwę i Białoruś surowców (za 3.642.434 mk. 68 fen.) i wywie-

zionych stamtąd do b. Kongresówki (za 3.176.120 mk.), to eksport i import w tej dziedzinie był w marcu r. b. prawie jednakowy. Materiałów aptecznych na Litwę i Białoruś wwieziono w marcu za 1.161.116 mk. 72 fen., wywieziono za 46.700 mk. Materiałów włóknistych wwieziono na Litwę i Białoruś za 4.489.118 mk. 78 fen., galanterji za 1.381.156 mk. 57 fen.; tych ostatnich towarów z Litwy i Białej Rusi nie eksportowano wcale do b. Kongresówki.

### Niedokładności przewozu.

Wobec braku odpowiedniego personelu linjowego, oraz najniezbędniejszych urządzeń i inwentarza (zrujnowanie składnic, zupełny brak wag, plombownic, datowników i t. d.) przewóz bagażu i ładunków odbywa się często w warunkach bardzo nieodpowiednich (bez ważenia, w niezaplombowanych wagonach). Jednak ilość wypadków zaginięcia lub braku ładunków jest stosunkowo nie wielka, co wykazuje ilość aktów i protokółów, sporządzonych o ujawnieniu zaginięcia, braku i uszkodzeń itd., mianowicie: w styczniu r. b. wpłynęło ze stacji całej Dyrekcji 199 aktów, w lutym 206, w marcu 788 i w kwietniu 324. Powiększenie ilości aktów do 1 kwietnia nie jest oznaką powiększenia niedokładności przewozu, lecz jest skutkiem wprowadzenia przepisów o odpowiedzialności kolei za braki, uszkodzenia i t. d. oraz o sporządzaniu aktów, ich rejestracji i t. d. Świadczy o tem zmniejszenie się ilości aktów w następnym miesiącu. Reklamacji od początku roku bieżącego wpłynęło tylko 15 na ogólną sumę 88.911 marek.

## VIII. Zarys działalności Wydziału Mechanicznego.

Wydział Mechaniczny przejął gospodarę po Zarządzie Wojskowym w opłakanym stanie. Na całym terytorjum obecnej Dyrekcji Wileńskiej, obejmującej 3709 klm., niebyło wcale Warsztatów Głównych, które mogłyby skuteczniejsze naprawy, przyjęty zaś tabor był w stanie bardzo zniszczonym.

Jak widać z umieszczonych niżej tablic, % chorych parowozów i wagonów, przyjętych od DKWL wynosił:

dla normalnych parowozów . . . . .	46
„ szerokotorowych „ . . . . .	41
„ wagonów towarowych . . . . .	8
„ „ osobowych . . . . .	9

Niezwłocznie po przejęciu kolei Dyrekcja Cywilna przystąpiła do doprowadzenia do porządku gospodarki mechanicznej.



Zorganizowany W-I Mechaniczny został podzielony na 5 działów: Ogólny, Naprawy taboru i warsztatów, Eksploatacyjny, Techniczny i Wodociagowy.

Zorganizowane W-Iy Mechaniczny i Zasobów w Zarządach Oddziałów Dyrekcji zostały podzielone na 4 działy: Ogólny, Techniczny i Naprawy taboru, Eksploatacyjny i Zasobów.

Zorganizowano i ulepszono w granicach posiadanych środków naprawę wagonowego taboru i wodociągów, i w tej dziedzinie osiągnięto pewne dodatnie rezultaty co widać ze spadku % chorych parowozów, który dla normalnych parowozów z 46% w grudniu r. z. doprowadzono 1 maja r. b. do 35%; % chorych szerokotorowych parowozów 41% zredukowano do 30%, a towarowych wagonów z 8,1% do 5,6%.

Czasowy wzrost w międzyczasie % chorego taboru wywołany był przybyciem z obcych Dyrekcji, lub zdobyciem na froncie taboru, który naturalnie otrzymała Dyrekcja w stanie zniszczonym lub wręcz niezdatnym do użytku i zmuszona była oddawać go odrazu do naprawy.

### W Y K A Z

ilości parowozów normalno-torowych Dyrekcji Wileńskiej od 15/XII 1919 r., do 1 Maja 1920 r.

DATA	Inwentarz własny	Przybyło	Z K A D	Zdro-we	Cho-re	RAZEM	% cho-rych
15/XII—19	0	113	Przyjęto od DKWL.	61	52	113	46
1/I—20	113	96	Przyjęto od DKWB.	119	90	209	43
1/II—20	209	14	5 przybyło na stałe z Dyrekcji Krakowskiej. 9 z Radomskiej w delegację.	121	102	223	46
1/III—20	214	8	6 oddane przez władze Wojskowe; 2 przydelegowane z Radomskiej Dyrekcji.	134	88	222	40
1/IV—20	220+ 2 przyd.	5	5 przybyły z Dyrekcji Warszawskiej na stałe.	137	90	227	40
1/V—20	225+ 2 przyd.	13	Z Torunia w delegację	157	83	240	35

### W Y K A Z

ilości parowozów szerokotorowych Dyrekcji Wileńskiej za czas od 15/XII 1919 r., do 1/V 1920 r.

DATA	Inwentarz własny	Przybyło	Z K A D	Zdro-we	Cho-re	RAZEM	% cho-rych
15/XII—19	0	34	Przyjęto od DKWL.	20	14	34	41
1/I—20	34	14	12 przyjęto od DKWB. 2 wzięto w Dzwińsku.	27	21	48	44
1/II—20	48	6	5 przybyło ze Zdobunowa; 1 oddany przez Władze Wojskowe.	28	26	54	48
1/III—20	54	21	Wzięto w Kalenkowiczach.	41	34	75	45
1/IV—20	75	5	Przydelegowano z DKWW	49	31	80	36
1/V—20	75+ 5 przyd.	—	— — —	56	24	80	30

### W Y K A Z

ilości wagonów osobowych Dyrekcji Wileńskiej za czas od 15/XII 1919 r. do 1/V 1920 r.

DATA	Ilostan	Z nich horych	% chorych
15/XII—1919 . . . . .	674	62	9
1/I—1920 . . . . .	674	81	12
1/II „ . . . . .	683	95	14
1/III „ . . . . .	709	97	13
1/IV „ . . . . .	740	87	12
1/V „ . . . . .	740	66	9

### W Y K A Z

ilości wagonów towarowych Dyrekcji Wileńskiej  
za czas od 15/XII 1919 r. do 1/V 1920 r.

D A T A	Ilostan	Z nich chorych	% chorych
15/XII—1919 . . . . .	9800	793	8,1
1/I—1920 . . . . .	9818	775	8
1/II „ . . . . .	10371	867	8,3
1/III „ . . . . .	7984	628	7,9
1/IV „ . . . . .	9693	716	7,3
1/V „ . . . . .	9596	539	5,6

Osiągnięcie wyżej wskazanego, na pozór nie bardzo znacznego, polepszenia stanu taboru, trzeba jednak uważać przy braku warsztatów i środków naprawy za pomyślne. Środki naprawy, będące w rozporządzeniu Dyrekcji i ich stosunek do potrzeb, przedstawiają się jak następuje:

Dyrekcja posiada jedynie Warsztaty w Wilnie, które nawet nie mogą być nazwane głównymi (za czasów rosyjskich były to tylko większe warsztaty przy parowozowni). Mogą one wykonywać niektóre roboty kotłarskie. Roczna wytwórczość ich wynosi najwyżej 10—12 napraw głównych i 50—55 napraw uzupełniających. Obecnie w N. Wilejce urządzają się warsztaty wagonowe w budynkach byłej parowozowni b. Libawo-Romeńskiej Kolei.

Parowozownie Wilno, Mińsk i Białystok mogą robić rocznie po 5 napraw uzupełniających i naprawy małe i bieżące.

Reszta parowozowien może robić tylko małe i bieżące naprawy.

W roku bieżącym (za okres 12 miesięcy) Dyrekcja winna zrobić 87 napraw głównych, 80 uzupełniających i 153 małych. Z tej liczby może Dyrekcja zrobić rocznie we własnych warsztatach i parowozowniach (wychodząc z wyżej przytoczonej wytwórczości warsztatów głównych i przy parowozowniach):

napraw głównych: 10 — w Wileńskich Warsztatach,

„ uzupełniających: 30 — w Wileńskich Warsztatach — 153, w parowozowni Wilno — 5, Mińsk — 5 i Białystok — 5.

„ małych: 153 — w Wileńskich Warsztatach — 53, w Poddyrekcji Wileńskiej — 24, w Mińskiej — 24, Białostockiej — 24, Brzeskiej — 14 i Lidzkiej — 14.

Stąd wynika, że 77 napraw głównych i 50 uzupełniających muszą być wykonane w innych Dyrekcjach, lub fabrykach prywatnych. Od 1-go stycznia do 1-go maja r. b. Dyrekcja wykonała:

napraw uzupełniających 24  
„ małych 30

Duża ilość serji parowozów (Dyrekcja posiada 38 serji parowozów normalnych i 8 — szerokotorowych), a ztąd ogromna różnorodność części zapasowych, w znacznej mierze utrudnia naprawę.

Co do wodociągów, to na wypadek zepsucia takowych, lub obejmowania nowych linii na przyfrontowych odcinkach urządzone są 2 pogotowia wodociągowe szerokotorowe: każde składa się z dwóch krytych wagonów: w jednym z nich mieści się silnik i pompa, a drugi przeznaczony jest na mieszkanie dla personelu pogotowia, i platformy, na której umieszczony jest zbiornik do wody.

W celu uporządkowania gospodarki, zmniejszenia rozchodu opału i wydatków na naprawę, a także zachęcenia personelu do pracy, została wprowadzona premia za oszczędność opału i za przebieg parowozów ponad ustaloną normę, a także, zamiast uprzedniego jednorazowego wynagrodzenia za każdy wyjazd zostały wprowadzone kilometrowe dla drużyn parowozowych i smarowników.

Zarządzenia te dają już obecnie dobre rezultaty, lecz, ponieważ wprowadzone zostały dopiero od 1 marca r. b., mamy zakrótki okres czasu, ażeby rezultaty te ująć w szereg cyfr i z nich wyprowadzić wnioski.

Jednakże wszystkie wymienione usiłowania, skierowane ku polepszeniu stanu taboru i gospodarki w Wydziale Mechanicznym, ogromnie są utrudnione z powodu braku odpowiednich warsztatów i środków remontowych, ciągłego niedostatku najniezbędniejszych materiałów i części zapasowych, oraz rutynowanego personelu technicznego.

Wspomniany wyżej brak wykwalifikowanych pracowników (inżynierów i techników) ogromnie utrudnia organizacyjno-twórczą pracę, w okresie której znajduje się właściwie Wydział Mechaniczny. Szczególnie daje się uczuwać brak inżynierów z praktyką kolejową: naprz. w samym Wydziale Mechanicznym Dyrekcji wakuje 7 specjalnie inżynierskich posad; również większość posad Naczelników parowozowni (do 70%) z braku inżynierów, jest obsadzona czasowo przez maszynistów.

Prócz tego wynagrodzenia na kolei, szczególnie na wyższych stanowiskach, są znacznie niższe niż na posadach prywatnych. Np. zwyczajny technik taksator w Towarzystwie Ubezpieczeń, który nawet nie potrzebuje być inżynierem, ma obecnie 7.500 mk. miesięcznie i zwrot kosztów przy wyjazdach, t. j. znacznie więcej niż Prezes Dyrekcji. Taki stan wytwarza dążność do przechodzenia z posad na kolei na posady do instytucji prywatnych i traktowanie posad kolejowych jako czasowych, nim się coś lepszego nie nadarzy.

## IX. Zarys działalności Wydziału Drogowego.

Jednym z pierwszych zadań W-łu Drogowego po objęciu zarządu przez DWKP, było zajęcie się mostami z tego względu, iż do terenu Dyrekcji wszedł dawny przyfrontowy pas rosyjsko-niemiecki, na którym wskutek działań wojennych, nie pozostał w całości żaden większy most kolejowy, a z małych wiele uległo uszkodzeniu. Ogólna liczba mostów 3.300 szt.; długość ich 24 klm. Wszystkie te mosty zostały zastąpione przez prowizorja mniej lub więcej udatne, przeważnie jednak pobudowane tak, aby mogły służyć w przeciągu roku lub niektóre 2 lat, albo też do chwilowego użytku. Te ostatnie wymagały natychmiastowego doprowadzenia ich do stanu zdatnego do dłuższego użytkowania, inne zaś wzmocnienia przez ustawienie nowych dźwigarów, lub wzmocnienie opór, gdyż jedne i drugie nie wytrzymałyby przepisanych obciążeń. Ogólna długość wszystkich prowizorji wynosi 15,4 kilometrów.

Przy wielu mostach nie było izbic, które trzeba było wybudować przed ruszeniem lodów.

Roboty te zostały uskutecznione przez istniejące 4 pogotowia.

Pogotowia mostowe zaopatrzone są w motory, kuźnie, obrabiałki i inne niezbędne instrumenty. Jedno z tych Pogotowia pracuje obecnie na moście na rzece Wilji na szlaku Wilno — Dyneburg, przy montowaniu części ferm zniszczonych przez wybuch i podniesionych z wody. Drugie Pogotowie pracuje stale przy moście na rzece Niemen pod Grodnem, gdzie zbudowany przez Niemców czasowy na drewnianych filarach most wysokości do 40 metrów, wymaga ciągłego baczenia i wzmocniania opór.

Pozostałe pogotowia pracują na wschodnich odcinkach, gdzie stan mostów jest szczególnie niezadawalający, z tego względu, iż zostały odbudowane nie według dopuszczalnych obciążeń. Jak wykazała praktyka, praca tych pogotowia jest dostatecznie intensywna. Mając pod ręką stałą ilość fachowców z niezbędnymi materiałami i instrumentami można przeprowadzać nie tylko odbudowę mostów w pewnym wyznaczonym porządku, lecz i wysyłać te pogotowia tam, gdzie zajdzie w tem nagła potrzeba, jak to np. miało miejsce 7 maja r. b., gdy spalił się most rozpiętości 8 metr. pod Grodnem, który w ciągu 48 godzin został przez pogotowie odbudowany.

Prócz pogotowia mostowych mniejsze prowizorja doprowadzają do stanu zdatnego do użytku miejscowe dystanse swoimi środkami. W-ł Drogowy odbudował 70 mostów o rozpiętości mniejszej niż 20 metr. 6 dużych mostów i wzmocnił około 200 różnej rozpiętości.

Dla zastąpienia prowizorji nowymi mostami Wydział Drogowy przystąpił do projektowania takowych, przyczem w pierwszym rzędzie opracowane zostały szkice projektu stałego mostu Niemeńskiego pod Grodnem w kilku warjantach, a także typowe projekty małych mostów drewnianych, żelaznych i żelbetowych.

Prócz mostów zwrócono uwagę na stan powierzchni, który pozostawiał wiele do życzenia. Dyrekcja objęła kolej w zimie, gdy trzeba było zwrócić specjalną uwagę na walkę ze śniegiem, gdyż tak zasłony śnieżne, jak i łopaty były w minimalnej ilości.

Jednakże, wskutek odpowiednich zarządzeń na miejscu, wypadków zatrzymania pociągów z powodu zasp nie było. Od wiosny prowadzą się roboty konserwacyjne, które są ogromnie utrudnione z powodu potrzeby zamiany wielkiej ilości podkładów, niezmiennych zupełnie w przeciągu 6 lat, wobec czego niektóre podkłady pod szynami leżą po 10 i więcej lat. Jednakże szybkość pociągów na szlakach nie została zmniejszona i dochodzi do 65 kil. w 1 godz. (maksymalnie). Także zajęto się zdjęciem niepotrzebnych linii i zwrotnic na stacjach i przestrzeni.

Wskutek poważnych zadań jakie zostały polecone Dyrekcji przez Władze Wojskowe w celu połączenia frontu północnego i wschodniego z Wołyńskim, Wydział Drogowy przedsięwziął wszelkie środki, aby roboty te wykonać w terminie i możliwie najlepiej.

Zadania były następujące: ułożenie, a częściowo i przekucie normalnego na szeroki, lub odwrotnie, jednego z torów na linii Wilno — Dynaburg, Mołodeczno — Połock, Mińsk — Baranowicze, przekucie na szerokotorową linię Baranowicze — Łuniniec i uruchomienie szerokiego toru na dwutorowej linii Łuniniec — Kalinkowicze.

Ogółem należało przekuć linii 530 klm., ułożyć linii torów głównych 193 klm., odpowiednio przerobić 38 stacji, odbudować 27 mostów o różnej rozpiętości i wzmocnić 2 wielkie mosty.

Wskazane roboty podlegały wykonaniu w przeciągu 6-ciu tygodni w porze zimowej i wczesną wiosną (luty — marzec), przy braku robotników miejscowych, braku aprowizacji, lokali dla pracowników, a głównie szyn i złączeń na miejscu, które trzeba było zbierać z rozbiórki torów stacyjnych w całej Dyrekcji, wysyłać je na miejsce robót, co przy braku lor i parowozów było bardzo uciążliwe.

Niezważając jednak na wskazane trudności, roboty zostały w terminie wykonane.

Prócz wyżej wymienionych robót przebudowano stacje Mińsk i Baranowicze, urządzono rampy wojskowe na kilkunastu stacjach, przesytyto linie Królewszczyzna — Głębokie długości 48 klm. i ułożono nowe tory dojazdowe na węzłowych stacjach i t. p.

Dla intensywnego prowadzenia robót, związanych z ułożeniem nowych torów lub przekuciem istniejących, został sformowany pociąg remontowy. Obecnie pociąg ten pracuje na odcinku Lida — Mołodeczno przy układaniu drugiego toru szerokiego, rozebranego w czasie wojny.

Dla wykorzystania materiału, znajdującego się na linii w stanie zniszczonym, lub niezdatnym do użytku, a także i zdatnego, jak mosty, zwrotnice, belki żelazne i t. d., Wydział Drogowy urządził i zorganizował 2 bazy, jedną na stacji Starosielce pod Białymstokiem, drugą na stacji

Brześć, ze składami i warsztatami, gdzie części zniszczone będą odnawiane i kompletowane, a mostowe fermy montowane ze znajdujących się części.

W-I Drogowy organizuje nasycalnię podkładów we Włodawie, Brześciu i Łunińcu z dawnych nasycalni, znajdujących się w Borysowie, Osipowiczach i Włodawie.

Wobec braku mieszkań i budynków W-I Drogowy przystąpił do odbudowy zrujnowanych, lub opalonych budynków stacyjnych, domów mieszkalnych, koszar i t. d., a także zajął się podtrzymywaniem i reparacją tych budynków, które uległy zniszczeniu tylko częściowo.

Jednocześnie Wydział przystąpił do sporządzenia typowych projektów domów, baraków i budynków stacyjnych dla miejsc, gdzie takowe doszczętnie zostały zniszczone w czasie wojny.

W Dziale Administracji poświęcił Wydział Drogowy pierwsze miesiące swej działalności pracy organizacyjnej, przeprowadzając w Dyrekcji, w Oddziałach i na linii nowe podziały na Dystanse, Odstępy i Działki robocze, mając na celu osiągnięcie największej produktywności pracy przy możliwie ograniczonym etacie. Jednocześnie Wydział zajął się opracowaniem rachunkowości na dystansach i w Oddziałach. Robota ta została już ukończona i obecnie dystanse zaprowadzają prawidłową gospodarkę rachunkową w celu możliwości śledzenia za stanem robót i ścisłej kontroli nad wydatkowaniem asygnowanych kredytów.

Z innych zarządzeń Wydziału należy odnotować skasowanie instytucji drożników obchodowych, gdyż, jak wykazała praktyka, nie odpowiadają oni nigdzie swemu przeznaczeniu i tylko zbytecznie obciążają budżet kolei. Wzamin drożników obchodowych włożono obowiązek dozoru toru na torowego; roboty zaś, jak: dobijanie haków, przykręcanie śrub i t. p. wykonywa remontowy robotnik pod jego odpowiedzialnością. Oszczędność tego zarządzenia wynosi 10.000.000 mk. rocznie.

Drugim zarządzeniem Wydziału, również mającym na względzie celowość i jednocześnie oszczędność, było zredukowanie strzeżonych przejazdów do liczby niezbędnie potrzebnej, zależnie od frekwencji ruchu kołowego i widzialności zbliżającego się pociągu. Oszczędność tego zarządzenia wynosi 4.000.000 mk. rocznie.

W celu ujednostajnienia działalności służby drogowej we wszystkich Oddziałach i stworzenia ścisłego kontaktu z Dyrekcją, Wydział Drogowy urządza periodyczne zjazdy Naczelników Wydziałów Drogowych, na których rozpatrują się sprawy zasadnicze, jak również rozpatrują się wątpliwości, powstające na miejscu, a także udzielane są pewne wskazówki co do wykonywania robót i rozmaitych zażądań. Oprócz tego w Wydziale Drogowym opracowane zostały rozmaite wykresy, jak: żwirowni, ze wskazaniem miejsc obsługiwanych terenów, typów nawierzchni, ramp, a także mapy Dyrekcji i wiele innych.

W skład Wydziału Drogowego wliczając Dyrektora i Wice-Dyrektorów wchodzi między innymi pracownikami: 20 inżynierów, 8 techników i 14 rysowników.

## X. Zarys działalności Wydziału Elektro-Technicznego.

Wydział Elektro-Techniczny Wileńskiej Dyrekcji Kolejowej K. P. ogarnia wszystkie dziedziny elektro-techniki kolejowej i stosownie do tego dzieli się na trzy techniczne działy: słabych prądów, silnych prądów, urządzeń zabezpieczających i wypadków.

W zakres Działu słabych prądów wchodzi telegrafia, telefonja, sygnalizacja dzwonowa, oraz wszystkie inne drobne urządzenia. Dział ten kieruje rekonstrukcją i budową telefonicznych i telegraficznych linii na przestrzeni, w jakim celu rozporządza odpowiednim etatem nadzorców i dozorców, których zadaniem jest jaknajszybsze usuwanie powstałych przerw w łączności telefonicznej i telegraficznej. Pozostała po okupantach trasa znajdowała się w okropnym stanie; również ujemnie wpłynęło na ogólny stan wojna z bolszewikami, którzy przy odstępowaniu niszczyli trasę, obcinając przewodniki, a nawet zrąbując niekiedy większe przestrzeni; na odcinkach Lida — Miłodeczno, należało postawić do 400 słupów na przestrzeni 25 kilometrów.

Przy rekonstrukcji trasy, prowadzonej obecnie przez 30 kolejowe kolumny robocze, należy zmienić 32.000 słupów, gdyż stan ich bezwarunkowo wymaga tego. Również i w przyszłym sezonie przewidywana jest poważna rekonstrukcja, ponieważ słupy przez cały czas trwania okupacji nie były zmieniane.

Dyrekcja kolejowa przeprowadza także wzdłuż torów kolejowych rekonstrukcję przewodów Wojskowej Dyrekcji Telefonów i Telegrafów.

Ogólna długość telegraficznych i telefonicznych przewodów — 22596 przewodo-kilometrów. Z liczby tej od czasu przejęcia Zarządu przez Dyrekcję K. P. zawieszono 3169 przewodo-kilometrów.

Do Działu silnych prądów należą wszystkie instalacje oświetlenia elektrycznego, przenoszenie siły i wszelkie urządzenia silnych prądów.

Energię elektryczną potrzebną do wyżej wymienionych celów, Dyrekcja Wileńska otrzymuje przeważnie z własnych elektrowni, których posiada 16 o mocy 797 KW. Ogólny stan elektrowni pozostawia wiele do życzenia z powodu, że przeważnie były one budowane tymczasowo przez okupantów tego kraju Niemców, a następnie zniszczone przez odступа-jące wojska niemieckie i bolszewickie. Oprócz elektrowni na st. Wilno i st. Lida żadna elektrownia nie posiada rezerwowej maszyny.

Wskutek specjalnych warunków, w jakich jest postawiona stacja Wilno, jako wielka stacja węzłowa, posiadająca Warsztaty Mechaniczne (jednocześnie są projektowane wielkie Warsztaty elektrotechniczne), zapotrzebowanie na energię elektryczną jest już prawie dwa razy większe, niż może dać Wileńska elektrownia kolejowa. W przyszłości przewidywanem jest powiększenie się zapotrzebowania na energię elektryczną najmniej, jak na 300%. Uruchomienie Warsztatów w Nowej Wilejce również wymaga dużego zapotrzebowania energii. Wobec tego Dyrekcja Wi-

leńska postanowiła uruchomić elektrownię „Łoszę“, którą wybudowały władze wojskowe niemieckie. Elektrownia ta jest obecnie nieczynną i w takim stanie, jak ją Zarząd Cywilny Ziem Wschodnich otrzymał od Zdobywcy Wojennej. Elektrownia znajduje się o 3 klm. od stacji Gudogaj, 36 klm. od Wilna na linii kolejowej Wilno — Mińsk i stoi wśród wielkich torfowisk, posiada turbinogenerator o sile 700 KW. Energia z elektrowni będzie przetransportowana z 525 do 20.000 volt, przy pomocy linii wysokiego napięcia i dostarczona do Wilna i Nowej Wilejki, gdzie przewidywany jest rozchód 400 KW.; reszta energii będzie zużyta dla okolicznych miast, stacji i wsi. Linia wysokiego napięcia będzie zbudowana przede wszystkim z materiału, pozostałego po Niemcach.

W zakres działalności Działu urządzeń zabezpieczających i wypadków wchodzi sygnalizacja stacyjna, blokada linjowa, centralizacja zwrotnic i sygnałów, mechaniczna i elektryczna i sygnalizacja berłowa. Blokada linjowa, istniejąca za czasów okupacji niemieckiej, została zupełnie zniszczoną wskutek wywiezienia przez Niemców wszystkich aparatów blokowych. Obecnie blokada uruchomiona na przestrzeni Landwarowo — Wilno — Nowa Wilejka. Sygnalizacja berłowa została uruchomiona na odcinku Osipowicze — Słuck przy pomocy aparatów Webba i Tompsona małego typu. Cała działalność Działu jest skierowana obecnie na uruchomienie sygnałów i sygnalizacji stacyjnej. Do Działu tego należą również dochodzenia we wszystkich wypadkach kolejowych, celem stwierdzenia przyczyny wypadku, aby Wydział wyjaśniony je mógł zastosować takie urządzenia zabezpieczające, które wykluczyłyby lub zmniejszyłyby do minimum ilość wypadków.

## XI. Zarys działalności Wydziału Kolei Wązkotorowych.

Istniejąca przed wojną ogólna długość linii wązkotorowych na obszarze dzisiejszych Ziem Wschodnich wynosiła zaledwie 150 klm. (kolejka Święciańska). W czasie wojny zostało przez Niemców i Rosjan wybudowano około 3.000 klm. wązkotorówek, z których w eksploatacji Dyrekcji Wileńskiej jest obecnie około 400 klm., reszta zaś jest prawie całkowicie nie uruchomiona i pozostaje w rozporządzeniu Zdobywcy Wojennej lub też innych urzędów. Koniecznym jest przekazanie linii i materiału wązkotorowego jednej instytucji, która by zrobiła ewidencję wszystkich wązkotorówek oraz materiałów i imi zarządzała.

W tym celu w Dyrekcji Wileńskiej odbyło się dnia 16/III r. b. posiedzenie, w którym wzięli udział przedstawiciele wszystkich zainteresowanych Ministerstw, Naczelnego Dowództwa i Zarządu Cywilnego Ziem Wschodnich. Na posiedzeniu powyższym została zdecydowana kwestja o eksploatacji, budowie, rozbiórce i technicznym nadzorze nad wązkotorowymi kolejami. Protokół tego posiedzenia zaaprobowany przez M. K. Ż.

do dnia dzisiejszego jednak nie został zatwierdzony przez Naczelne Dowództwo i dlatego postanowienia odnośne nie zostały wprowadzone w życie.

Taki stan rzeczy wprowadza chaos w wykorzystaniu materiału kolejowego, wskutek czego dużo jego ginie, powodując niepowetowane straty dla Państwa. Jest obawa, że sezon roboczy minie i znów cały materiał wązkotorowy zostanie porzucany nadal na całym obszarze Ziem Wschodnich i będzie podlegał, jak i dotychczas, niszczeniu i kradzieży, jeżeli wyjątkowe okoliczności nie zmuszą do jego wykorzystania.

### Ilostan wagonów i parowozów.

Parowozów 75 cm.	28	
„ 60 cm.	23	Razem 51
z tej liczby chorych 75 cm. 16 parowozów		
„ 60 „	10	Razem 26 par,

co stanowi około 51% chorych.

Z liczby chorych 12 parowozów 75 cm. odesłano do fabryki „Parowóz“ w Warszawie do naprawy, reszta zaś parowozów będzie naprawiona w parowozowniach Dyrekcji.

Wagonów: 75 cm. osobowych . . .	15	
„ krytych . . .	21	
„ węglarek . . .	21	Razem 143
„ platform . . .	85	
„ cystern . . .	1	

Z tej liczby — chorych wagonów 27, co stanowi chorych około 19%.

Wagonów: 60 cm. osobowych . . .	25	
„ bagażowych . . .	1	
„ krytych . . .	116	
„ węglarek . . .	209	Razem 509
„ platform . . .	56	
„ specjalnych . . .	2	
„ wywrótek . . .	7	
„ wózków . . .	93	

Z tej liczby chorych 109 — co stanowi chorych 21%.

## ORGANIZACJA

### Zarządu kolejami wązkotorowymi.

W Dyrekcji Okręgowej funkcjonuje Wydział Kolei Wązkotorowych, który dzieli się na następujące Działy:

- 1) Drogowy,
- 2) Mechaniczny (włączone Zasoby),
- 3) Ruchu,
- 4) Ogólny (Kancelaria).

Przy Dyrektorach Oddziałów Wileńskim i Brzeskim, w obrębie których jest większa ilość wązkotorowych kolei, zostały utworzone stanowiska Wice-Dyrektorów dla spraw wązkotorowych, a w Oddziałach Mińskim, Lidzkim i Białostockim stanowiska Referentów Kolei Wązkotorowych, którzy są łącznikami pomiędzy Wydziałem Kol. Wązkotorowych i poszczególnymi Wydziałami w Oddziałach, oraz popierają i dopilnowują spraw, dotyczących Kolei Wązkotorowych.

W Wydziale Kolei Wązkotorowych opracowują się następujące zadania:

- a) doprowadzenie do największej sprawności linii wązkotorowych;
- b) uruchomienie linii istniejących, lecz nie funkcjonujących lub całkiem nowych;
- c) przyjmowanie linii, obsadzonych przez kompanie kolejowe;
- d) wydzierżawienie kolejek.

Wice-Dyrektor Oddziału dla spraw wązkotorowych, lub Referent kolei wązkotorowych są odpowiedzialni za stan kolei wązkotorowych w obrębie danego Oddziału.

Wszelkie sprawy na liniach wązkotorowych, podlegające kompetencji poszczególnych Wydziałów przy Oddziale Dyrekcji załatwiają te ostatnie w porozumieniu z Wice-Dyrektorem dla spraw wązkotorowych lub Referentem Kolei Wązkotorowych.

Organy wykonawcze, obsługujące linie wązkotorowe, ich stacje, odcinki drogowe i parowozownie podlegają poszczególnym Wydziałom przy Oddziale Dyrekcji.

Organy liniowe Kolei Wązkotorowych są, zależnie od długości tych kolei, oraz intensywności ruchu na nich, wyodrębnione od organów linii szerokotorowych, lub też połączone z nimi, w tym ostatnim wypadku liniowe wykonawcze organy szerokotorowe pełnią obowiązki swe również i na przydzielonych odcinkach wązkotorowych.

## XII. Zarys działalności Wydziału Leśnego.

Wobec tego, że przy przejęciu od Władz Wojskowych kolei na kresach wschodnich nie okazało się żadnych zapasów drzewa opałowego, oraz materiałów drzewnych (desek, budulca, słupów telegraficznych, podkładów) i wobec tego, że przedsiębiorcy, zdając sobie dobrze sprawę z sytuacji na kolei, która okazała się niezbędnymi potrzebnych jej materiałów, zaczęli ogromnie podnosić ceny, nie mówiąc już o tem, że popyt na drzewo i materiały drzewne był o wiele większy, niż podaż, Dyrekcja Wileńska zmuszoną została niezwłocznie organizować u siebie na szeroką skalę eksploatację lasów sposobem gospodarczym.

Już w połowie stycznia r. b. przystąpiono do utworzenia przy Zarządzie Dyrekcji Wydziału Eksploatacji lasów, nazywanego w skróceniu Wydziałem Leśnym.

Wydział Leśny dzieli się na 3 działy: Techniczny, Handlowy i Ogólny. Tereny leśne wzdłuż odcinków kolejowych są podzielone na rejony. Organami wykonawczymi na linii są Naczelnicy rejonów z odpowiednią ilością pracowników etatowych i robotników leśnych (dziennych).

Rejonów na 1 maja r. b. Wydział Leśny posiadał 9, a mianowicie: I rej. Wileński (N.-Święciański), II rej. Grodzieński, III rej. Mołodeczański, IV rej. Baranowicki, V rej. Białostocki, VI i VII rej. Mińskie, VIII rej. Luniniecki i IX rej. Brzeski.

Ogólna ilość pracowników Wydz. Leśn. w Dyrekcji 46 osób

Ogólna ilość pracowników w rejonach Dyrekcji 108 osób.

Zadaniem Wydziału Leśnego jest zaopatrywać Dyr. Wil. w niezbędne materiały leśne, której zapotrzebowanie w roku bieżącym wyraża się w następujących cyfrach:

Drzewa opałowego . . . . .	1.500.000 m. <sup>3</sup>		
Podkładów . . . . .	3.000.000 szt.		
Słupów telegraf. . . . .	100.000 „	Razem	
Budulca . . . . .	100.000 „	2.500.000	festmetrów
Podrozdziadnic . . . . .	104.000 „		masy drzewnej.
Mostownic . . . . .	7.000 „		
Desek . . . . .	200.000 „		

Wydział Leśny spełnia zadanie swoje przez wykonawcze organy, prowadząc roboty eksploatacji lasów sposobem gospodarczym, na terenach otrzymanych od Zarządu Dóbr Państwa, na mocy zawartych z tym ostatnim umów.

Dotychczas Dyrekcja Wileńska otrzymała do eksploatacji od Z. D. P. do 2-ch tysięcy hektarów lasu. Dla wykonania tak wielkiego zapotrzebowania niezbędnym będzie otrzymać do 16 tys. hektarów lasu, czy to od Zarządu Dóbr Państwa, czy też przez nabycie lasów od właścicieli prywatnych.

Tartaków Wydział Leśny posiada 10, z których jeden stanowi własność kolei, reszta jest dzierżawiona. Miesięczna produkcja wszystkich tartaków wynosi do 6 tysięcy festmetrów tartego materiału.

W celach przyspieszenia robót i zaoszczędzenia rąk roboczych Wydział Leśny zastosował mechaniczny sposób piłowania drzewa za pomocą agregatów, składających się z podwójnych pił cyrkularek i maszyn do szczepiania polan, jak również pił balansowych do wyrobu podkładów w lesie sposobem fabrycznym.

Dla zwiększenia wydajności pracy w rejonach oraz bardziej oszczędnego ich wykonania, Wydział Leśny aprowizuje częściowo robotników leśnych, oraz stwarza własny tabor koński dla zwózki materiałów leśnych do torów kolejowych, aby nie być zależnym od włościańskich podwód, których w okresach robót polnych wynająć nie sposób.

Produkcja Wydziału Leśnego podczas swej egzystencji, t. j. za okres 3-ch miesięczny (faktycznie organizacyjny), wyraża się w następujących cyfrach na 1-go maja 1920 roku:

Przygotowano drzewa opałowego . . . . .	225.041 m. <sup>3</sup>
„ słupów telegraficznych . . . . .	35.762 szt.
„ podkładów . . . . .	73.140 szt.
„ budulca . . . . .	29.000 fm.
„ desek . . . . .	139.104 szt.
„ kłoców . . . . .	54.055 szt.

Kapitał obrotowy Wydziału Leśnego w tym że okresie wynosił 8.025.673 mk.

Niezależnie od zapotrzebowań poszczególnych Wydz. Dyr. na materiały leśne, Wydz. Leśny zaspokaja również zapotrzebowanie armji, walczącej na froncie, między innymi dostarczał całkowity budulec dla odbudowy mostów na Dźwinie w Dynaburgu i inne.

O ile w okresie organizacji swojej (rozwoju) Wydział Leśny nie mógł jeszcze pokryć całkowicie zapotrzebowanie Dyrekcji, to w każdym bądź razie okazał się czynnikiem, który normuje poniekąd ceny materiałów leśnych i zabezpiecza Dyrekcję od zakusów spekulantów leśnych.

### XIII. Zarys działalności Wojskowej Straży Kolejowej.

Niezwłocznie po przejściu kolei od Władz Wojskowych, Dyrekcja Wileńska została zmuszoną w celach zabezpieczenia na kolejach porządku, oraz mienia kolejowego i przewożonych ładunków—organizować straż kolejową.

Wobec specjalnych warunków, w których znajdują się linje kolejowe Dyrekcji Wileńskiej, wobec tego, że Dyrekcja miała za zadanie przeważnie wykonywanie przewozów wojskowych, oraz że konieczną była również i dobrze zorganizowana ochrona obiektów kolejowych, zwłaszcza na odcinkach przyfrontowych jak to: mostów, wodociągów i t. d., zostało postanowione organizować na liniach kolejowych, na terytorjum podlegającym Zarządowi Cywilnemu Ziemi Wschodnich, — Wojskową Straż Kolejową.

Zadanie Straży Kolejowej polega w utrzymaniu porządku, spokoju i bezpieczeństwa publicznego w pasie wyłączenia kolejowego, oraz ochrony ważniejszych obiektów kolejowych.

Straż Kolejowa utrzymywana jest na conto M. K. Ż., rozchody zaś wywołane utrzymaniem dodatkowych ludzi dla potrzeb wyłącznie wojsk i na zapotrzebowanie Władz Wojskowych, mają być odnoszone na rachunek Naczelnego Dowództwa.

Moderunek, broń i amunicję Straż Kolejowa otrzymuje od Naczelnego Dowództwa. Pod względem dyscyplinarnym i spraw wojskowych podlega ona Władzom Wojskowym, we wszystkim innym zaś odnośnym organom M. K. Ż.

Sądownictwo karne wykonywują Sady Wojskowe.

W sprawach bezpieczeństwa publicznego, o ile one nie dotyczą spraw kolejowych lub wojskowych, Wojskowa Straż Kolejowa współdziała organom Zarządu Cywilnego Ziemi Wschodnich.

Na czele Wojskowej Straży Kolejowej w Dyrekcji stoi Komendant, mianowany przez Ministra Kolei Żelaznych w porozumieniu z Władzami Wojskowymi.

Komendant Wojskowej Straży Kolejowej wykonywa swe czynności za pomocą swego biura w Zarządzie Dyrekcji i miejscowych organów wykonawczych na linii.

Biuro Komendanta Wojskowej Straży Kolejowej składa się z Działów:

a) Ogólnego, b) Personalnego, c) Śledczego i d) Intendentury.

Organami wykonawczymi Wojskowej Straży Kolejowej na linii są Oddziały Wojskowej Straży Kolejowej.

Granice Oddziałów Wojskowej Straży Kolejowej odpowiadają granicom Poddyrekcji.

Na czele każdego Oddziału Wojskowej Straży Kolejowej stoi Naczelnik Oddziału, siedziba którego jest w tem że miejscu, gdzie jest Zarząd Poddyrekcji.

Naczelnik Oddziału Wojskowej Straży Kolejowej ma swoje biuro, składające się z Działu Kancelarii i Działu Śledczego.

Linje, wchodzące w skład danego Oddziału Wojskowej Straży Kolejowej są podzielone na odcinki, na czele których stoi Naczelnik odcinka W. S. K.

Odcinek Wojskowej Straży Kolejowej jest jednostką administracyjno-wykonawczą.

Granice odcinka zależnie od miejscowych warunków ustala na przedstawienie Naczelnika Oddziału Komendant Wojskowej Straży Kolejowej.

Pod względem kwalifikacyjnym strażnicy dzielą się na: strażników pełniących funkcje policyjne—charakteru publiczno-prawnego i funkcje zwyczajne—wartownicze. Ogólna liczba Straży Kolejowej, pełniącej służbę wynosi 2,480 ludzi.

Do pełnienia funkcji policyjnych—charakteru publiczno-prawnego—mogą być dopuszczeni jedynie ci strażnicy, którzy zdadzą odnośny egzamin przed Komisją, wyznaczoną przez Dyrekcję Kolejową w porozumieniu z Zarządem Cywilnym Ziemi Wschodnich.

Pełniącemu służbę strażnikowi W. S. K. przysługuje wszelkie prawo warty wojskowej i cywilnej.

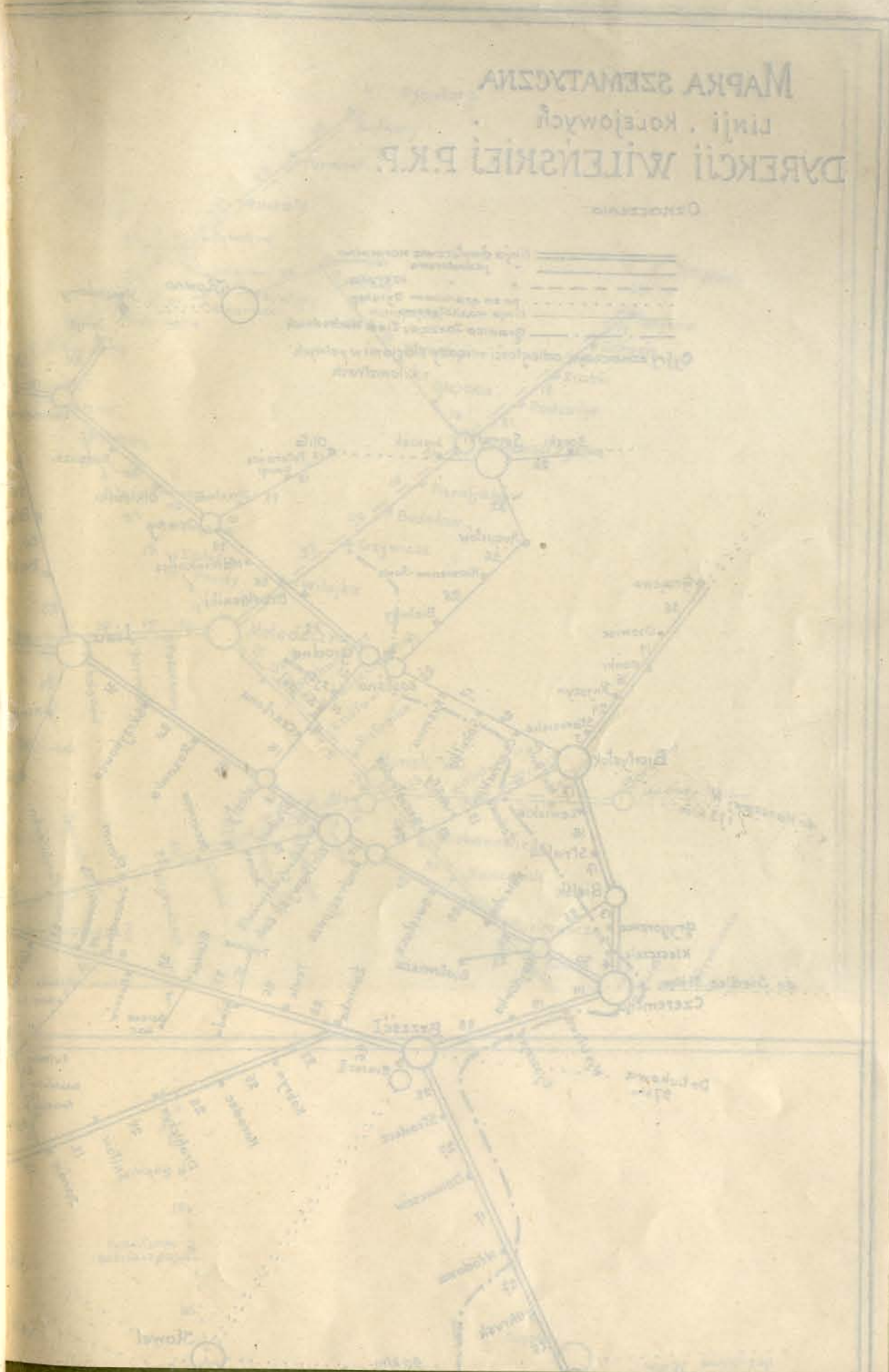
Wojskowa Straż Kolejowa ma prawo korzystania w służbie: z pomocy wojska, policji ogólnej cywilnej, oraz organów gminnych; w nagłych niecierpiących zwłoki wypadkach działa samodzielnie.

Straż Kolejowa wykonywa służbę według instrukcji, zatwierdzonej przez Ministra Kolei Żelaznych w porozumieniu z Naczelnym Dowództwem.

Mundur i oznaki dla Wojskowej Straży Kolejowej ustala Dowództwo w porozumieniu z Ministrem Kolei.



284103





# MAPKA SZEMATYCZNA LINII KOLEJOWYCH DYREKCJI WILEŃSKIEJ P.K.P.

Oznaczenia:

- linja dwutorowa normalna
- " jednotorowa
- " szeroka
- poza granicami Dyrekcji
- Linja wąskotorowa
- Granica Zarządu Ziemi Wschodnich

Cyfry oznaczają odległości między stacjami w pełnych kilometrach



Wilno, 21 Maja 1920 r.  
Rys. J. Zonn