

757  
40

357.812.5/438.132-35 Re-  
(lan)

M. K. Ż.  
DYREKCJA RADOMSKA KOLEJOWA

**KRÓTKI ZARYS**  
**DZIAŁALNOŚCI DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH**  
**OKRĘGU RADOMSKIEGO**

LISTOPAD 1918 — SIERPIEŃ 1919.

~~POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE  
CENTRALNY BIURO BADAŃ  
I ROZWIJANIA PRACY KOLEJNICZEJ  
Samodzielne Stowarzyszenie  
d/s. Muzeum Kolejowego~~

nr. 44 NKM/16  
75.

RADOM 1919 ROKU  
WYTŁOCZONO W DRUKARNI KOLEJOWEJ



# KRÓTKI ZARYS

## działalności Dyrekcji Kolei Państwowych

### Okręgu Radomskiego.

LISTOPAD 1918. — SIERPIEŃ 1919 r.

---

#### Dane ogólne.

Dyrekcja Kolei Państwowych Okręgu Radomskiego istnienie swe datuje od d. 3 listopada 1918 r., w którym to dniu koleje wchodzące w jej obręb, pierwsze z pośród kolei polskich zostały wyrwane z rąk najeźdźców i z tego powodu słusznie winna być uważaną za pierwszą Polską Dyrekcję Kolei Państwowych.

Początkowo obejmowała ona wszystkie koleje okupacji austriackiej na zachód od Lublina ze st. Lublin włącznie; reszta kolei tej okupacji ze względów strategicznych podlegała Dowództwu wojskowemu. Z czasem (od 1/I 1919) dołączono do Dyrekcji Radomskiej linie Łuków—Dęblin, Łuków—Lublin—Rejowiec, Tomaszów—Koluszki, a od połowy lipca linie Rejowiec—Chełm—Bełzec i cały kompleks wązkotorówek.

Tym sposobem w pierwszym półroczu 1919 roku długość linii należących do Dyrekcji Radomskiej wynosiła:

normalnotorowych . . . . .	1108 kilom.
z nich	
dwutorowych . . . . .	291 „
w chwili obecnej długość linii wynosi:.....	1692 klm.
a) normalnotorowych . . . . .	1218 klm.
z nich:	
dwutorowych . . . . .	308 „
b) wązkotorowych . . . . .	474 „
z tych ostatnich:	
parowozowych . . . . .	301 „
konnych. . . . .	173 „

Dyrekcja Radomska posiada:

1) parowozów . . . . .	209
z nich:	
osobowych. . . . .	23
towarowych . . . . .	186
2) wagonów . . . . .	4605
z nich:	
osobowych . . . . .	320
towarowych . . . . .	4285
3) Stacji . . . . .	175
4) porowozowni . . . . .	7
z nich: głównych . . . . .	3
średnich . . . . .	3
obrotowych . . . . .	1
5) wodociągów. . . . .	43 st.
6) naprawni:	
parowozowych. . . . .	1 (w Skarżysku)
wagonowych . . . . .	1 (w Radomiu)
7) Ogólna liczba pracowników wynosi 13300 osób.	

**Stan linii w chwili ich objęcia przez władze polskie.**

Po ustąpieniu Rosjan w 1915 roku, gdy kraj nasz przestał być polem walki, władze austriackie

przystąpiły do robót w celu ~~prze~~<sup>do</sup> prowadzenia kolei żelaznych do prowizorycznego, niezbędnego dla przewozów wojskowych stanu używalności. Zdemontowane mosty żelazne były naprędce wzmocnione, prowizorycznie podtrzymane lub zastąpione drewnianymi, dla możliwości przepuszczania po nich pociągów z lekkimi parowozami. Odbudowane w ten sposób mosty nie nadawały się ani dla przepuszczania ciężkich parowozów, ani dla wymaganej szybkości biegu pociągów, a w większości wypadków otwory ich nie odpowiadały ilości i szybkości wód tych rzek i strumieni, na których mosty owe są postawione.

Takimi są na przykład mosty przez Wisłę w Sandomierzu i przez San w Rozwadowie zbudowane na drewnianych palach, podlegające łatwemu podmyciu, nie tylko w czasie wód wiosennych, lecz nawet w czasie wezbrania rzek skutkiem deszczów ulewnych i źle zabezpieczone od kry. Rokrocznie niektóre prześla na obydwóch mostach były na wiosnę znoszone i wymagały odbudowy, co stanowiło poważną przeszkodę dla prawidłowego ruchu pociągów.

Tenże prowizoryczny tymczasowy charakter odbudowy był zastosowany przez okupantów do dworców, naprawni, parowozowni i domów mieszkalnych, których większość była zrujnowana i spalona. Pozostałe w zrujnowanych budynkach ściany nakrywano prowizorycznymi dachami, otwory okienne zastawiano naprędce skleconemi ramami, w pokojach stawiano piecyki żelazne i tak przygotowane budynki oddawano do użytku i na mieszkania. Na nielicznych tylko stacjach odbudowane zostały dworce.

Tory częściowo rozebrane i zdemolowane przez działania wojenne były odnowione przywiezionemi z Austrii starymi wysegregowaniami szynami i złączami.

W ten sposób na liniach Dyrekcji Radomskiej powstało około 21 typów szyn różnych przekrojów i długości, z trudnością nadających się do zastawiania i wzajemnego połączenia.

Podkłady były zmieniane przez okupantów li tylko w miarę neodzwonnej potrzeby, wskutek czego po objęciu przez Dyрекcję linii stan podkładów był rozpaczliwy, a przygotowane zapasy dla ich zamiany poprzednio były wywiezione do Austrii.

Na niektórych liniach nie były zupełnie wznawiane sygnały stacyjne, zabezpieczające pociągi przy wejściu na stacje i regulujące wzajemne połączenie zwrotnic.

Wieże ciśnień z rezerwoarami dla napełniania wodą parowozów nie były odbudowywane, a tylko prowizorycznie ustawiane na drewnianych rusztowaniach kadzie drewniane dla najniezbędniejszych zapasów wody.

W najgorszym jednak stanie były linje kolejowe Lublin-Rozwadów i Rejowiec-Bełżec. Obydwie te linje były wybudowane już w czasie wojny, pierwsza przez Rosjan, druga przez Austryjaków.

Niezmiernie wadliwa trasa, znaczne spadki, ostre łuki, słaby tor, brak balastu, niezmienniane podkłady, prowizoryczne drewniane mosty, baraki z desek zamiast dworców i budynków, oto obraz tych odnóg kolejowych.

Co się zaś tyczy taboru kolejowego, wagonów i parowozów, to był on w znacznej ilości w najgorszym stanie.

Główne warsztaty parowozowe w Radomiu, zniszczone przez Rosjan, wcale przez okupantów odnawiane nie były, a zamiast nich urządzono warsztaty dla całkowitej naprawy parowozów przy parowozowni w Skarżysku. Warsztaty te nie odpowiadają wcale wymaganiom stawianym warsztatom głównej naprawy, są ciasne, nieracjonalnie rozplanowane, nie posiadają takich działów jak ~~kotłowni~~ <sup>palenicy</sup> należycie urządzonej, kotłarni i innych. Te najlepiej niby urządzone warsztaty na miano głównych warsztatów wcale nie zasługują i obliczone są na czas trwania wojny, po ukończeniu której będą musiały wrócić do znaczenia dawnych warsztatów pomocniczych przy parowozowni.

W ostatnich czasach przed oddaniem kolei okupanci zaniechali najwidoczniej naprawy taboru, toteż stan, w jakim gospodarkę parowozową i wagonową znalazła Dyrekcja Radomska, był nad wyraz smutny.

Procent chorych parowozów na 3/XI 1918 r. był 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, wagonów towarowych 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, i osobowych do 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Stan zaś taboru, zdatnego do ruchu, również pozostawiał wiele do życzenia.

Wagony osobowe kursowały bez oświetlenia, bez szyb w oknach, bez półek, bez ławek nawet, wyścielane wagony nie miały materacy, węzów do ogrzewania; towarowe wagony w wiele lepszym stanie, ale także znaczna ich ilość nie miała drzwi, burtów, podłóg i t. d.

Parowozy psuły się ciągle, nie będąc zaopatrzone w niezbędne części zapasowe i materiały, a warsztaty, nie mając dostatecznej ilości obrabiarek i narzędzi nie dawały możliwości należytego szerokiego rozwinięcia akcji naprawy.

Ilość taboru była zupełnie nie wystarczająca, gdyż Austryjacy zdołali część wagonów towarowych wywieźć tak, że zaledwie jakieś dwa tysiące wagonów liczyliśmy w pierwszych dniach listopada.

Jeżeli do tego dodamy brak zapasów węgla — był zaledwie kilkodniowy zapas — wzmożony ruch z jednej strony powracających z Niemiec jeńców - Rosjan, a z drugiej tłumów zdemoralizowanego żołdactwa austrijackiego i węgierskiego, dążących do swych krajów, mieć będziemy obraz tego, co się działo w pierwszych dniach po odjęciu kolei przez Dyrekcję Radomską.

Chwilami zdawało się, że niedługo potrafimy utrzymać ruch pociągów, jednakże zbiorowy wysiłek kolejarzy polskich, ich poczucie obowiązku i gorąca miłość ojczyzny sprawiła, że w tej chwili przełomowej ani na jedną godzinę ruch nie został wstrzymany lub

zatamowany a ilość pociągów dochodziła 8 — 10 par dziennie.

Z biegiem czasu ruch się polepszał, eksploatacja zaczęła dawać lepsze rezultaty pomimo braku materiałów, taboru a nawet i ludzi fachowych, brak których szczególnie odczuwać się dawał na stanowiskach kierowniczych.

### Stan obecny linii.

Przy powyższym stanie rzeczy głównem zadaniem Dyrekcji i celem jej wysiłków było przede wszystkim utrzymanie ruchu, doprowadzenie toru i mostów do stanu, dającego rękojmię zupełnego bezpieczeństwa ruchu, odbudowa dworców i domów mieszkalnych, szczególnie na liniach zbudowanych w czasie wojny, aby podróżującym i pracownikom dać dach nad głową.

W pierwszej więc linii przystąpiono do zamiany około 500000 — podkładów zarejestrowanych jako wątpliwych i do wzmocnienia toru przez dowóz balastu.

Obecnie większa część podkładów została zamieniona, stopniowo doprowadza się też do porządku szyny z ujednostajnieniem jednego i tego samego typu na większych przestrzeniach.

Wszystkie znajdujące się na liniach mosty były starannie obejrzone i stosownie do potrzeby wzmocnione, przytem do chwili obecnej przystąpiono do gruntownej odbudowy 14 mostów, z których cztery są już ukończone.

W najbliższym czasie przystępujemy do budowy w miejsce mostu na ~~332~~ klm. dużej żelbetowej rury specjalnej konstrukcji i mostu żelaznego stałego na Sanie pod Rozwadowem otworu 328 metr. na kesonach żelbetowych z powodu braku odpowiedniego żelaza dla kesonów żelaznych. Roboty przygotowawcze już są w toku.



W ubiegłym półroczu Dyrekcja przystąpiła do odbudowy zrujnowanych dworców i w bieżącym sezonie prowadzi się odbudowa 29 dworców kolejowych i budowa 9 nowych. Przy projektach zarówno odbudowy, jak i budowy dworców czynione były starania, aby wzmiankowane budynki nosiły cechę polską, a nie miały dawnego koszarowego wyglądu.

Zarazem uskutecznia się w miarę potrzeby odbudowa ramp i składów stacyjnych. Wznawia się 4 wieże ciśnień, pozostałe zaś inne doprowadza się do stanu używalności.

Wiele nakładu i pracy wymagają zrujnowane naprawnie parowozowe i wagonowe. Byłe główne warsztaty kolejowe w Radomiu zostały nietylko ogłoszone z urzędzeń mechanicznych, lecz nawet doprowadzone do stanu absolutnej ruiny i jak to już wyżej wspomniano, naprawa parowozów została przeniesiona do parowozowni w Skarżysku. Pozostałe resztki ścian warsztatów Radomskich dobudowano, pokryto dachem i zastosowano jako naprawnię wagonów.

Oczywiście zarówno w Skarżysku jak i w Radomiu zachodzi potrzeba wybudowania nowych działów warsztatów, których dotychczas nie było t. j.: giserni, kuźni, lakierni i innych. Projekty tych budowli przygotowane i roboty będą ukończone w roku bieżącym. Odbudowa naprawni wagonowej w Radomiu już rozpoczęta i będzie ukończona już w jesieni.

Odczuwany wszędzie w kraju brak mieszkań i w Dyrekcji Radomskiej stanowi przedmiot trosk władzy szczególnie w większych zbiorowiskach pracowników. W bieżącym półroczu przystąpiono do budowy nowych i odnowienia zrujnowanych domów mieszkalnych w ogólnej ilości 37 domów; niezależnie od tego zaczęto roboty przy odbudowie koszar i domków dróżniczych.

Na linjach objętych przez Dyrekcję w ostatnich czasach, zbuduje się prowizoryczne, składane, drewnia-

ne domki, których zamówiono w Krakowie 100 sztuk. Budowa pierwszej partji w tych dniach rozpoczęta zostanie.

Oprócz tego na 5-ciu stacjach odnowiono budynki szkolne, odrestaurowano szpital w Skarżysku i na 7-miu stacjach pobudowano łaźnie.

## Stan taboru.

### a) parowozy.

Od okupantów przyjęto w listopadzie 1918 roku 219 parowozów, co stanowiło zaledwie 2.29 parowozów na 10 klm. torów. Normalne warunki eksploatacji wymagałyby najmniej 4 parowozy na 10 klm. torów, a na pruskich kolejach jeszcze w roku 1916 ilość ta stanowiła 5.7 parowozów.

W miarę posuwania się granic i frontu polskiego na wschód, ilość parowozów spada w Dyrekcji Radomskiej jeszcze niżej i w kwietniu r. b. dochodzi do 1.89, czyli stanowi już 1.75 na 10 klm. torów, podczas, gdy inne Dyrekcje polskie posiadały do 3.5 i więcej parowozów. W czasie letnich miesięcy, kiedy największe transporty wojsk wymagały jaknajwiększej ilości parowozów, Dyrekcja Radomska posiadała minimum parowozów, mimo to, jednak wywiązała się z swego zadania zupełnie zadawalniająco, co stwierdzają okólniki Ministerstwa Kolei Żelaznych (okólniki № 27, 95 i 106).

Ogółem w ciągu 10 miesięcy istnienia Dyrekcji Radomskiej wypuszczono z naprawy głównej i uzupełniającej 73 parowozy, wobec czego stan parowozów o tyle się polepszył, że nasze szczupłe warsztaty w Skarżysku mogły dopomóc i innym Dyrekcjom, (Krakowskiej i Lwowskiej), dla których naprawiono już 17 parowozów i reperuje się jeszcze 10 parowozów, które do końca roku będą oddane do użytku. W pierwszych dniach listopada procent chorych parowozów wynosił 44%, czyli, że prawie połowa paro-

wozów niezdatnych była do ruchu. Cyfra ta po objęciu kolei zaczyna spadać, przeciętnie za listopad stanowi już 37<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a w sierpniu zaledwie 23<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (w poszczególne dni cyfra ta dosięga 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), czyli niewiele jest wyższą od przedwojennych danych rosyjskich kolei 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Idealny stan gospodarki parowozowej wymaga, by cyfra ta nie była wyższą od 17<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

### b) wagony.

Przeciętna miesięczna ilość wagonów towarowych i osobowych znacznie się waha i spada do 2744 w marcu r. b., w chwili zaś obecnej wynosi 4281 wozów. Co się zaś tyczy wagonów osobowych, to ilość ich stale wzrasta wskutek tego, że do Dyrekcji Radomskiej przeszła część taboru, którą warsztaty wagonowe wzięły do naprawy z Dyrekcji Małopolskich, i dla użytku swego z zezwolenia Ministerstwa zostawiły. Nie trzeba chyba mówić jak ciężką jest gospodarka wagonowa z tak nieznaczną ilością taboru. W chwili obecnej posiada Dyrekcja Radomska 320 wagonów osobowych czyli 2.38 ~~7~~<sup>wag.</sup> na 10 klm, torów, wówczas, gdy normalne warunki eksploatacji wymagałyby, aby cyfra ta nie była niższą niż 10 wagonów.

Wagonów towarowych na 10 klm. torów mamy zaledwie 31.7 (w sierpniu) r. b., podczas gdy normalnie powinno być 100 wagonów towarowych.

Przeciętny miesięczny procent chorych wagonów towarowych z 11.3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> w listopadzie, spadł do 5.3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> w czerwcu r. b.

### Wodociągi.

W najgorszym stanie okazały się wodociągi stacyjne. Brak planów sieci wodociągowych, zdemolowane wieże ciśnień, popsute lub znacznie podniszczone pompy, kotły parowe i t. d., wszystkie te okoliczności ogromnie utrudniają prace przy konserwacji i odbudowie stacji pomp. Jednakże pomimo krytycznego stanu tej gałęzi gospodarki zatrzymania ruchu z braku wody

nie mieliśmy, a prowadzone obecnie roboty dają nadzieję, że i na przyszłość stopniowo doprowadzimy stan stacji wodociągowych do należytej sprawności.

### Telegraf i telefony.

W zakresie urządzeń elektrotechnicznych prądu słabego przystąpiono do zawieszenia nowego przewodnika telegraficznego oraz podwójnej linii telefonicznej na przestrzeni Strzemieszyce-Chełm (z górą 400 kilometrów). Z tych robót wykonano do chwili obecnej koło 300 klm.

Wewnętrzna sieć telefoniczną rozwinięto niemal w dwójnasób. Ustawiono do stu nowych aparatów telefonicznych.

### Praca taboru.

Rezultaty pracy taboru za czas ubiegły uwidocznione są w szeregu niżej pomieszczonych tablic główniejszych danych, z których widzimy, że

1) ilość parowozokilometrów na każdy parowóz w pracy stale wzrasta i dochodzi do 2979 parkl. w miesiącu czerwcu czyli w ciągu 6 miesięcy wzrosła o 66 %,

2) ilość ładowanych wagonów również stale się zwiększa,

3) obrót wagonów się polepsza,

4) obciążenie pociągów wzrasta,

5) szybkość handlowa również wzrosła z 16 do 20-19 kil. na godzinę.

Ruch osobowy zarówno jak i towarowy ciągle wzrasta jednakowoż zapotrzebowanie wagonów większe jest od podaży i na przeszkodzie rozwoju ruchu w chwili obecnej stoi przeważnie brak wagonów, gdyż ilość parowozów dzięki otrzymaniu zamówionych lokomotyw w Francji i Wiedniu zaczyna wzrastać.

W chwili obecnej na linii głównej Strzemieszyce-Dęblin-Lublin uruchomione są 4 pary pociągów osobowych, na bocznicach po jednej parze.

## Tablica Nr. 1.

### Wykaz przebytych parowozokilometrów.

Miesiąc	Ogółem zrobiono parowozokilometrów	Średnio na jeden parowóz miesięcznie
Styczeń	123177	1955
Luty	130073	1758
Marzec	145813	2144
Kwiecień	159285	2212
Maj	184450	2880
Czerwiec	196644	2979

## Tablica Nr. 2

### Ilostan średni dzienny wagonów towarowych

Miesiąc	Krytych	Odkrytych	Specjalnych	Razem
Styczeń	1818	1353	149	3320
Luty	1285	1840	317	3442
Marzec	859	1815	70	2744
Kwiecień	1009	2334	64	3407
Maj	850	2683	156	3689
Czerwiec	1287	2736	181	4204
Lipiec	1384	2649	201	4234
Sierpień	1450	2550	281	4281

### Tablica Nr. 3

#### Wykaz przebiegu i obrotu wagonów towarowych.

Miesiąc	Razem łądown. i próżn. wagono- klm.	Przeciętny dzien. przebieg wagonu w pracy	Dalek. przebiegu wagon. łądown.	Obrót wagon. towar. w pracy
Styczeń...	3595690	34.9	138	6.2
Luty .....	3190916	39.6	129	5.1
Marzec ....	3225963	42	110	4.0
Kwiecień ..	4188657	41	114	4.2
Maj .....	4217059	41	131	4.7
Czerwiec ..	5249682	45	118	4.2

## Tablica Nr. 4.

### Wykaz dziennej pracy wagonów towarowych.

Miesiące	Ładowano średnio dziennie wagonów				Przyjeździe od sąsiedn. Dyr. Ładowanie	Ogólna cyfra naładowan i przyjeź
	Węgiel	Apro- wizacja	Różne	Razem		
Styczeń . . . .	156	25	373	554	176	730
Luty . . . . .	164	32	416	612	208	820
Marzec . . . .	149	33	398	580	266	846
Kwiecień . . .	196	51	465	712	328	1040
Maj . . . . .	187	44	447	678	308	986
Czerwiec . . .	225	58	559	842	427	1269
Lipiec . . . . .	253	49	259	561	381	942
Sierpień . . . .	186	44	229	459	446	905

Zmniejszenie naładunku w lipcu i sierpniu rzypisać należy przewozom wojsk i strajkowi w Zagłębiu Dąbrowskiem.

## Tablica

## Wykaz ruchu towarowego na

## KIERUNEK STRZEMIESZYCE—LUBLIN.

Odcinki linji	Miesiąc	Średnio dziennie			
		Liczba pociągów towarowych	Skład osi	Obciążenie tonn	Prędkość han-dlowa
Strzemieszyce—Kielce..	Styczeń .....	5	66	520	17
	Luty .....	5	62	545	17
	Marzec .....	4	60	562	17
	Kwiecień .....	4	64	588	15
	Maj .....	5	62	582	19
	Czerwiec .....	6	66	638	18
Kielce—Skarżysko .....	Styczeń .....	4	66	570	17
	Luty .....	4	66	572	17
	Marzec .....	4	64	590	17
	Kwiecień .....	4	72	604	19
	Maj .....	5	70	648	19
	Czerwiec .....	5	76	642	20
Skarżysko—Dęblin .....	Styczeń .....	4	60	522	18
	Luty .....	4	66	540	18
	Marzec .....	3	62	549	16
	Kwiecień .....	3	64	553	15
	Maj .....	4	66	613	17
	Czerwiec .....	5	72	627	19
Dęblin—Lublin .....	Styczeń .....	3	60	540	11
	Luty .....	3	62	548	17
	Marzec .....	3	67	563	14
	Kwiecień .....	5	74	634	16
	Maj .....	5	74	640	17
	Czerwiec .....	6	72	611	17

## Nr. 5.

## szlaku Strzemieszyce—Lublin.

## KIERUNEK LUBLIN—STRZEMIESZYCE.

Odcinki linji	Miesiąc	Średnio dziennie			
		Liczba pociągów towarowych	Skład osi	Obciążenie tonn	Prędkość han-dlowa
Strzemieszyce—Kielce..	Styczeń .....	4	66	326	16
	Luty .....	3	68	338	16
	Marzec .....	3	64	340	17
	Kwiecień .....	4	72	349	19
	Maj .....	4	70	350	18
	Czerwiec .....	5	82	348	18
Kielce—Skarżysko .....	Styczeń .....	3	74	391	17
	Luty .....	3	78	388	16
	Marzec .....	3	70	401	18
	Kwiecień .....	3	78	417	18
	Maj .....	3	82	392	19
	Czerwiec .....	5	90	440	19
Skarżysko—Dęblin .....	Styczeń .....	3	70	387	17
	Luty .....	3	68	365	15
	Marzec .....	3	72	389	15
	Kwiecień .....	3	74	394	17
	Maj .....	3	90	423	17
	Czerwiec .....	4	90	464	19
Dęblin—Lublin .....	Styczeń .....	3	70	341	13
	Luty .....	2	68	349	14
	Marzec .....	3	70	356	16
	Kwiecień .....	4	88	482	17
	Maj .....	3	74	352	17
	Czerwiec .....	5	90	457	17



## Dochody i Wydatki.

Poniżej umieszczone zestawienie dochodów z sprzedaży biletów, z przewiezionych bagaży i towarów za czas od 1 listopada 1918 r. do 1 lipca r. b. wykazuje zarówno zwiększenie się liczby podróży jak i bagażu i towarów

Tak na przykład ilość sprzedanych biletów z 215.386 w listopadzie podniosła się do 715.000 w maju; ilość przewiezionych tonn towarów z 55.000 w listopadzie do 260.000 w czerwcu.

Ogólny dochód za ubiegłe półrocze stanowi licząc z przesyłkami wojskowemi i gospodarczemi okrągło

**48.000.000 koron**

co pokrywa zaledwie część wydatków poniesionych na eksploatację, które wynoszą do

**100.000.000 koron**

nie licząc wydatków na odbudowę preliminowanych w ubiegłym półroczu na 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> milionów marek.

**Tablica Nr. 6.**

Miesiąc	Ilość sprzedanych biletów	Ilość tonn przewiezionych		Pobrano za bilety, bagaż i towary ogółem koron
		bagażu	towarów	
Listopad	215.386	381	55 <del>000</del>	2.944.550
Grudzień	388.767	642	92 <del>000</del>	5.396.000
Razem	604.153	1023	147 <del>000</del>	8.340.550
Styczeń	474.391	630	134 <del>000</del>	6.105.900
Luty	411.606	349	206 <del>000</del>	4.816.125
Marzec	563.325	1036	195 <del>000</del>	6.273.000
Kwiecień	626.768	623	245 <del>000</del>	7.094.000
Maj	715.000	597	222 <del>000</del>	7.380.000
Czerwiec	631.000	612	260 <del>000</del>	7.738.000
Razem	3.426.243	3847	1262 <del>000</del>	39.407.025

W sumach wpływów nie został wykazany dochód za przewóz przesyłek wojskowych i gospodarczych, który wynosić będzie 8.600.000 koron tak, że dochód ogólny za ubiegłe półrocze wynosi

**48.000.000 — Koron.**

### Stan sanitarny.

Pod względem sanitarnym podzielono linie kolejowe Dyrekcji Radomskiej na 10 oddziałów z wydziałem sanitarnym, jako centrali administracyjnej przy Dyrekcji w Radomiu.

Każdy oddział posiada ambulatorjum z jednym lub więcej lekarzami i stosowną ilością felczerów.

Z powodu notorycznego braku pomieszczeń zorganizowano dotychczas tylko 2 własne kolejowe apteki (w Radomiu i Lublinie), posługując się pozatem ogólnymi aptekami.

Nadzwyczajne koszty budowlane i brak czasu uniemożliwiły na razie wybudowanie własnych szpitali. Mimo to zdołano z powodu znacznej epidemii tyfusu plamistego urządzić w Skarżysku szpital dla zakaźnie chorych na 30 łóżek, który od połowy kwietnia sprawnie funkcjonuje.

W utworzonych przy oddziałach sanitarnych ambulatorjach udzielono od stycznia do lipca 1919 r. porad lekarskich pracownikom i ich rodzinom ogółem 44.208.

W mieszkaniach chorych . . . . .	13610
W nieszczęśliwych wypadkach. . . . .	367
Umieszczono w szpitalach chorych . . . . .	412
Wogóle wypadków śmierci było . . . . .	138.

Chorowało na choroby zakaźne:	
na tyfus plamisty . . . . .	781 osób
na tyfus brzuszny . . . . .	139 "
na influencję . . . . .	527 "
na szkarlatynę . . . . .	70 "
na odrę . . . . .	152 "
na ospę . . . . .	11 "
na dyfteryt . . . . .	17 "
na dezynterję . . . . .	23 "
na różę . . . . .	27 "

W szpitalu epidemicznym w Skarżysku za czas od kwietnia do lipca znajdowało się chorych na tyfus plamisty . . . . . 82 osób

z czego wyzdrowiało . 73 „

zmarło . . . . . 9 „

### Kasa Przeworności.

Kasa Przeworności zaczęła funkcjonować od dnia 1-go marca 1919 r. Od chwili założenia do dnia 1-go września r. b. działalność Kasy dała następujące rezultaty:

I. wydano ogółem 158 książek emerytalnych na sumę koron 81560 hal. 69 i marek 9852 fen. 28.

II. z chwilą wprowadzenia przepisów, zatwierdzonych dnia 12-go kwietnia r. b. przez M. K. Ż. o odszkodowaniach za wypadki nieszczęśliwe na kolejach Państwa Polskiego, Kasa Przeworności prowadzi sprawy przyznawania odszkodowań pracownikom kolejowym i obecnie posiada około 30-tu spraw wypadkowych.

III. na mocy założonych ksiąg 6% potrąceń z pensji pracowników kolejowych, potrącenia te do Kasy od 1-go Lutego do 31-go Sierpnia r. b. wynoszą: marek 1.214.469 fen. 2, oraz kor. 870.775 hal. 68, dopłata zaś Zarządu Kolei od wkładek za powyższy czas stanowi takąż samą sumę. W budżecie na ten cel przewidziano: w I-ym półroczu marek 1.272.167, w II-im zaś marek 2.057.661.

IV. wypłacono 259 osobom zwolnionym w przeciągu tego czasu ze służby kolejowej koron 41.527 hal. 68.

### Aproewizacja i Kooperatywy.

Chcąc przyjść z pomocą swym współpracownikom, Dyrekcja Radomska od pierwszej chwili istnienia gorąco popierała wszelkie poczynania w ich gronie, mające na celu, czy to utworzenie sekcji żywno-

nościowych przy miejscowych kołach Związku pracowników kolejowych, czy to zakładanie kooperatyw.

Dyrekcja wydawała zapomogi na fundusze obrotowe i zarazem utworzyła wydział aprowizacyjny, celem którego był zakup hurtowny przeważnie artykułów spożywczych i zaopatrywanie w nie sekcji i kooperatyw, które swoją drogą nabywały bezpośrednio i inne towary. Takich sekcji aprowizacyjnych i kooperatyw było początkowo 6, z nich największe obroty miała kooperatywa w Skarżysko „Łącznik“, która w chwili obecnej ma koło 2000 członków, oprócz sklepu posiada warsztat szewski i kinematograf.

W lipcu i sierpniu wszystkie sekcje aprowizacyjne zostały zwinięte a na ich miejsce powstały kooperatywy w ilości ogółem 7 z liczbą członków dochodzącą do 9000. Wszystkie te kooperatywy są pod zarządem i kierownictwem Zarządu Okręgowego Kooperatyw Dyrekcji Radomskiej, obranego z pośród pracowników kolejowych i zadaniem którego jest dostarczanie artykułów zarówno spożywczych, jak i innych dla wszystkich pracowników.

Wydział aprowizacyjny od 1-go września został zwinięty. W czasie 9-miesięcznej swej działalności, t. j. od 1-go XII. 1918 r. do 1/IX 1919 r. Wydział aprowizacyjny kupił towarów za sumę 9.725.000 kor.

### **Działalność kulturalno-oświatowa.**

W celu podniesienia niskiego poziomu umysłowego i kulturalnego wśród pracowników kolejowych, skutkiem wieloletniej niewoli narodu naszego, i w celu zaspokojenia głodu oświatowego, objawy, którego wśród naszych pracowników spotyka się na każdym kroku, Dyrekcja dokłada wszelkich starań i zabiegów, aby otworzyć dla dzieci kolejarzy sieć szkół zarówno powszechnych, jak i średnich i zawodowo - technicznych, aby organizować wieczorowe ogólno-kształcące kursy dla dorosłych, a zarazem specjalne dla przygo-

towania pracowników w różnych kierunkach działalności kolejowej.

Ponieważ Dyrekcja Radomska rozpoczęła swoją działalność w drugim kwartale roku szkolnego (listopad 1918 roku) otwieranie nowych szkół było utrudnione. W większych zbiorowiskach dzieci pracowników uczęszczały do ogólnych szkół powszechnych, i od nowego roku zostały otwarte tylko 3 szkoły powszechne wyłącznie dla dzieci kolejarzy.

Obecnie od października projektuje się otwarcie jeszcze 7-miu takich szkół.

W Granicy 20-go sierpnia r. b. otwartą została 7-mio klasowa średnia szkoła realna koedukacyjna; z liczby uczni przeszło 80% dzieci kolejarzy.

Gmach i pomoce naukowe daje Dyrekcja Radomska.

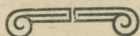
Poniżej umieszczona tablica daje wykaz szkół i kursów zarówno w I-szym jak i II-gim półroczu roku bieżącego.

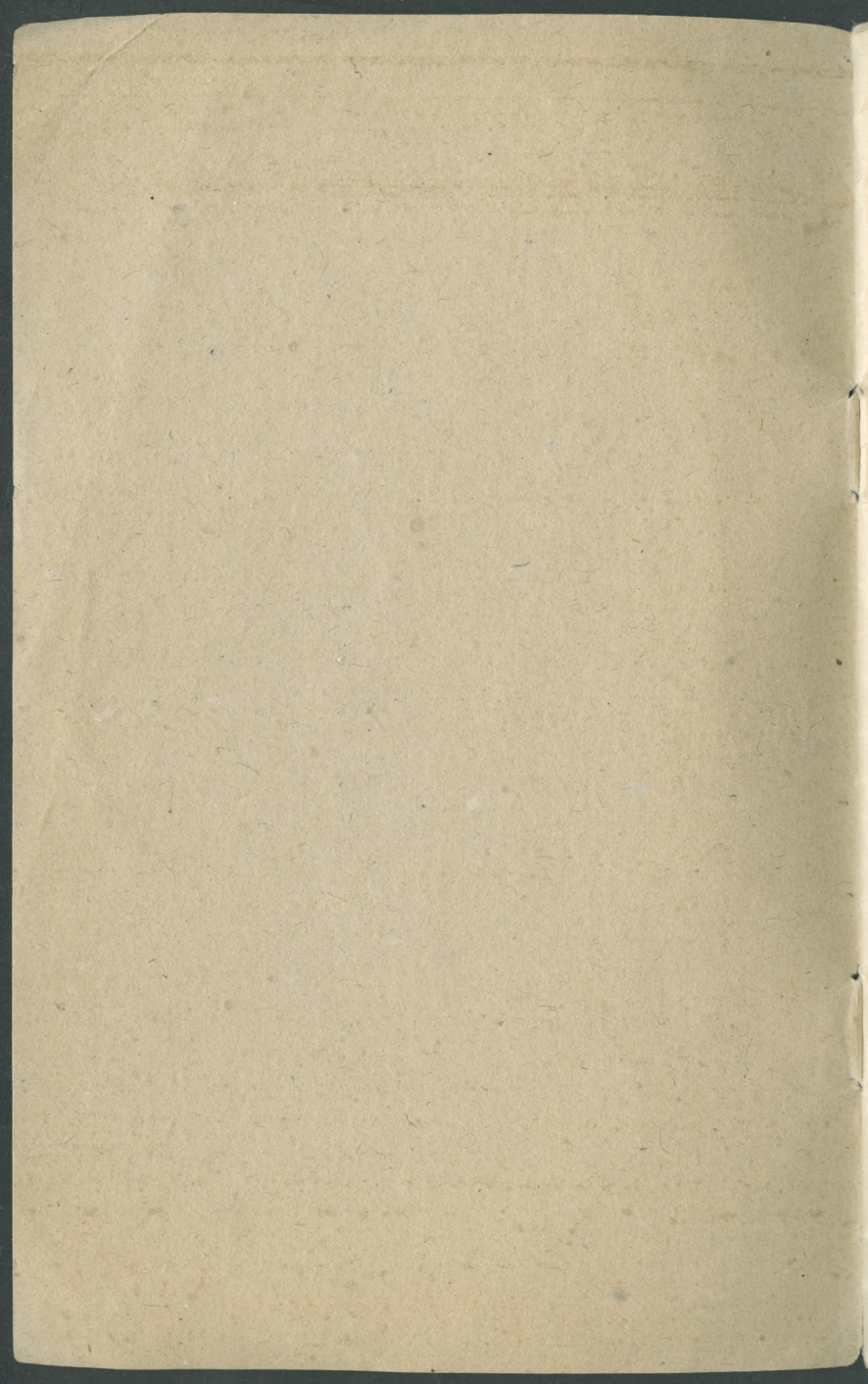
**Tablica Nr. 7.**

Wyszczególnienie szkół i kursów	Ilość szkół	Ilość słuchaczy
<b>PÓŁROCZE I-sze.</b>		
I. Szkoły powszechne:		
a) specjalnie dla dzieci kolejarzy . . . . .	3	850
II. Kursy dla dorosłych:		
a) ogólno - kształcące . . . . .	6	580
b) Ruchu . . . . .	2	80
c) Drogowe . . . . .	1	40
d) Telegrafu . . . . .	7	300
e) Mechaniczne . . . . .	1	80

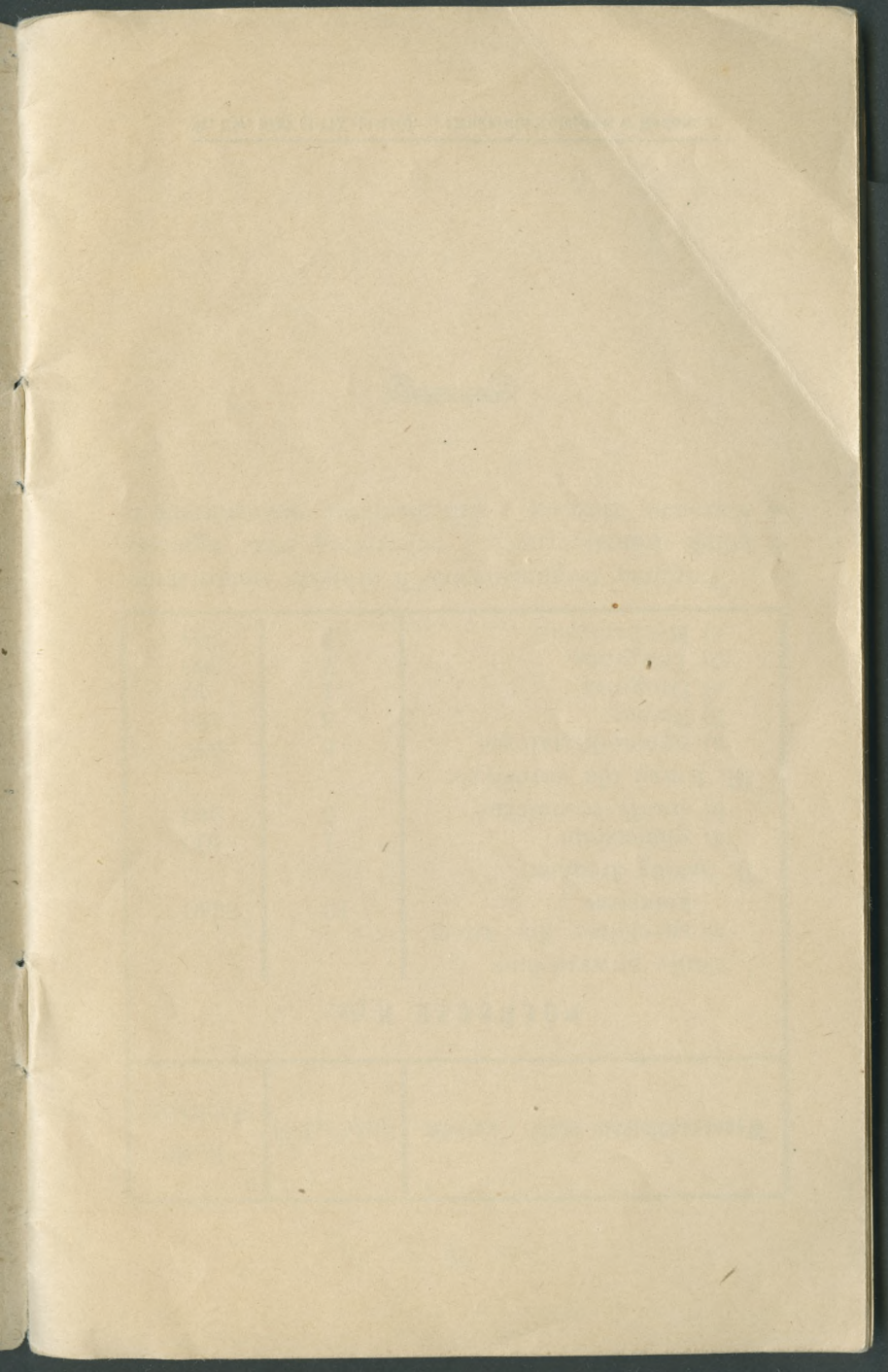
Wyszczególnienie szkół i kursów	Ilość szkół	Ilość słuchaczy
<b>PÓŁROCZE II-gie.</b>		
I. Szkoły powszechnie:		
a) specjalnie dla dzieci kolejarzy . . . . .	10	3340
II. Szkoły średnie:		
a) gimnazjum . . . . .	1	400
b) szkoły techniczne . . . . .	3	240
III. Kursy dla dorosłych:		
a) ogólno-kształcące . . . . .	6	637
b) Ruchu . . . . .	3	120
c) Drogowe . . . . .	1	40
d) Telegrafu . . . . .	7	300
e) Mechaniczne . . . . .	2	105

Pozatem zorganizowano 6 orkiestr amatorskich, 6 kółek dramatycznych i ochotniczą straż ogniową w Radomiu, złożoną z pracowników warsztatowych.









NKA



I H. Kol.  
757