

Nr. Szt. Gen. 564/IV.A. poufny.  
Stan Kolejnictwa Wojskowego i  
stosunki kolejowe w Poznańskiem.  
zaproszenie na konferencję w Od-  
dziale I. d. dnia 26. 7. godz. 16.

POUFNE

Warszawa, dnia 21. lipca 1919.

P i l n o .

Do

Do

Adjutantury Generalnej Naczelnego Dowództwa

W W

Warszawa

złączając odpis sprawozdania majora Kozłowskiego z Od-  
działu IV.A. Naczelnego Dowództwa i pisma Ministerstwa Spraw We-  
wnętrznych, proponuje się wysłanie do Poznania Komisji, złożonej  
z przedstawicieli Naczelnego Dowództwa W.P., Ministerstwa Spraw  
Wojskowych, Ministerstwa Kolei Żelaznych i Centralnego Kierownictwa  
Transportów, która by w porozumieniu z Dyrekcją Kolei w Poznaniu i  
tamtejszemi władzami wojskowemi zbadala stosunki kolejowe w Poznań-  
skiem i ustaliła normy postępowania na przyszłość, a szczególnie na  
wypadek zawikłań polsko-niemieckich. Celem przedwstępnej omówie-  
nia sprawy uprasza Naczelnego Dowództwo W.P. o wysłanie delegata na  
konferencję, która odbędzie się dnia 26. b.m. o godzinie 4-tej popo-  
łudniu u Szefa Kolejnictwa Wojskowego Majora Dr. Inż. Bartla w jego  
gabinecie w gmachu N.D. Plac Saski 1.7. Komisja ta rozpatrzyłaby  
równocześnie prośbę urzędników niemców na Śląsku, przedstawioną  
prezesowi Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie (pismo Dyrekcji  
Kol. Państw. w Krakowie Nr. 8/1.W.W.V. ex 1919) o pozostawienie ich  
w służbie polskiej.

Otrzymują M.S.W., M.S. Wewn., M.K.Z., odpis do wiadomości  
Adjutantura Generalna N.W. i Prez. Rady Ministrów.

W zastępstwie:

Haller m.p. pułkownik.



Za zgodność:

*[Handwritten signature]*

Verte



Naczelne Dowództwo W.P.

Nr. Szt. Gen. 564/IV.A. poufny.

Warszawa, dnia 21. lipca 1919.

Stan Kolejnictwa Wojskowego i  
stosunki kolejowe w Poznańskiem.  
Zaproszenie na konferencję w Od-  
dziale IV.A. dnia 26./z godz. 16.

**POUFNE**

*1160/9.*

Do

Adjutantury Generalnej Naczelnego Wodza

w

Warszawie.

Drugostronny odpis przesyła się do wiadomości.

3 załączniki.

W zastępstwie:

Haller w.r. pułkownik.

Za



*[Handwritten signature]*

NACZELNE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH  
ADJUTANTURA GENERALNA

*1160/9*  
L. D. 23 VII 1919 r.

Wzrost  
Ciężar ciała  
Ciężar serca  
Ciężar płuc  
Ciężar wątroby  
Ciężar nerek  
Ciężar pęcherzyka  
Ciężar żółci  
Ciężar trzustki  
Ciężar śledziny  
Ciężar wątroby  
Ciężar nerek  
Ciężar pęcherzyka  
Ciężar żółci  
Ciężar trzustki  
Ciężar śledziny

*[Handwritten signature]*

W posiadaniu...  
Sprawozdanie

Informacje Kolejnictwa wojakowskiego i stosunków kolejowych na kolejach

wobec wojaków w wydziałach b. Zaboru Pruskiego. Wobec wyłączenia

I. Baon Kolejowy.

Z początkiem czerwca r.b. Główne Dowództwo W.P. w byłym zaborze

pruskim siłą faktów zostało zmuszone do formowania Wojsk Kolejowych. Po

oznajmieniu się z formacją Wojsk Kolejowych w armji polskiej Gł. Dowództwo w

Poznańskim przyjęło w zupełności zasady tych formacji i etaty i przystąpiło do formowania Baonu Kolejowego.

W chwili obecnej stan formacji przedstawia się jak następująco: Baon Kolejowy

formuje się w Poznaniu przy Baonie saperów pod kierownictwem Inspektora

Wojsk Technicznych. Dowódcą Baonu czasowo jest mianowany porucznik byłego pułku

kolejowego armji niemieckiej.

Skład Baonu w chwili obecnej czterech oficerów i 500 żołnierzy, przy

bardzo małej liczbie podoficerów, a niefachowców.

Z przytoczonych cyfr widać, że Baon znajduje się w stadium formacji i

wyszakolenie awansu nie będzie mógł być użyty na froncie; najgłówniejszą

przeszkodą ku temu jest brak oficerów, podoficerów oraz uposażenia

technicznego; bez pomocy I.W.K. Dowództwo w byłym zaborze pruskim

braków tych nie usunie i w najlepszym razie Baon Kolejowy będzie

przedstawiać z siebie dwie dobrze wyszkolone kompanje robotniczo-

kolejowe dla pomocy Dyrekcji kolejowej, zaś samodzielnie pracować w

razie potrzeby nad odbudową lub eksploatacją kolei nie będzie w stanie.

Oficerów kolejowych w Poznańskim brak absolutny i wobec tego liczba

żołnierzy nie doprowadza się do etatowej cyfry 1000 ludzi, gdyż sprawa



444  
76

W posiadaniu władzy wojskowej znajduje się jedynie około 20 parowozów wazkotorowych, które znajdują się w cytadeli w Poznaniu w rozporządzeniu Departamentu artyleryjsko-technicznego bez żadnego użytku; co do stanu i typu tych parowozów nikt mnie nie mógł dać potrzebnych informacji.

Poznańskie posiada dość znacznie rozwiniętą sieć kolejek podjazdowych, wazkotorowych, lecz wszystkie one znajdują się w posiadaniu władz powiatowych lub stanowią własność prywatną. O stanie tych kolejek, typach, długości oraz ilości wozów i parowozów Dyrekcja Kolejowa i Główne Dowództwo w b. zaborze pruskim nie wie i na moją prośbę wiadomości te będą zebrane i przesłane do Oddziału IV. A. Naczelnego Dowództwa.

Na kolejach poznańskich istnieje tak zwana Komenda Linijni coś w rodzaju naszego D.O.L.K., w zakres działalności której wchodzi czynności wojskowo i ogólnie policyjne na kolejach i instradowanie transportów wojskowych, wpływu na sprawy ogólnie kolejowe Komenda zupełnie niema, wobec zupełnego braku sił fachowych.

## II. Sprawy ogólnokolejowe.

Wszystkie linie kolejowe, znajdujące się obecnie w naszym posiadaniu w b. zaborze pruskim, stanowią jedną Dyrekcję - poznańską, co do podziału linii kolejowych z chwilą, gdy odejda do nas wszystkie linie przysądzone nam traktatem pokojowym - projektu jeszcze nie ma.

Na czele Dyrekcji Poznańskiej stoi Prezydent Pan Rutkowski Inżynier-mechanik, który pracował na kolejach niemieckich poza poznańskim, zarządzał cały czas warsztatami kolejowymi i bardzo być może że jest dobrym inżynierem służby trakcji, lecz zupełnie nie zna się na administracji i eksploatacji kolei i widocznie znajduje się pod wielkim wpływem swoich kolegów urzędników niemieckich.

Na liniach kolejowych Dyrekcji poznańskiej zajętych jest około 16.500 pracowników, w tem 6.500 urzędników; na tę liczbę dotychczas znajduje się tylko 400 Polaków.

W zarządzie Dyrekcji pracuje około 500 urzędników,



wszystko niemcy, za wyjątkiem 5-10 Polaków.

Językiem urzędowym na kolei jest niemiecki i tak dalece, że tylko w Komentach dworców i z prezydentem Dyrekcji mogłem rozmówić się po polsku, personel zaś stacyjny, obsługa Pociągów jest wyłącznie niemiecka i publiczność tylko w języku niemieckim może porozumieć się ze służbą kolejową; wszystkie rozkazy i rozporządzenia wychodzą tylko w języku niemieckim.

Na moje zapytanie, czy może Dyrekcja Poznańska dać gwarancję, co do lojalności urzędników i pracowników kolejowych Niemców, pan Prezydent Rutkowski odpowiedział, że gwarancji żadnej dać nie może, lecz przypuszcza, że sprawy materialne wezmą górę nad uczuciami narodowościowymi i patriotycznymi.

W sprawie zamiany urzędników Niemców Polakami na kolejach poznańskich zrobiono bardzo nie wiele, mianowicie Dyrekcja wyszukuje urzędników Polaków w innych Dyrekcjach byłego Państwa niemieckiego i wymienia ich na takich samych urzędników Niemców w poznańskim, lecz to jest prawie niczem; oprócz tego utworzone są w kilku miejscach kursy, na których obecnie kształci się obecnie około 1.400 osób, dla objęcia rozmaitych posad urzędniczych, przeważnie niższych i średnich; to wykszolenie będzie trwać jeszcze trzy do czterech miesięcy i po ukończeniu pewna ilość urzędników Niemców będzie zamieniona elementem polskim, lecz nie wniesie to wielkiej zmiany w ogólny stosunek, gdyż pozostanie jeszcze więcej niż 5.000 urzędników Niemców i to na stanowiskach kierowniczych i wyższych administracyjnych.

Pan prezydent Rutkowski, który jednocześnie jest i członkiem Komisji Kolejowej przy Naczelnej Radzie Ludowej kategorycznie nie zgadza się na przyjmowanie urzędników z Kongresówki lub z Galicji i woli pozostać przy niemieckim języku urzędowym i określa termin stopniowej zamiany urzędników i wprowadzenia języka polskiego na kolejach nie mniej niż w przeciągu trzech lat.

Jedynie na co zgodził się po długiej dyskusji to na wydawanie rozporządzeń w języku polskim i niemieckim, oraz na zrobienie ogłoszenia we wszystkich dziennikach, że Dyrekcja Poznańska zaprasza urzędników kolejowych posiadających kwalifikacje, które będą wskazane, zgłaszać się z propozycjami objęcia posad; czy wykona to i jakie skutki to będzie miało nie mogę nie powiedzieć.

Ogólna tendencja, która panuje nie tylko na kolejach, lecz

i w innych sferach życia społecznego i gospodarki w Poznaniu,

jest ta, żeby nie brać ludzi z innych dziedzin, lecz obchodzić się

z nimi, a w razie konieczności wykazywać im wyrozumiałość.

Na wypadek, iż niemy oddaje nam koleje przyznane trakta-

tem pokojowo, a nie w sposób takowy, lub zmusza urzędników niemych

do opuszczenia swoich stanowisk, Dyrekcja Poznańska nie ma ani zapas-

ów materiałowych, ani rezerwy finansowej, aby mogła pokryć koszty

przebudowy linii i nie może przystąpić do utworzenia tego i drugiego, nie mając na to mandatu ni od Mini-

sterstwa Kolei Żelaznych, ni od Naczelnego Dowództwa P. P.

Do dnia 1. lipca r. b. przy Komisji Kolejowej w Naczelnym

Radzie i w Radzie Ministerstwa Kolei Żelaznych Pan

Jan Zborowski, były prezes Dyrekcji Kolejowej Krakowskiej, lecz

nie jest w stanie sprawdzić, czy w tym czasie nie miały miejsca

ogółem jakieś zmiany, które mogłyby wpłynąć na ocenę

przebiegu sprawy, a także na ocenę jej znaczenia dla

ogółem dla państwa, a także dla samych Kolei Żelaznych.

Przy tym należy pamiętać, że w tym czasie nie miały miejsca

żadne zmiany, które mogłyby wpłynąć na ocenę

przebiegu sprawy, a także na ocenę jej znaczenia dla

ogółem dla państwa, a także dla samych Kolei Żelaznych.

Przy tym należy pamiętać, że w tym czasie nie miały miejsca

żadne zmiany, które mogłyby wpłynąć na ocenę

przebiegu sprawy, a także na ocenę jej znaczenia dla

ogółem dla państwa, a także dla samych Kolei Żelaznych.

Przy tym należy pamiętać, że w tym czasie nie miały miejsca

żadne zmiany, które mogłyby wpłynąć na ocenę

przebiegu sprawy, a także na ocenę jej znaczenia dla

ogółem dla państwa, a także dla samych Kolei Żelaznych.

Przy tym należy pamiętać, że w tym czasie nie miały miejsca

żadne zmiany, które mogłyby wpłynąć na ocenę

przebiegu sprawy, a także na ocenę jej znaczenia dla

ogółem dla państwa, a także dla samych Kolei Żelaznych.

Przy tym należy pamiętać, że w tym czasie nie miały miejsca

żadne zmiany, które mogłyby wpłynąć na ocenę

przebiegu sprawy, a także na ocenę jej znaczenia dla

ogółem dla państwa, a także dla samych Kolei Żelaznych.



MSZ  
KOLEJ  
POZNAŃSKA

M.K.  
Koleje Państwowe.  
Dyrekcja Krakowska.  
Nr. 8/I.W.W.V. ex 1919.  
Kraków dnia 19. czerwca 1919.

Odpis.

M.K.  
Kancelaria.  
Nr. 12009/19.

Do

Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie

Dnia 6. czerwca r. b. zjawiła się u prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, deputacja niemieckich pracowników kolejowych, zajętych na Śląsku, a mianowicie: rezydent kol. Titze oraz nadzorca magaz. Rozner z Bielska z prośbą, by na wypadek wojny Polski z Niemcami pozostawić w służbie kolejowej pracowników niemieckiej narodowości, zajętych na Śląsku, przyrzekając równocześnie imieniem tych pracowników pełnić służbę kolejową nadal tak lojalnie jak dotychczas.

Doniesienie niniejsze przesyła się do:

Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Warszawie  
Generalnego Dowództwa W.P. w Krakowie  
Dowództwa Okr. Linji Kolejowych w Krakowie  
Namiectnictwa we Lwowie,  
Generalnego Delegata Rządu w Krakowie,  
Rady Narodowej w Cieszynie i do  
Starostwa w Białej.

Dyrektor Kolei Państwowych

(-) Zborowski



*Zborowski*



Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.  
Nr. P. P. 328.  
Warszawa, dnia lipca 1919.

O d p i s .



Do

Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich.

Pismem z dnia 19. czerwca 1919 r. Nr. 8/I.W.W.V. ex 1919 doniosła mi Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie, że zajęci na Śląsku pracownicy kolejowi narodowości niemieckiej upraszają, by na wypadek wojny Polski z Niemcami pozostawić ich nadal w służbie kolejowej;

Załączając odpis tego pisma upraszam Naczelną Dowództwo o rozpatrzenie tej prośby z punktu widzenia interesów wojskowych i zawiadomienie mnie o wyniku, nadmieniam, że ze swej strony nie widzę powodu do masowego usuwania rzeczonych pracowników ze służby.

zgodność:



Minister:  
Wojciechowski w.r.



446  
79