

Warszawa, dnia 4 października 1919.r.

Nr. Sztab. Gen. 860/IV. A. pf.

Bardzo pilne. *au*

Fatalny stan kolei wojskowych
Fr. Lit.-Biał. pod względem techni-
cznym.

O d p i s.

Do

Ministerstwa Spraw Wojskowych

Departament III.

Podróż służbowa Szefa Oddziału IV. A. N. D. oraz innych delegatów N. D. na front wschodni w ostatnim miesiącu wykryła fatalny stan kolei wojskowych frontu Lit.-Biał. pod względem technicznym.

Stan tych kolei w obecnej chwili jest już tak rozpaczliwy, że zagraża wprost w każdej chwili przerwaniem ruchu, a przez to i bezpieczeństwu frontu.

Załączone zestawienie ogólnych braków technicznych kolei wojskowych frontu Lit.-Biał. podaje cały szereg tak zasadniczych zaniedbań, że trudno je przypisywać tylko ogólnie znanym brakom Państwa Polskiego, przeciwnie nasuwa się podejrzenie, że odpowiedzialne organy nie zdają sobie sprawy z ogromu ich obowiązków lub też są zupełnie nieudolne.

Celem zabezpieczenia zatem najbliższych ruchów kolejowo-operatywnych i utrzymania przez to frontu wschodniego uważa Naczelne Dowództwo za niezbędne i konieczne upraszać M. S. Wojsk. o natychmiastowe zbadanie następujących spraw, odnoszących się do zakresu obowiązków C. Z. K. W.:

a/ czy stan obecny kolei wojskowych jest należycie znanym C. Z. K. W.,

b/ jakie zarządzenia wydała C. Z. K. W. aby zapobiedz obecnym brakom,

c/ w jaki sposób zamysła C. Z. K. W. utrzymać ruch kolei wojskowych podczas nadchodzącej zimy przy obecnym stanie rzeczy,

d/ czy C. Z. K. W. może odpowiadać w całej pełni za należyte funkcjonowanie kolei w najbliższym czasie, a więc i za bezpieczeństwo frontu.

Radłowy

Ze względu na to, że Naczelne Dowództwo musi mieć zupełną pewność, że braki te będą natychmiast w granicach niezbędnych wymagań wojska usunięte, a w tym celu koniecznym jest zbadać czy odpowiedzialne organy Zarządu Kolei Wojskowych są w stanie podołać tym zadaniom oraz wyświecić czemu przypisać należy obecny stan rzeczy - uważa Naczelne Dowództwo że konieczne zaproponować M.S. Wojsk. wysłanie natychmiastowe odpowiedniej Komisji na front Lit.-Białe celem zbadania sytuacji, oraz przedłożenia odpowiedniego sprawozdania.

Komisji tej złożonej z dwóch oficerów /1 delegata N.D. Oddz. IV.A. i 1 delegata M.S. Wojsk. Dep. III./ przysługiwać musi prawo przesłuchania wszystkich odnośnych organów D.K.W.L., D.K.W.B. i C.Z.K.W.

Otrzymują: M.S. Wojsk. Dep. III., odpis do wiad. C.Z.K.W., Adj. Gen.,

i M.K.Ż.

i załącznik.

Szef Sztabu Gen.:

w.z. Haller pułk.m.p.

1680/91

Za zgodność:

Jawany

NACZELNE DOWÓDZTWO W.P.
/Sztab Generalny./

Warszawa, dnia 4 października 1919.r.

Nr. Szt. Gen. 860/IV.A. poufny,

Do

Adjutantury Generalnej

w/m.

Do wiadomości.

Szef Sztabu Gen.:

W z. Haller pułk.m.p.

Za zgodność:

NACZELNE DOWÓDZTWO
(SZTAB GENERALNY)
Oddział IV^A

Jawany

NACZELNE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH
ADJUTANTURA GENERALNA
WARSZAWA
L. Op. 1680/91, dnia 7 X 1919 r.
1. Wydział

O d p i s

Warszawa, dnia 1/X.1919.r.

P O U F N E

1680/5.

Zestawienie ogólnych braków technicznych
Kolei Wojskowych Frontu Lit. Białoruskiego.

Na podstawie naocznych spostrzeżeń oraz zasięgniętych informacji posiadają koleje wojskowe Fr. Lit.-Biał. w obecnej chwili następujące braki techniczne:

A. Wady organizacyjne:

a). Istniejące przedstawicielstwo D.K.W.B. w Mińsku jest za słabe składając się tylko z 1 delegata, podczas gdy D.K.W.L. posiada w Wilnie nadzwyczaj liczny personel - w znacznej liczbie ponad etat.

W ten sposób brak zupełny sprężystej kontroli i zarządu nad miejscowymi pracownikami kolejowymi obszaru frontu - zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego a przez to i wytworzeniem próżni między frontem a krajem.

b). Mimo ustawicznego posuwania się frontu na wschód nie zauważono żadnych przygotowań lub pogotowia ze strony wojskowych kolei, celem szybkiego uruchomienia tych linii (pociągi materiałowe, warsztatowe e.t.c.) przez co kolejnictwo odcinków przyfrontowych zdane jest tylko na to, co zostało się przypadkowo po bolszewikach, a więc na rolę przypadku.

B. Służba łączności.

Telefony i telegrafy kolejowe funkcjonują tak fatalnie, że na wielu przestrzeniach bieżą pociągi bez żadnych przepisanych środków ostrożności.

Między wielu węzłami kol. n.p. między Lidą a Mińskiem i Baranowiczami a Brześciem rozmówić się niepodobna.

C. Wagony ratunkowe.

Jedynie tylko w Brześciu znajduje się wóz ratunkowy (i to w pożądania godnym stanie). W Pińsku i Baranowiczach są tylko prowizoryczne, zaś w Mińsku, Lunincu i Osipowiczach brak wagonów ratunkowych kompletny.

Ponieważ w D.K.W.L. panują nie o wiele lepsze stosunki, grozi w razie spotkania się pociągów lub wykolejenia wielodniowa przerwa ruchu

D. Służba drogowa.

a/. Stacje wodne, prawie wszędzie na zimę niezabezpieczone, w Zabince i Gończarach (D.K.W.B.) zupełnie nawet bez dachów.

b/. Budynki stacyjne wszędzie prawie porozbijane, bez okien, drzwi, dachów i pieców - na zimę zupełnie niezaopatrzone.

c/. Budynki mieszkalne pracowników kolejowych przeważnie bez pieców lub tak zniszczone, że pracownicy ci są zmuszeni zamieszkiwać w wagonach kolejowych / Hołoby/.

d/. Nawierzchnia torów w najwyższym stopniu zaniedbana, w wielu miejscach złe progi niewymienione.

e/. Mosty prowizoryczne na Szczarze, Wace e.t.c. wymagają natychmiastowego remontu.

f/. Most drogowy nad wjazdem do depotów Brześciu, jeszcze przez Niemców częściowo wysadzony - do tej pory nienaprawiony, grożąc każdej chwili zawaleniem i odcięciem zupełnym depotów od torów stacyjnych.

g/. Komendanci służby drogowej nie posiadają ani desek, ani szkła, ani potrzebnych materiałów by te braki budowlane usunąć. Tak n.p. przez kompletny brak smoły w D.K.W.B. niepodobniestwem jest usunąć zaciekanie dachów.

E. Służba maszynowa.

a/. Warsztat w Mińsku zupełnie pusty podobnie i wszelkie zamówienia obrabiarek i narzędzi przysyłane od wielu miesięcy z Wilna, Brześcia, Baranowicz i.t.d. zupełnie niespełnione.

b/. Na froncie niema ani jednego dźwigu hydraulicznego.

c/. Stacje wodne zarówno w D.K.W.L. jak i w D.K.W.B. przeważnie posiadają tylko kocioł i pompę pojedynczą, zatem w razie najmniejszego remontu nieczynne / według informacji lokalnych żadnych prawie kotłów i pomp mimo naglących próśb C.Z.K.W. nie dostarczyło.

d/. W węźle Mińskim niema żadnych warsztatów ani nawet połowicznych urządzeń w tym celu.

e/. Warsztaty w Wilnie nie posiadają kotlarni, przez co nie mogą się podjąć poważniejszych robót, zaś w żądanych przez Wilno urządzeń pneumatycznych i elektrycznych w tym celu C.Z.K.W. odmówiło rzekomo ze względów oszczędnościowych.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

30
379

f/. Z powodu braku pasów od dawna wielokrotnie stoją urządzenia mechaniczne w Baranowiczach - dalej w elektrowni Brześć I. zaś elektrownią Brześć IV. od dwu miesięcy napróżno żąda rur płomiennych dla remontu kotła.

g/. Tabor szerokotorowy w Łunincu i Parochońsku stoi bezużytecznie nie zamiast go przesłać na front szeroki, W węźle Mińsk zwłaszcza pod Bobrujskiem stoi wiele wagonów szerokotorowych, których nikt nie naprawia- przerzucenie parowozów szerokotorowych ze Zdołbunowa do Wilna nie postępuje wcale.

h/. Front cały białoruski wisi tylko na Brześciu, który z każdym dniem mniej może podjąć nawałowi pracy.

F. Materjały.

a/. Zarówno D.K.W.L. jak i D.K.W.B. mają zupełny brak najważniejszego instrumentu i mimo od wielu miesięcy przesłanych preliminarzy nie otrzymuje w tej sprawie żadnej pomocy, przez co robota warsztatowa ustaje - / do Wilna zostały po długich prośbach posłane znów pilniki tak małego kalibru, że są dla robót parowozowych nie do użycia./

b/. Kompletny brak miedzi - stali do obróbki zbyt mało - kompozycja do łożysk przeważnie jaknajlepszej sorty, / powoduje ciągle wytapianie panewek / - rur płomiennych brak taki, że Wilno otrzymawszy zamiast 4.000 sztuk tylko 600, zmuszony jest wrywać rury z parowozów będących chwilowo dla naprawy drugich.

c/. Pakunków prawie że niema, nic nie słyhać o zakupie konopi, chociaż już czas najwyższy.

d/. Z powodu niecelowego uznania magazynu D.K.W.B. w Brześciu za magazyn główny kolei wojskowych zostaje Brześć systematycznie pozbawiony wszelkich materjałów, nie dostając wzamian żadnych uzupełnień.

e/. Zakazano D.K.W.B. i D.K.W.L. zakupna najniezbędniejszych materjałów dla utrzymania ruchu choćby nawet w najmniejszych ilościach - nie uwzględniając, że ściśle wykonanie tego rozkazu wobec istniejących braków grozi katastrofą.

G. Smary.

a/. Smarów na froncie taki brak chroniczny, że nawet 20/IX. miał Brześć tylko 14 klg. smarów, przez co transporty wojskowe omal że nie stanęły

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

b/ Motor ropowy do pompy wodnej w Mińsku napróżno czeka na zamówioną ropę / dwa do pięciu pudów dziennie/, przez co D.K.W.B. zwąszony jest pędzić go mieszanią smarów i nafty.

H.Paliwo.

a/ Koleje Białoruskie posiadają stale zapas drzewa na 2-3 dni, na kolejach litewskich nie lepiej / z powodu kompletnego braku drzewa ruch pociągów wojskowych w kierunku na Podbrodzie niedawno kompletnie ustał, co miało fatalne skutki./

b/ Nigdzie niema prawie urządzeń mechanicznych do rznięcia drzewa, skutkiem czego rznięcie ręczne zbyt wolne i kosztowne.

c/ Piła mechaniczna w Brześciu z powodu braku pasa pracuje tylko do 5-ej popoł.

I.Zaopatrzenie pracowników kolejowych na zimę.

Nie słyhać nic o kozuchach, butach czapkach dla personelu, przez co ogromnie służba cierpi.

K.Opalanie i oświetlanie pociągów.

Brak kompletny pieców, piecyków . latarń oraz węzów gumowych dla ogrzewania i oświetlania pociągów wojskowych i cywilnych. Ze względu na nadchodzącą ~~XIX~~ ostrą zimę w tych stronach może brak taki uniemożliwić wprost transporty wojskowe, a przez to i utrzymać frontu.

Za zgodność:
NACZELNE DOWÓDZTWO
(SZTAB GENERALNY)
Oddział IV^A

Jaworski