

Do  
Adjutantury Naczelnego Wodza

Belweder.

W sprawie zwłoki w przewozie transportów operacyjnych "Dreszer i Iza" /18 dywizja/ komunikuje:

Wspomniane przewozy operacyjne były skutecznie w czasie od 1-go do 6 września t.j. bezpośrednio po inwazji nieprzyjacielskiej w warunkach bardzo ciężkich, które nie mogły być tak prędko usunięte przez Dyрекcję kolei, przede wszystkim wskutek zepsucia, a na niektórych szlakach nawet kompletnego zniszczenia telegraficznych i telefonicznych połączeń. Uszkodzenie zaś pomp wodnych, jak również brak wody w studniach na stacjach: Nasielsk, Modlin, Otwock i Pilawa powodowały zatrzymywanie pociągów na szlakach. Czerpanie wody dla parowozów trzeba było skutecznie przy mostach wprost z rzeki przy pomocy pomp ręcznych, co wywoływało znaczne opóźnienie wszystkich transportów.

Na stacjach odcinka Mławskiego znajdowało się wiele różnorodnych czółówek, co utrudniało podstawienie wagonów pod ładunek wojska, wykonywanie pracy manewrowej i przepuszczania większej ilości pociągów wojskowych i przyczyniało się do zmniejszenia zdolności przelotowej na odnośnych szlakach.

Przyczyną powolniejszego przewozu wspomnianych transportów był również notoryczny brak parowozów, zwiększony jeszcze masowym jednostronnym ruchem pociągów operacyjnych.

Pomimo ciężkich warunków technicznych w okresie od 1-go do 6-go września oprócz transportów Dreszera w ilości 35 i Izy w ilości 21 ładowało się na odcinku Mławskim 39 innych transportów, a więc łącznie 95, co przekraczało możność ładunkową i sprawność stacji i odcinka Mławskiego.

Prócz wyszczególnionych przyczyn technicznego charakteru muszę nadmienić, że ogólne kierownictwo nad rozdziałem taboru, ładunkiem transportów i kolejnością przepuszczania takowych na Mławskim odcinku, spoczywało wyłącznie w rękach Szefa Kolejnictwa Armji przy udziale przedstawiciela OKTW w Modlinie który do pewnego stopnia nie stosował się do fachowych wskazań specjalnie wydelegowanych do Modlina rewizorów ruchu Dyrekcji Warszawskiej. Jako przykład mogę wskazać fakt cofania z Nowego Dworu do Warszawy pociągu osobowego Nr. 621 w dniu 6, 7 i 8 września r.b.; oraz samowolny wyjazd w dniu 9/IX kompanji kolejowej ze stacji Swiercze do Nasielska przy zamkniętym sygnale wyjściowym, na rozkaz porucznika Wydry mimo opozycji zawiadowcy stacji Swiercze, co spowodowało najechanie na uprzednio wyprawiony w tym kierunku pociąg, rozbicie 5 wagonów i zatarasowanie torów na dłuższy przeciąg czasu.

Niezależnie od wyżej wyszczególnionych ważniejszych przyczyn opóźnienia transportów można przytoczyć cały szereg drobniejszych zatrzymań pociągów przez władze wojskowe, a mianowicie: na st. Ciechanów - 30/VIII pociąg Nr. 664 przestał 40 minut dla rozdawania wojskom kolacji; 31/VIII pociąg Nr. 662 - 70 minut dla rozdawania żywności; 1/IX pociąg Nr. 668 - 45 minut dla ładunku 2 koni; 2/IX pociąg Nr. 664 - 75 minut dla ładowania samochodu; 2/IX pociąg Nr. 668 - 80 minut dla rozdawania żywności dla koni i pojenia takowych; 4/IX pociąg Nr. 670 - 90 minut dla ładunku owsa, pociąg Nr. 682 - 30 minut dla dodania jednego wagonu prowiantu, 3/IX na st. Nasielsk pociąg Nr. 673 - 45 minut dla pojenia koni i t.p.-

Wszystkie powyższe przyczyny wpłynęły na powolniejsze przepuszczanie transportów Dreszer i Iza, z których pierwsze znajdowały się w drodze na Mławskim odcinku od 8-miu do 24 godzin, a drugie od 8-miu do 22 godzin; zaś na Dęblińskim odcinku pierwsze od 12 do 21 godzin, a drugie od 16 do 23 godzin. Średnia szybkość na odcinku Mławskim wynosiła dla transportów Dreszer 14,5 a dla transportów Iza 8,1; zaś na Dęblińskim odcinku dla transportów "Dreszer 5,4 a dla "Iza" 5,1.-

Brak wody, nierównomierny bieg transportów, skupianie się na odcinku Dęblińskim transportów ładownych i powracających od Dęblińska do Warszawy składów próżnych, - tłumaczy znacznie mniejszą szybkość komercyjną na tym odcinku.

Naogół jednak przytoczone dane wskazują, że ogólne opóźnienie transportów nieprzekraczało 24 godzin od chwili podstawienia wagonów licząc.-



Uważam za mój obowiązek zaznaczyć, że chociaż wykonanie omawianych przewozów operacyjnych uskuteczniane było w nadzwyczaj ciężkich i nienormalnych warunkach, pracownicy kolejowi dzięki niezłomnej pracy i wysokiemu poczuciu obowiązków, cierpiąc często głód w zniszczonych okolicach, pozbawieni wypoczynku, ofiarnie spełnili ciężką służbę i wywiązali się z zadania nienajgorzej.-

Minister

*J. Barlicki*

MINISTERSTWO WYBĄDZTU WÓDEK POLSKICH

ADJUTANTURA GENERALNA

WARSZAWA

L. 49247 dnia 16/7 1924

~~W. Wydział~~

321-323

S.Z. 7

*skutek...*