

Poczta pol. 53. dn. 21. września 1920. r.

Odbudowa kolei na obszarze
operacyjnym.

D O

ADJUTANTURY GENERALNEJ NACZELNEGO WODZA

w miejscu

Przy uruchomieniu nowoobjętych linii kolej. największą trudność sprawia odbudowa zniszczonych mostów, zwłaszcza większych, gdyż przy tejże pracy wielki nacisk kłaść się musi na możliwe oszczędzanie gotowych konstrukcji mostowych. Całkowity zapas tychże konstrukcji jaki znajduje się w dyspozycji Nacz. D-twa Kol. Pol. i MSWojsk Dep. II Sekcja Wojsk Kol. wynosi: 14 mostów kratowych o większej /ponad 25. mtr./ rozpiętości, ogólnej długości 600 metrów bieżących oraz 87 mostów krótkich ogólnej długości 760 metrów bieżących.

W przeciągu dwóch tygodni będą dostarczone nadto 3 konstrukcje mostowe o łącznej długości 136 m. b. Całkowity zatem zapas mostów kol. na jakie liczyć może SzeF. Kol. Pol. wynosi okragło 1500 m. b.

Sumaryczna długość mostów kolejowych o rozpiętości ponad 10. m. jakie znajdują się na terenie między obecnym frontem a linją rzek Niemen, Szczara, Kanał Ogińskiego i Horyń oraz włącznie linją kol. Kowel-Sarny wynosi zwyż 3500 m. b.

Sumaryczna długość mostów na południe od tej granicy po rzekę Dniestr od południa a Zbrucz od wschodu nie jest dokładnie znana, gdyż nie wpłynęły jeszcze szczegółowe raporty w tej sprawie, ocenić je jednak można na zwyż 2500 m. b.

Jeżeli się przyjmie, że z liczby podanych powyżej mostów kolejowych ogólnej długości zwyż 6000 m. b., bolszewicy ustępując, zniszczą gruntownie tylko 25% i wskutek tego przy odbudowie użyć trzeba będzie nowego materiału, to dochodzi się do wniosku, że zapas konstrukcji mostowych jakim rozporządza SzeF. Kol. Pol. względnie MSWojsk wystarcza tylko na uruchomienie linii kolejowych po linie rzek:

Niemen, Szczara, Kanał Oginskiego, Horyń i Zbrucz.

Oprócz istniejącego zapasu mostów 1500 m.b. zapotrzebował SzeF Kol.Pol. od MSWojsk Dep.II. nowych konstrukcji mostowych o sumarycznej długości 1000 m.b. i rozpiętości 8-15 m. oraz 450 m.b. mostów o rozpiętości 60-78 m., jednak na zrealizowanie tego zapotrzebowania w krótkim czasie liczyć nie może, gdyż na podstawie dotychczasowych doświadczeń dostawa konstrukcji mostowych trwa 6 do 12 miesięcy.

Niezależnie zaś od naprawy mostów kolejowych należy zwrócić uwagę na brak taboru kolejowego, okoliczność z całym naciskiem podnoszoną przez Ministra Kolei.

Skutkiem naszego odwrotu z linii dawnego frontu został wyewakuowany i obecnie stoi nieuruchomiony cały dawny tabor szeroki, około 6000 wagonów co stanowi blisko 10% dawnego naszego taboru. Oczym skutkiem forsownej ewakuacji, ogromnej pracy taboru wykonanej w jaknajniekorzystniejszych warunkach bez należytej konserwacji i skutkiem ostatnich niepomiarnie wzrosłych przewozów wojskowych, istniejący tabor szerokokorowowy pomniejszył się skutkiem wzrostu stanu reperacji, który to stan w ostatnim czasie zwłaszcza w okresie parwozów wzrósł o 7 - 8% ponad stan normalny.

Skoro się weźmie pod uwagę wzmożone jesienne zapotrzebowanie ekonomicznych potrzeb kraju, SzeF.Kol.Pol. musi z całym naciskiem zwrócić uwagę, że stan naszego kolejnictwa w najbliższym czasie nie będzie w stanie sprostać wymogom wojennym, które siłą faktów muszą być ograniczone.

Przesyłając powyższy meldunek SzeF Kol.Pol. prosi o wzięcie pod uwagę powyższych okoliczności przy układaniu planów operacyjnych

Otrzymują: SzeF.Sztabu Nacz.Dow., Gł.Kwatermistrz, Nacz.Dow. Oddz.III., Gen.Adj.Nacz.Wodza, p Min.Kol.Zel., M.S.Wojsk.Dep.II.SWK.

SZEF KOLEJNICTWA POLOWEGO:

NACZELNE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH
ADJUTANTURA GENERALNA

WARSZAWA
L: Dz. 56/87, dnia 18/11/1920 r.

Podpułkownik p.d.Szt.Gen.