

EKSPozytura N. S. WOJSK.
/dla spraw demob./
NACZELNE DOWÓDZTWO W.P.
(SZTAB GENERALNY)

Szef Kolejnictwa Polowego.

Nr Szt. Gen.: 100114/ kol. III op. tj.

Przy odpowiedzi powoływać się na powyższy numer.

Protokół z I konfer. kol.
franc. polskiej.

59257
Poczta polowa 53, dn. 20 listop. 1920 r.

Pilne.

Do

Generalnej Adjutantury Naczelnego Wodza

w/m.

W załączeniu przesyła się protokół z posiedzenia, którego tematem "omówienie środków zaradczych, dotyczących transportów wojskowych chwili obecnej i na przyszłość."

Konferencja ta odbyła się na skutek porozumienia się Naczelnego Wodza z Szefem Misji Francuskiej Gen. Nieslem.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

NACZELNE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH
ADJUTANTURA GENERALNA

WARSZAWA

L: Dz. 59257/ dn. 1/XI 1920
załącz. Wyd.

Szef Kolejnictwa Polowego:

Porucznik p.d. Sztabu Gen.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

10
5

PROTOKÓŁ POSIEDZENIA.

z dnia 18 listopada 1920 r. u Szefa Kol. Pol.

Ekspozytury M.S. Wojsk.

Obecni:

Ze strony francuskiej:

P. Pułkownik SEMERIAL, Zastępca Szefa 4-go Oddziału Misji Francuskiej.

Major ALBISSEN z 4-go Oddziału Misji.

Ze strony polskiej:

Pułkownik Inż. BRZOZOWSKI. Szef kolejnictwa Polowego.

Major Inż. PRZYBYLSKI, Zastępca Jego.

Urz. Wojsk. VIII. r. WIERZUCHOWSKI.

Cel Konferencji:

Omówienie środków zaradczych dotyczących transportów wojskowych
zwłazi obecnej i na przyszłość.Pułkownik BRZOZOWSKI przedstawił całokształt transportów wojskowych
w roku 1920 .Sytuacja pogarsza się z dniem każdym i wymaga najnajszybszego zaradze-
nia zlewu.Najgłówniejszą przyczyną tego stanu jest ogromny brak taboru kolejowe-
go, zły stan dróg, oraz niejednolitość personelu kolejowego.I. T a b o ł.Parowozy.W maju 1920 r. Polska posiadała szerokotorowych parowozów 151
czynnych, a 114 w naprawie, normalnotorowych parowozów 2055 czynnych
i 1546 w reperacji, razem parowozów czynnych 2206, a nieczynnych 1660 .Obecnie posiada czynnych 1771 parowozów normalnotorowych, a szero-
kie z powodu odwrotu, trudności i niepraktyczności w transportowaniu
z przeładunkiem, wycofano prawie zupełnie z obiegu.Ubytek parowozów wynosi 435 i przypisać go można wielkiemu zużyciu w
parowozów podczas forsownych przegrupowań i operacji wojennych, stracie
niewielkiej części parowozów (głównie pancernych), a więc z powodu
konieczności wojennych.Obecnie współczynnik parowozów zdrowych wynosi (na 7880 km. dłu-
gości kolei jednotorowych i 5762 km. długości dwutorowych, czyli razem
13.642 km. długości linii kolejowych) $1771 : 13642 = 0.13$ czyli na 10
km. tylko 1.3. parowozów.

Jak widać ilość ta parowozów nie wystarcza ani w części dla najkonieczniejszych potrzeb handlowych i wojskowych.

Dla zaspokojenia minimalnych potrzeb zarówno handlowych, jak i wojskowych potrzeba Polsce 1000 parowozów.

Wagony.

Brak wagonów daje się dotkliwie odczuwać. Należy zastosować środki mające na celu zmniejszenie do minimum ilości taboru bezczynnego.

Niedawno w samej Dyrekcji Warszawskiej stało niewyładowanych 9000 wagonów powodu braku personelu wyładowniczego i wozów.

Należy również w dalszym ciągu ukrócić zadłużenia jak niepotrzebne zajmowanie wagonów na urzędy, mieszkania itp.

Jednakże zaznaczyć potrzeba, iż z powodu zburzenia bardzo wielu stacji ^{przez} bolszewików w czasie ich najazdu nie można ^{się} nigdzie obejść bez umieszczenia w wagonach personelu kolejowego (cyw. i wojsk.) na obszarze pozbawionym jakiegokolwiek zabudowań.

Warsztaty.

Z powodu wypadków wojennych utraciliśmy większe i mniejsze warsztaty w Wilnie, Mińsku, Zdobunowie, Łapach, Brześciu itd. Część z nich były one ewakuowane jednak wszystkie kilka miesięcy nieczynne. Warsztaty w reszcie kraju pracujące nad budową nowych pociągów pancernych i sanitarnych, których ilość dla celów wojskowych okazała się nie dostateczną nie mogły pracować odpowiednio nad naprawą psujących się parowozów.

Obecną wydajność parowozów możnaby zwiększyć przez sprowadzenie z Francji, Austrii itd. brakujących części zapasowych, narzędzi i obrabiarek.

11. T o r.

Drogi żelazne szczególnie wschodnie ucierpiały bardzo z powodu rozgrywających się tam kilkoletnich działań wojennych i nieodpowiednie go konserwowania ~~karxx~~ toru- nasypy w złym stanie, podkłady latami nie wymieniane, zgańle i objekty naprawiane naprędce przygodnymi środkami, stacje przez rozsadzenie zwrótnie pozbawione w znacznej części odpowiedniej ilości torów bocznych, stacje wodne, obrotnice, parowozownie, budynki stacyjne, telegrafy i telefony itd. zniszczone.

Brak szyn zmusił nas do przenoszenia torów dla innych zniszczonych linii kol., 14b budowy nowych linii strategicznych. W tym celu musieliśmy często zdejmować szyny z linii dwutorowych przez co wydajność tychże zmniejszyła się do wydajności mniejszej, jak linii o jednym torze.

Dla dokonania koniecznego przekucia, lub zupełnej naprawy naszych dróg na wschodzie potrzeba nam: zwrotnic, szyn, śrub, łubków, podkładów i innych materiałów.

III. Personel.

Mamy do czynienia z trzema szkołami kol.: niemiecką, austriacką i rosyjską, pożądanym jest ujednostajnienie tych trzech systemów, lecz na to potrzeba dłuższego czasu, którego nam dotychczas brakowało. W razie powtórzenia się wojny sprawa ta nie ulegnie zmianie. Potrzebny nam również fachowy personel, którego brak daje się dotkliwie odczuwać, a wyrobić możemy go tylko stopniowo i w długim okresie czasu. Wreszcie liczyć się musimy z oporem zainteresowanych jednostek uważających swój system za najlepszy i broniących go wszystkimi siłami.

Pod względem personelu najgorzej jest na kresach wschodnich. W Wielkopolsce, Królestwie i na kresach był dawniej ze względów politycznych personel kol. przeważnie obcy nie polski. Rosjanie częściowo zabrali swój personel, a przez Niemców został on zastąpiony przygodnie i dorywczo wyszkolonymi pracownikami, a także i Niemcami. Obecnie fachowego personelu brak szczególnie na stanowiskach średnich i wyższych i niecały personel na kresach odpowiada zadaniu pod względem politycznym i patryjotycznym.

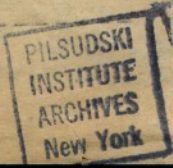
Personel wojskowy.

Kompanie kolejowe a głównie budowlane stoją w zupełności na wysokości swego zadania. Dowodem tego poniżej podane daty od 17-go VIII do 15.X.b.r. przekuły one i naprawiły torów 2390 km. odbudowały i naprawiły mostów 185 o łącznej długości 5800 m. bieżących w tem 61 mostów ponad 20 metrów a kilkanaście ponad 200 metrów do 440 metrów, odbudowano i uruchomiono 20 stacji wodnych 348 stacji kolejowych, 745 km. linii telefonicznych i telegraficznych i t.d.

Po rozpatrzeniu i dyskusji nad kwestjami bieżącymi oficerowie francuscy i polscy zgodzili się na:

1/ aby zaradzić obecnej krytycznej sytuacji należy:

a/ zwiększyć wydajność parowozów czynnych starając się otrzymać je jednocześnie w dobrym stanie.



b/ zwiększyć wydajność warsztatów to znaczy zwiększyć ilość naprawianych parowozów.

c/ zakupić parowozy we Francji, Ameryce, Austrii, Niemczech według programu ściśle określającego liczbę i typ parowozów, mogących być dostarczanymi przez te państwa, biorąc pod uwagę tak stan Skarbu Polskiego, jak i fakt, że kupno parowozu jest wydatkiem produktywnym.

2/ Zprowadzić odpowiednią ilość szyn i materiału kolejowego, wykorzystując przede wszystkim fabrykaty krajowe.

3/ Zwiększyć wydajność warsztatów przez: kupno potrzebnych części zapasowych obrabiarek, narzędzi ręcznych i innych, powiększyć siły robocze w warsztatach.

4/ Zwiększyć przydział pociągów przyznanych przez M.K.Ż. na potrzeby wojska; w przeciwnym bowiem razie Naczelne Dowództwo nie będzie w stanie na czas przeprowadzić wymaganego sytuacji przegrupowania. Dla przydziałów odpowiedniej ilości taberu na cele wojskowe zażądać wyznaczenia komisji mieszanej, składającej się:

— 1 Przedstawiciela M.K.Ż.

— 1 Przedstawiciela M.S. Wojsk.

— 1 Przedstawiciela Nacz. Dow.

Misja Wojskowa Francuska weźmie udział w pracach Komisji.

Komisja ta będzie miała wpływ na zwiększenie wydajności około naprawy taberu i podniesienia przeletności linii kolejowych.

5/ wobec potrzeby odbudowania jeszcze przeszło 1000 km. kolei ustalenia dorywczo odbudowanych mostów, wybudowania drugich mostów na liniach dwutorowych, rozszerzenia zniszczonych i tylko dla niezbędnego ruchu odbudowanych stacji, czyli doprowadzenia przeletności kolei do stanu koniecznego dla zadań Państwowych - nie można narazie aż do ukończenia tych pilnych i wielkich robót zmniejszać obecnego tempa odbudowy kolei i demobilizować wojska kolejowe.

Szczegółowy plan odbudowy linii wschodnich będzie po uzgodnieniu z Dyrekcjami kol. przesłany Misji Wojskowej Francuskiej i odpowiednim czynnikiem.

Brzezowski ppłk. m.p.

Senecchal m.p.

Inż. Przybylski mjr. m.p.

Albisser m.p.

Za zgodność:

Naczelne Dowództwo W.P.
/Sztab Generalny/
Szef Kolejnictwa Polow.

Wzł. dn. 22/XI. 1920.
Nr. Sztab. Gen. 100114/kol. tj.