

W piątą
Rocznicę przejęcia
Polskich Kolei Górno-Śląskich
od Niemców

w dniu 18. czerwca 1922 r.

Katowice, w czerwcu 1927 r.

Bilgi
Sejma Görec - Hıncıko.
Baqutacı (Hıncıko)
Sırası
Sırası Kılı Kılavice
24 Ocak 1927 r.

1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900
 1901
 1902
 1903
 1904
 1905
 1906
 1907
 1908
 1909
 1910
 1911
 1912
 1913
 1914
 1915
 1916
 1917
 1918
 1919
 1920
 1921
 1922
 1923
 1924
 1925
 1926
 1927
 1928
 1929
 1930
 1931
 1932
 1933
 1934
 1935
 1936
 1937
 1938
 1939
 1940
 1941
 1942
 1943
 1944
 1945
 1946
 1947
 1948
 1949
 1950
 1951
 1952
 1953
 1954
 1955
 1956
 1957
 1958
 1959
 1960
 1961
 1962
 1963
 1964
 1965
 1966
 1967
 1968
 1969
 1970
 1971
 1972
 1973
 1974
 1975
 1976
 1977
 1978
 1979
 1980
 1981
 1982
 1983
 1984
 1985
 1986
 1987
 1988
 1989
 1990
 1991
 1992
 1993
 1994
 1995
 1996
 1997
 1998
 1999
 2000
 2001
 2002
 2003
 2004
 2005
 2006
 2007
 2008
 2009
 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015
 2016
 2017
 2018
 2019
 2020
 2021
 2022
 2023
 2024
 2025
 2026
 2027
 2028
 2029
 2030
 2031
 2032
 2033
 2034
 2035
 2036
 2037
 2038
 2039
 2040
 2041
 2042
 2043
 2044
 2045
 2046
 2047
 2048
 2049
 2050
 2051
 2052
 2053
 2054
 2055
 2056
 2057
 2058
 2059
 2060
 2061
 2062
 2063
 2064
 2065
 2066
 2067
 2068
 2069
 2070
 2071
 2072
 2073
 2074
 2075
 2076
 2077
 2078
 2079
 2080
 2081
 2082
 2083
 2084
 2085
 2086
 2087
 2088
 2089
 2090
 2091
 2092
 2093
 2094
 2095
 2096
 2097
 2098
 2099
 2100
 2101
 2102
 2103
 2104
 2105
 2106
 2107
 2108
 2109
 2110
 2111
 2112
 2113
 2114
 2115
 2116
 2117
 2118
 2119
 2120
 2121
 2122
 2123
 2124
 2125
 2126
 2127
 2128
 2129
 2130
 2131
 2132
 2133
 2134
 2135
 2136
 2137
 2138
 2139
 2140
 2141
 2142
 2143
 2144
 2145
 2146
 2147
 2148
 2149
 2150
 2151
 2152
 2153
 2154
 2155
 2156
 2157
 2158
 2159
 2160
 2161
 2162
 2163
 2164
 2165
 2166
 2167
 2168
 2169
 2170
 2171
 2172
 2173
 2174
 2175
 2176
 2177
 2178
 2179
 2180
 2181
 2182
 2183
 2184
 2185
 2186
 2187
 2188
 2189
 2190
 2191
 2192
 2193
 2194
 2195
 2196
 2197
 2198
 2199
 2200
 2201
 2202
 2203
 2204
 2205
 2206
 2207
 2208
 2209
 2210
 2211
 2212
 2213
 2214
 2215
 2216
 2217
 2218
 2219
 2220
 2221
 2222
 2223
 2224
 2225
 2226
 2227
 2228
 2229
 2230
 2231
 2232
 2233
 2234
 2235
 2236
 2237
 2238
 2239
 2240
 2241
 2242
 2243
 2244
 2245
 2246
 2247
 2248
 2249
 2250
 2251
 2252
 2253
 2254
 2255
 2256
 2257
 2258
 2259
 2260
 2261
 2262
 2263
 2264
 2265
 2266
 2267
 2268
 2269
 2270
 2271
 2272
 2273
 2274
 2275
 2276
 2277
 2278
 2279
 2280
 2281
 2282
 2283
 2284
 2285
 2286
 2287
 2288
 2289
 2290
 2291
 2292
 2293
 2294
 2295
 2296
 2297
 2298
 2299
 2300
 2301
 2302
 2303
 2304
 2305
 2306
 2307
 2308
 2309
 2310
 2311
 2312
 2313
 2314
 2315
 2316
 2317
 2318
 2319
 2320
 2321
 2322
 2323
 2324
 2325
 2326
 2327
 2328
 2329
 2330
 2331



W piątą
Rocznice przejęcia
Polskich Kolei Górno-Śląskich
od Niemców

w dniu 18. czerwca 1922 r.

Katowice, w czerwcu 1927 r.

Biblioteka
Górnictwa Śląskiego

1615

III

- Część I Słowo wstępne prezes inż. B. Dobrzycki.
- „ II Prace plebiscytowe i przygotowania organiza-
cyjne aż do przejęcia kolei. prezes inż. B. Dobrzycki.
- „ III Pogląd na rozbudowę sieci kolejowej Pols-
kiego Górnego Śląska w zastosowaniu do
ruchu wewnętrznego oraz eksportu. nacz. Wydz. inż. A. Rybicki.
- „ IV Co wykonał Rząd, oraz Dyrekcja Kolei dla
kolejnictwa Polskiego Górnego-Śląska wyciąg z referatu D. K. P.
- „ V Zakończenie prezes inż. B. Dobrzycki.



X-1889
1615 . <u>III</u>



16.000, -

Część I.

Słowo wstępne.

„I ten szczęśliwy kto padł wśród zawodu“.

W swej cudnej „Odzie do młodości“ wielki wieszcz nasz gloryfikuje tych, którzy padli w walce o wielkie i szczytne cele; a czy można sobie przedstawić lub wymarzyć cel piękniejszy i wspanialszy jak odzyskanie lub obrona ukochanego kraju — Ojczyzny?

Imiona poległych w obronie kraju bohaterów, złotemi literami wyryto po wieki wieków w księgach narodów, wspaniałemi rymami poeci ich opiewają o ich wielkich i bohaterskich czynach, matki cudne legendy dzieciom swym opowiadają, budząc w nich miłość i ukochanie Ojczyzny.

Takich bohaterów posiada każdy wielki i szlachetny naród, liczne szeregi takich bohaterów wykazał i Górny Śląsk w ostatnich powstaniach wolnościowych.

Uczcijmy pamięć tych bohaterów, którzy za wolność Górnego-Śląska, za złączenie się z wspólną macierzą Polską oddali swe życie, którzy polegli w szeregach obrońców za wolność polskiego Górnego-Śląska.

Wyryjmy złotemi rylcami w naszych sercach i duszach imiona Piotra Niedurnego, Waltera Larysza, Wincentego Janasa, ks. proboszcza Rudy, ks. proboszcza Marksa, ks. dziekana Augustyna Strzybnego, Dr. Andrzeja Mielęckiego, Dr. Wincentego Styczyńskiego i wielu innych — opowiadajmy o nich naszym dzieciom, jak Górnio-Ślązacy umieli walczyć, jak dali swe życie za kraj i ojczyznę. — Przeszło 3000 Górnio-Ślązaków padło wśród walk powstańczych, krwią swą okupili i przypieczętowali po wieki wieków wolność polskiego Górnego-Śląska i przynależność do Polski, takiego cementu krwi żadna siła ludzka rozbić nie zdoła, taki cement krwi i poległych ciał gwarantuje Polsce nieoderwalną i wieczną przynależność Górnego-Śląska i ludu Górnio-Śląskiego. Cement ten będzie zawsze niezatartym widomym znakiem — „Górny Śląsk dla Polski — Polska dla Górnego-Śląska“.

Wśród szeregów poległych powstańców znajdujemy około 90 kolejarzy Górnio-Ślązaków, którzy w walce za wolność życie swe oddali.

Rzucili oni na pierwsze hasło powstania swe szare i żmudne prace kolejowe, wstąpili w szeregi powstańcze, by tam swą miłość dla Górnego Śląska i Polski przypieczętować krwią i życiem.

Na Waszą — polegli bohaterzy kolejarze — wieczną cześć i pamięć, książkę tę w pięciolecie przejęcia Kolei Polskiego Górnego-Śląska z rąk niemieckich poświęcam, niech wspomnienia te będą widomym pomnikiem płonącym całej Polsce, jak kolejarze Górnio-Ślązacy dla Polski pracowali i jak za Górny-Śląsk i Polskę krew swą przelali.

Katowice, dnia 18. czerwca 1927 r.

Inż. B. Dobrzycki

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.





Inż. Dobrzycki Bogustaw Delegat Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie. Obecnie Prezes D. K. P. Katowice i Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Część II.

Prace plebiscytowe i przygotowania organizacyjne do przejęcia kolei.

Komisariat Naczelnej Rady Ludowej — Wydział Komunikacji — w Poznaniu, wysłał w połowie stycznia 1919 roku do Podkomisarjatu Polskiego dla Górnego Śląska w Bytomiu inżyniera Józefa Dobrzyckiego, celem nawiązania łączności z tamtejszymi kolejarzami Polakami, oraz przygotowania prac wstępnych plebiscytowych.

Do zasadniczych prac organizacyjnych należało założenie polskiego związku kolejarzy Polaków, czuwanie nad wykroczeniami Niemców wobec Polaków, kontrola wywozu taboru, oraz materiałów z Górnego Śląska do Niemiec, a wreszcie przygotowanie prowizorycznej administracji na wypadek wybuchu powstania.

Prace te były w owych czasach niezmiernie utrudnione, a nawet niebezpieczne, gdyż Niemcy, obawiając się wybuchu powstania względnie wkroczenia Wojsk Polskich ogłosili na Górnym Śląsku stan oblężenia, prześladując i szykanując Polaków na każdym kroku.

Nastrój kolejarzy dla Polski był na ogół bardzo dobry i przychylny, jednakże znaczna część ich obawiała się prześladowań Niemców, przesiedleń na zachód Niemiec a nawet aresztowań.

Pomimo tych trudności tajny związek kolejarzy Polaków osiągnął w krótkim bardzo czasie około 5000 członków rozrzuconych po całym Górnym Śląsku, a zrzeszonych w kilkunastu kołach związkowych. Czynny i wydatny bardzo udział w organizowaniu związku brali: naczelnik dworca towarowego w Gliwicach Wąsik, starszy sekretarz w Dyrekcji kolejowej Fojcik, podasystent Murek w stacji Karb, podmistrz Wiczorek z parowozowni w Katowicach i wielu innych.

Pierwszem na zewnątrz widocznym wystąpieniem związku było niedopuszczenie wykonania rozporządzenia Dyrekcji kolejowej z dnia 7. maja 1919 r. a podpisanego przez ówczesnego prezydenta Dyrekcji Steinbissa, który w obawie przed oczekiwanym wybuchem powstania nakazał wywieść wszelkie dobre parowozy za Odrę a zastąpić je gorszymi. Dalej w niedzielę 11. maja miały specjalne pociągi przewieść do Brokawy pod Wrocławiem rozmaite urządzenia warsztatowe, oraz cenniejsze materiały. Po przychwyceniu telegraficznego zarządzenia Dyrekcji kolejowej, wydaną została natychmiast odezwa podkomisarjatu do polskiego związku kolejarzy, zarządzająca niedopuszczenie wykonania planów niemieckich. Odezwa wywarła należyty skutek, gdyż polscy kolejarze oparli się wywożeniu parowozów itd. i uniemożliwili w ten sposób zarządzenia Dyrekcyjne. Ponieważ śledztwa oraz dochodzenia zarządzone przez Dyrekcję kolejową, kto odezwę rozrzucał i kto związkiem kieruje, nie wydały żadnego pozytywnego rezultatu, więc zarządzono aresztowanie podkomisarza Czaplí, który jednakże na czas ostrzeżony zdołał umknąć do Sosnowca.

Szpiegowanie Polaków, wykradanie aktów i papierów przez niemieckich tajnych agentów przybrało takie rozmiary, że inżynier Dobrzycki zmuszonym został siedzibę swej działalności przenieść do Sosnowca.

W pierwszej połowie sierpnia 1919 r. wybuchło na Górnym Śląsku powstanie, które jednakże w krótkim czasie zostało zlikwidowane, a przeważna część powstańców skompromitowanych wobec rządu niemieckiego musiała szukać w Polsce schronienia

i chleba. W powstaniu tem brali również i kolejarze aktywny udział i bronili silnie wsi Ciski pod Koźlem powstańcy, wśród których wybitnie odznaczyli się kolejarze Karol Krzykała i Stanisław Richter.

Nieudane powstanie odbiło się ujemnie na organizacji kolejowej, którą Niemcy bezwzględnie i wszelkimi środkami starali się zdusić tak, że od września 1919 r. aż do lutego 1920 roku związek był prawie że nieczynnym i nie posiadał żadnego wpływu na przebieg spraw kolejowych.

W lutym 1920 r. objęła koalicja rządu na Górnym Śląsku, celem przygotowania i przeprowadzenia plebiscytu. Równocześnie z wkroczeniem koalicji utworzono samodzielny komisariat polski dla Górnego Śląska, kierownictwo którego objął poseł Wojciech Korfanty, obierając jako siedzibę hotel Lomnitz w Bytomiu.

Przy komisariacie utworzono Wydział komunikacyjny dla kolei, poczt i żeglugi. Kierownikiem wydziału zostałznaczony inżynier Józef Dobrzycki, a do współpracy powołano Fojcika, Januszka, Michalaka, Kaliszana, Grzegorzewskiego, Czekalskiego i Banaśkiewiczównę.

Dnia 27. marca 1920 r. ustalono podział pracy, oraz program przyszłej działalności. Dzień ten uważać musimy za bardzo ważny i przełomowy dla spraw kolejnictwa górnośląskiego, bo z dniem tym rozpoczyna się planowa praca organizacyjna kolejarzy i przygotowanie do przyszłego plebiscytu.

Program wydziału przedstawiał się w zasadniczych punktach następująco:

1. Uświadomienie kolejarzy i wzmocnienie łączności wśród nich przez rozdawanie broszur, gazet, zakładanie kółek polskiej organizacji kolejowej, referaty i odczyty na zebraniach kółkowych przy pomocy urzędników komisariatu.

2. Przygotowanie odpowiedniej ilości urzędników Polaków dla objęcia kierownictwa kolei. Urządzanie kursów dla asystentów, podasystentów, nadzorców toru, zwrotniczych itp.

3. Kontrola nad wywozem taboru kolejowego, oraz ważniejszych maszyn i drogocenniejszych materiałów w głąb Niemiec.

4. Zbieranie dowodów niesprawiedliwego i nierównego traktowania kolejarzy Polaków i Niemców w służbie kolejowej.

5. Kontrola nad przewozem broni i amunicji, oraz napływem „Stosstruplerów niemieckich“ na Górny Śląsk.

Jak Niemcy na organizację tą, oraz jej pracę się zapatrywali, daje ciekawy pogląd podchwycone w Kohlfurcie pismo a ogłoszone z odpowiednimi komentarzami przez „Oberschlesische Grenz-Zeitung“ Nr. 196 z dnia 27 sierpnia 1920 r.

Artykuł ten brzmi:

„Ein nettes Dokument“.

Folgendes Schriftstück, das an einen „Gruppenführer“ gerichtet ist und in Kohlfurt ausgestellt wurde, verdient allseits Beachtung. Der Text lautet wie folgt:

„Hierdurch zur Kenntnis, dass nach Beschluss des Zentralverbandes der V. H. O. S. vom 10. August 20. am Ende dieses Monats Kampfabtlg. des ehemaligen V. H. West- und Ostpreussen zur Unterstützung nach O. S. gelangen.

Dieselben werden zur Verfolgung der geheimen Kurse der polnischen Eisenbahner in O. S. verwendet, jeder Kreis erhält eine Abteilung zirka 80 Mann stark.

Für Unterkunft und Verpflegung sorgen Gruppenführer der V. H. O. S. Etwaige Befehle erteilen die Plebiszitkommissäre. Die Kosten sind jeden Monat an die Zentrale einzuschicken.

Unterschrift: Steubner.

Dieses Dokument gehört ins Museum. Die sich so harmlos aufspielenden Heimattreuen lassen sich also Kampfabteilungen aus West- und Ostpreussen kommen um polnische Veranstaltungen zu sprengen. Dabei wird aber scheinheilig über polnische Gewalttaten lamentiert. Man wird doch nicht behaupten wollen, dass die wissbegierigen Ka. Abteilungen aus Ostpreussen zwecks eigener Belehrungen so viel Interesse für die polnischen Eisenbahnerkurse zeigen? Auf diese Weise bereitet man Kattowitzer Tage, vor, die dann immer als Ausfluss einer kochenden Volksseele und als Folge polnischer Provokationen hingestellt werden. Wenn sich dann der polnische Arbeiter gegen das Treiben hergelaufenen Gesindels wehrt, so schreit man mordio zum Himmel und droht mit Generalstreik und bewaffneter Gewalt.

So sieht die „Heimattreue“ aus, wie sie es auffassen. Es ist Treue zum alten Vater-Staat, der bisher gezahlt hat und Hoffnung, dass er weiter zahlen wird. Die Hoffnung wird böse betrogen werden.

Ob sich die Kampfdurstigen West- und Ostpreussens nach Oberschlesien begeben werden? Es besteht allerdings kaum die Hoffnung, dass die „Heimattreuen“ die bisherige Knüppelpolitik aufgeben. Sie sind zu sehr darauf angewiesen. Aber mögen sie doch wenigstens das eine bedenken: Wer selbst den Knüppel kaltblütig als ultima ratio ansieht, muss auf die gleiche Beweisführung von der anderen Seite gefasst sein. Wir fordern die Interalliierte Kommission auf, den Heimattreuen den Antransport bezahlter Prügelhelden zu unterbinden.

Dyrekcja kolejowa Katowicka a tem samem i rząd niemiecki pracował wszelkimi siłami nad tem, by na urzędników posuwać tylko tych kolejarzy, o których lojalności niemieckiej byli w zupełności przekonani. Jako dowód tego służy pismo Dyrekcji Nr. 4. I. 11 z dnia 6. V. 22 do urzędu obrotu handlowego w Raciborzu, gdzie w sprawie nominacji niejakiegoś Trybusza na konduktora zapytuje Dyrekcja urząd w Raciborzu „Beherrscht der Anwarter die deutsche Sprache vollständig und ist er **unzweifelhaft deutsch-nationaler Gesinnung**“. Dalsze komentarze do tego zapytania zbyteczne. Przy nominacjach pomijano Górnio Ślązaków lub też uwzględniano ich tylko w bardzo nikłej mierze i tak na 21 sekretarzy, których posunięto na inspektorów kolejowych 5 było Górnio Ślązaków a 16 przybyszów, a z tych 5 Górnio Ślązaków ani jednego polskiej narodowości. Prześladowanie Górnio Ślązaków szło tak daleko, że za należenie do polskiej organizacji cofano z kursów z powrotem do roty, dowód Timma z Chałupek (Annaberg), któremu nadzorca toru dnia 15 maja oświadczył, że za należenie do polskiej organizacji cofnięto go z kursu kierownika jazdy z powrotem do pracy na tor.

W jak niegodny sposób starano się umyślnie ogołocić magazyny Dyrekcji Katowickiej z ogromnych zapasów materiałów kolejowych, służyć może jako dowód rozmowa Radcy kolejowego Schmidta z Dyrekcji Katowickiej z Radcą kolejowym Kleinowem w Dyrekcji kolejowej w Wrocławiu w końcu maja 1919 roku.

„Meine Herren, Sie wissen bereits aus den Zeitungen, dass Oberschlesien nach dem Friedensvertrage an Polen kommen soll.

Wir wollen alle in Oberschlesien verfügbaren Bestände an Materialien beizeiten fortbringen, es soll aber vorsichtig zu Werke gegangen werden, vor allem muss der Eindruck einer Räumung vermieden werden! **Es soll nicht wieder so ein Aufsehen erregt werden wie bei Posen**, wir müssen darum vorsichtiger sein.

Unter der Begründung des „dringenden Bedarfs“ fordern Sie bei uns alle möglichen Materialien an, (hierbei zählte er verschiedene als Beispiele auf); alle nur irgendwie verfügbaren Materialien werden wir Ihnen dann abgeben; wir werden nur soviel zurückbehalten, was zur notwendigen Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlich sein wird.

Wir erreichen dadurch dasselbe, wie durch eine offen betriebene Räumung, die uns nur schaden könnte.“

Rezultatem tej rozmowy było pismo Dyrekcji kolejowej w Wrocławiu Nr. 24. R. 49 z dnia 30 maja 1919 roku, żądające ogromnych ilości rozmaitych materiałów kolejowych jako w Dyrekcji tamtejszej bezwzględnie koniecznych. Jako dowód ilości przytoczę tylko kilka rozmaitych cyfr; i tak w wagonach Nr. 14224 (Magdeburg) i 28929 (Württemberg) wysłano dnia 4. czerwca 1919 roku około 6700 sztuk rozmaitych sprzętów potrzebnych dla służby pociągowej. Tego samego dnia w wagonach Nr. 12483 (Breslau) i 16344 (Essen) 29819 sztuk najrozmaitszych narzędzi pomocniczych; dalej miedzi, cynku, mosiądzu, antymonu oraz innych drogich metali wysłano od 24. maja do 6. grudnia 1919 o wadze przeszło 270000 kg. Drzewa wysłano wodą na Odrze przeszło 2000 cbm., prócz tego rozmaite maszyny pomocnicze, części rezerwowe itd.

Mimo terroru niemieckiego i trudności stawianych przez zarząd kolejowy związek rozwijał się bardzo dobrze, dokumentując tem samem swą polskość, oraz chęć przynależenia do Polski. Znaczne bardzo trudności oraz uszczerbek w ilości zjednoczonych kolejarzy wywołał strejk, oraz zajścia z kolejarzami w dniu 25 kwietnia 1920 r. w Poznaniu.

Niemcy zajścia te podchwycili i wyzyskali na swą stronę dowodząc, że w Polsce taka bieda, że aż kolejarze strejkować muszą, że w Polsce z kolejarzami władze bardzo źle się obchodzą i tym podobne inne nieprawdziwe twierdzenia.

Również i wojnę Polski z Bolszewją starali się Niemcy wyzyskać na swoją korzyść, rozgłaszając tendencyjne fałszywe alarmujące i lud górnośląski niepokojące wieści. Jako dowód przytacza się wyjątek z plakatu, jaki Niemcy w drugiej połowie kwietnia 20 r. rozlepiali.

Achtung!

Oberschlesier !

2. Polen steht an seiner Ostfront überall mit den russischen Bolschewisten im Kriegszustand. Die Rüstungen verschlingen nicht nur ungeheures Geld, so dass Polen vor dem Bankerott steht, sondern zwingen diesen Staat, eine grosse Militärmacht zu halten und fortlaufend zu verstärken. Bereits seit längeren Monaten sind die Jahrgänge 1896 bis 1901 ausgehoben. Mit Sicherheit wird angenommen, dass die Polen in den ihnen durch den Friedensvertrag zufallenden Gebieten dieselben Jahrgänge ausheben werden. In der Provinz Posen haben sie die Deutschen schon zum Etappendienst herangezogen. Von der Etappe zur Front aber, ist der Weg bekanntlich recht kurz.

Also ist anzunehmen, dass sie auch in Oberschlesien von dem Augenblick ab einziehen werden, wo etwa Oberschlesien wider Erwarten in ihre Hände fallen sollte. Der Uebergang Oberschlesien an Polen würde für die Kriegsgefangenen also zu weiterem Militärdienst und zur Teilnahme an neuen Kämpfen führen. Bleibt Oberschlesien bei Deutschland, so entfällt damit jede Waffenpflicht, denn Deutschland hat bekanntlich durch seine neue Verfassung die allgemeine Dienstpflicht abgeschafft und unterhält nur noch ein kleines aus freiwilligen Meldungen ergänztes Söldnerheer.

Mimo silnej polskiej przeciwigagacji, bojaźliwsze elementy, a mianowicie na kresach Górnośląska i w miejscowościach słabiej przez ludność polską zamieszkałych, z organizacji kolejowej się wycofały i przyniosły związkowi znaczny ilościowy, na szczęście nie jakościowy uszczerbek. Lękliwość i niechęć zaczęły się wśród kolejarzy objawiać, koła związkowe na kresach zaprzestały swych miesięcznych zebrań tak, że pracę organizacyjną trzeba było tam znowu prawie od nowa rozpoczynać.

Usilnym staraniom kierownictwa związku, oraz mężom zaufania udało się trudności te do tego stopnia pokonać, że projektowany przez Niemców strejk kolejowy zdołano podkopać i jego przeprowadzenie uniemożliwić.

Strejk próbowali Niemcy wywołać najprzód wśród kolejarzy, przypuszczając zupełnie słusznie, że gdy się uda przeprowadzić strejk kolejowy i ruch stanie, to po-



Wydział Kolejowy przy Polskim Komisarjacie Plebiscytowym 12. IV. 1921 r.



Grupa powstańców po zajęciu Bytomia, wzięta do niewoli pod Gliwicami w czerwcu 1921 r.

ciągnie on za sobą pocztę, przemysł i górnictwo. Dzielna i zdecydowana postawa polskich kolejarzy zjednoczonych w związku, zakusy te udaremniła i uniemożliwiła.

Udana ta próba sił dodała związkowcom otuchy, zaczęto z zdwojoną usilnością organizacyjnie pracować tak, że pod koniec lipca 20 r. liczył związek kolejarzy około 60 kół z niewiele więcej 12000 członkami.

Dnia 15 lipca 1920 r. Sejm Ustawodawczy Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił ustawę Konstytucyjną zawierającą statut organiczny przyszłego Województwa Śląskiego. Artykuł 11. ustawy tej opiewa co do przyszłego kolejnictwa polskiego na Górnym Śląsku:

„Połączenie administracji kolejowej na terenie Województwa Śląskiego z administracją kolejową państwową będzie przeprowadzone stopniowo w porozumieniu Rządu Rzeczypospolitej z Radą Wojewódzką, względnie z Tymczasową Radą Wojewódzką“.

Ustawa sejmowa gwarantująca Górnemu Śląskowi autonomię czyli samorząd, dopomogła w bardzo znacznej mierze do podniesienia w pośród Górno Ślązaków ducha polskiego a tem samem do agitacji plebiscytowej.

Równocześnie w miarę wzmagania się ducha polskiego, wzmagaly się także i szykany władz i terror niemiecki. Coraz liczniejsze grupy młodzieży niemieckiej napływały na teren plebiscytowy, czekając na odpowiedni moment, by na wzór środków, jakich używano na Mazurach, uniemożliwić agitację polską. Napady na Polaków, a szczególnie tych, co się w ruchu polskim odznacжали coraz częściej się powtarzały. Gdzie okolica była zgermanizowana a duch polski dopiero się budzić zaczynał, Niemieczy stosstruplerzy lub orgeszowcy odszukiwali przywódców polskich, napadali na nich, kaleczyli ich a nieraz mordowali. Nie należało do zbyt przyjemnego zaszczytu w owym czasie być mężem zaufania, szczególnie w środowiskach wielkiej liczby urzędników niemieckich.

Napływ „Stosstruplerów“ z dnia na dzień się zwiększał, przewożono ich z Prus Wschodnich w plombowanych wagonach tranzytowych na Górny Śląsk i tam ich dzielono po wsiach i miastach — odpowiednie potwierdzające zeznanie kierownika pociągu „Górnika“ z dnia 19. lipca 1920 r. znajduje się w pozostałych po Wydziale kolejowym aktach.

Trzeba było nieraz, żeby tylko uratować życie mężowi zaufania, starać się o zatrudnienie w innej miejscowości.

W porozumieniu z Dyrekcją Kolei w Poznaniu przekazywano takich narażonych działaczy do poznańskiej dyrekcji, gdzie ich szkolono i przygotowywano dla późniejszego objęcia stanowisk w kolejnictwie polskiego Górnego Śląska.

Dnia 22 lipca 1920 r. raportował agitator kolejowy Ganiek (kolejowi agitatorzy podlegali Dr. Konkiewiczowi), że w Raciborzu pobili stosstruplerzy jego, oraz naczelnika Kuczere. Ganiek leżał 14, Kuczera 10 dni chory. W bestjałski sposób obchodził się z Gańkiem dyżurny ruchu Kuźniak, który leżącego okrwawionego Gańka kopał i pluł mu w twarz, wymyślając od najgorszych wyrazów.

Przełożeni, jak naczelnicy, asystenci i podasystenci z podwładną im służbą polską obchodzili się brutalnie. Gdy Niemieczy urzędnicy w służbie agitowali, a który z Polaków wdał się w polemikę, to zamiast zabronić tego na przyszłość Niemcowi, Polaka karano. Nawet do tego stopnia niemiecka samowola doszła, że za mowę polską mimo równouprawnienia, jakie gwarantował Traktat Wersalski, Polaków karano. Zażalenia z dniem każdym rosły. Dowodami umotywowane zażalenie przesyłał bezskutecznie Wydział kolejowy kontrolerowi kolejowemu przy Dyrekcji kolejowej w Katowicach.

Chyba zrozumiałem jest, że taki stan rzeczy doprowadzić musiał do zaostrzenia walki i do szalonego naprężenia.

Dnia 17 sierpnia 1920 uderzyli stosstruplerzy, orgeszowcy i rozbestwiona ludność niemiecka na dom „Deutsches Haus“ w Katowicach, gdzie znajdował się

Polski Komitet Plebiscytowy. Pracownicy Komitetu bronili się mężnie niewpuszczając do wnętrza napastników. Wśród tłumu napastników znalazł się przypadkowo Polak, lekarz Dr. Mielecki, opatrujący rannych. Tłum rozbestwionych Niemców nie bacząc na to, że opatrywał ich braci, rzucił się na niego i ohydnie zamordował. Umyślnie fałszywie rozsiewana wiadomość o poddaniu się Warszawy Bolszewikom (pierwsza wydała tę fałszywą wiadomość gazeta „Wanderer“) podniecała niemiecką ludność, wierzącą w hasła stostruplerów, którzy głosili, że plebiscytu nie będzie, tylko trzeba wykurzyć (ausräuchern) wszystkie polskie Komitety z Górnego Śląska. Tej pamiętnej nocy 18. sierpnia bandy niemieckie niszczyły polskie sklepy i zakłady w Katowicach, zdemolowano także i drukarnię „Gazety Ludowej“.

Dnia 19 sierpnia miał być przez motłoch niemiecki przypuszczony generalny atak na Polski Komisarjat Plebiscytowy w Bytomiu, jednakże zamiary te unicestwiła samoobrona polska połączona z strajkiem górników i hutników. Ruch na wszystkich kopalniach zupełnie ustał, a samoobrona nabrała charakteru powstania, które w mgnieniu oka rozszerzyło się aż pod Raciborz, Kędzierzyn i Opole, wypierając wszędzie niemieckie wojska; koleje zaś wraz stacjami aż do powyższej linii opanowali powstańcy.

W osiem dni po rozpoczęciu powstania, zaczęły gazety nawoływać do podjęcia pracy, a równocześnie rozpoczęły się pertraktacje Komisarza Plebiscytowego posła Wojciecha Korfatego z komisją aljancką w Opolu, co do rozmaitych ulg i praw dla Polaków na Górnym Śląsku. Nie poruszając tutaj wszelkich ulg administracyjnych i innych, przytacza się tylko te, które wchodzą w zakres kolejnictwa. Stawiono żądania by:

1. Organ urzędowy Dyrekcji kolejowej w Katowicach wychodził w języku polskim i niemieckim.
2. Napisy na dworcach, rozporządzenia dla publiczności ogłaszano w obydwóch językach.
3. Wnioski publiczności i kolejarzy do władz kolejowych wolno było podawać także w języku polskim.
4. Przy załatwieniu publiczności w urzędach kolejowych, urzędnicy posługiwali się także w języku polskim.
5. W administracji kolejowej zaprzestano szykanowania i prześladowania urzędników i robotników narodowości polskiej i nie przenoszono ich na gorsze posady oraz nie zastępowano przybyszami z głębi Niemiec.
6. Usunięto z Górnego Śląska urzędników kolejarzy hakatystów, którzy mącą spokój i porządek na Górnym Śląsku.
7. Wysłano z Górnego Śląska dostateczną ilość lokomotyw po żywność stojącą w Polsce na pograniczu Śląska.

Jednolite te żądania ustawiły wiece kolejowe, które odbyły się w każdym mieście o jednej i tej samej godzinie.

Na ogół wiece te wywarły na Koalicję dobre wrażenie, niestety jednakże chociaż niektóre z tych żądań zostały spełnione, to przeważna ich część w kolejnictwie nie została uwzględnioną i pozostało wszystko po dawnemu, do czego w dużej mierze przyczynił się kontroler kolejowy, aljancki Stephenson. Szykanowanie i niesprawiedliwe traktowanie polskich kolejarzy oraz przesiedlanie ich w głąb Niemiec były na porządku dziennym. Zdołano co prawda zorganizować kolejarzy tak, że Niemcy nie mogli przeprowadzić projektowanego strajku kolejowego, jednakże związek nie był dość silnym, by zmusić władze kolejowe do ustępstw w myśl powyższych postulatów.

W międzyczasie początkowa, a pracę bardzo utrudniająca nieufność Związku kolejarzy do Wydziału kolejowego zupełnie się zatarła i znikła. Jako dowód służyć może uchwała zarządu Z. Kolejarzy Z. Z. P.

Wielmożny

Inżynier D o b r z y c k i

Bytom — Komisarjat.

Zebranie Głównego Zarządu Związku Kolejarzy dziś 4. 11. 20. r. w Katowicach uchwaliło, poprosić Szan. Pana o przydzielenie nam pana Michałaka do współpracy

nad rozwinięciem Związku naszego. Przedstawiamy to sobie tak, że p. Michalak będzie uważany jako kierownik i jako taki objeżdżać według swego planu filje lub koła nasze i nawiąże ścisły kontakt w tejże pracy między Wydziałem kolei przy P. K. P. a Z. K.

Byłoby także pożądanem, żeby Michalak dochodził do naszego biura i tam referował o swych spostrzeżeniach, lub komunikował się wprost z prezesem dla podjęcia lepszych metod lub pokierowania zgodnej i intensywniejszej agitacji. Zarząd podkreśla, że ceni wielce doświadczenia p. Michalaka w dziedzinie organizacji kolejnictwa polskiego i pragnie usilnie siły jego dla naszej i ogólnopolskiej sprawy zjednać.

Z wielkiem poważaniem

Edmund Wąsik

prezes Związku Kolejarzy Z. Z. P.

By kolejarzy, nie umiejących już mówić po polsku, lecz poczuwających się do polskości, przeciągnąć na polską stronę, założono Związek Niemiecki w duchu polskim. „Okólnik“ Związku Kolejarzy Z. Z. P. podaje się poniżej.

OKÓLNİK.

Utworzył się niemiecki Związek kolejarzy górnośląskich „Oberschlesischer Eisenbahner Verband“, który pragnie zerwać łączność z Berlinem i organizować śląskich kolejarzy.

Ponieważ nowy Związek wytknął swoje cele z oparciem o „Oberschlesische Volkspartei“, uważamy za wskazane popierać z naszej strony jego pracę organizacyjną i zawodową. Prosimy naszych Sz. Prezesów na zebraniach filijnych zwrócić uwagę naszych członków na ów Związek, żeby członkowie nasi Niemców możebnie namawiali do wstąpienia w tenże, zwłaszcza takich, którzy z jakichbądź pozorów obawiają się chwilowo do naszego Związku wstąpić.

podp. Wąsik.

Związek ten jednakże nie rozwinął się tak, jak sobie tego była może życzyła „Oberschlesische Volkspartei“.

W międzyczasie ustąpił inżynier Józef Dobrzycki z kierownictwa Wydziału Kolejowego, a na jego miejsce powołanym został Dr. Wilczek, dotychczasowy decernent prawny z D. K. P. w Poznaniu, który objął urzędowanie 12. 10. 20 r.

Agitacyjna praca nie doznała żadnej przerwy z powodu zmiany kierownika wydziału, gdyż agitację prowadzili i nadal dotychczasowi organizatorzy, obeznani ze stosunkami górnośląskimi.

Wykorzystanie wszystkich tych momentów według obliczeń organizatorów kolejowych stwierdzono było, że po prawym brzegu Odry można liczyć na przeszło 50% głosów kolejarzy za Polską.

Korzystając z tego nastroju wśród kolejarzy, wydał Polski Komisarjat Plebiscytowy odezwę do kolejarzy, pełną nadziei zwycięstwa z wezwaniem, by kolejarze podpisywali załączone do odezwy kwestjonariusze orzekające się za wstąpieniem do polskiej służby kolejowej i zwracali je Wydziałowi celem przygotowania obsadzenia przyszłych stanowisk kolejowych na Górnym Śląsku. Odezwa ta wywołała wśród Wszechniemców kolejarzy wściekłość graniczącą z obłędem, jak to wynikało z licznych napływających kwestjonariuszów, zapełnionych obelgami, zasmarowanych kałem i t. p.

W ostatnich miesiącach przed wybuchem trzeciego powstania, praca organizacyjna i agitacyjna Wydziału Kolejowego przybrała bardzo szerokie i wielkie rozmiary, rozesłano kilkadziesiąt tysięcy broszur, pism ulotnych i kwestjonariuszy, złożono kilkadziesiąt zażaleń do kontrolera koalicyjnego kolejowego, odbyto kilkaset posiedzeń kół związkowych oraz głównego zarządu związku, założono 11 nowych kół kolejowych, a liczba zjednoczonych w związku kolejowym kolejarzy znacznie się powiększyła.

Kursa fachowo-zawodowe oraz pozaszkolne coraz bardziej się rozwijały. Lekcje nauki pozaszkolnej udzielały nauczycielki, nauczyciele, studentki i studenci, którzy w tym celu na teren Górnego Śląska przybyli, a kursom fachowo-zawodowym poświęcali

się fachowcy kolejarzy przeznaczeni na ten cel z ramienia Wydziału Kolejowego. Dla zaznajomienia kolejarzy z ruchem i obrotem handlowym odbywały się wykłady i kursa urządzone przez Jackowskiego, kontrolera obrotu handlowego z Poznania, którego na ten cel D. K. P. w Poznaniu wydelegowała. Ażeby zainteresować wszystkich chętnych do przyszłej służby w Państwie Polskim, ogłosił Wydział Kolejowy w prasie odezwę do poszczególnych Kierowników Komitetów Plebiscytowych Górnego Śląska. Ogłoszenie to podaje się w dosłownem brzmieniu.

Do

Pana Kierownika Polskiego Komitetu Plebiscytowego

W

Niniejszem upraszamy zawiadomić ludzi w swoim powiecie, że w połowie miesiąca rozpoczną się kursa fachowo-kolejowe. W pierwszym czasie zorganizowane będą tylko w Bytomiu, Gliwicach, Katowicach i Tarnowskich Górach, a o ile zgłoszeń będzie dostateczna ilość, to potem i w innych miejscowościach takowe urządzimy. Zgłoszenia na udział w kursach kolejowych, upraszamy każdego osobiście zrobić w Bytomiu, Hotel Lomnic, pokój nr. 5.

Kursa będą dwojakie:

1. dla niefachowców, którzy chcą zostać konduktorami, zwrotniczymi i przetokowymi,
2. kursa dla fachowców, którzy chcą się wyżej wykształcić, a mianowicie dla zwrotniczych, pomocników zwrotniczych, konduktorów, nadkonduktorów i podasyentów oraz dla personelu komercyjnego.

Wydział Kolejowy.

Plebiscyt wyznaczono na 20 marca 1921 r. Czternaście dni przedtem szły pociągi z emigrantami, ośm dni przed głosowaniem zaprowadzono specjalny rozkład jazdy. Przez Bytom kursowały pociągi co 20 minut. Na peronie urządzono polskie i niemieckie kuchnie, z polską i niemiecką obsługą. Mimo zakazu noszenia oznak narodowych i agitowania, emigranci niemieccy do wydanych zarządzeń się nie stosowali. Agitacja emigrantów była bardzo wielka i dla nas tym niekorzystniejsza, że z ogólnej ilości emigrantów przybyło około 92% Niemców przeważnie usposobionych hakatystycznie a reszta 8% Polaków.

Ostatni tydzień przed plebiscytem zostały przez Koalicję surowo wzbronione wszelkie agitacje, zwoływanie zebrań i wieców.

Postępowanie urzędów niemieckich wobec Polaków po plebiscycie nic się nie polepszyło, te same szykany, prześladowania i przesadzania a nawet i zawieszania w służbie bez dostatecznych powodów; jako przykład przytaczamy Zawisza z Mysłowic, Górnika i Kuławika z Szopienic i wielu innych. Takie traktowanie Polaków wywołało zrozumiałe rozgoryczenie, lecz cierpiano je chętnie w nadziei, że po przydzieleniu Polsce terenu wyznaczonego linją Korfantego wszystko się skończy.

Aż tu naraz podają gazety wiadomość o przydzieleniu Polsce tylko dwóch powiatów, pszczyńskiego i rybnickiego. Z niespodziewaną szybkością lud sam chwycił za broń, ujął władzę w swe ręce wypierając niemieckie bojówki.

Powstanie zwane trzecim, rozpoczęło się w nocy na 3 maja 1921 roku. Już w następny dzień 4-go maja rozpoczęli polscy kolejarzy budowę pancernego pociągu, pod nazwą „Ślązak”. —

W myśl rozporządzenia Komisarza Korfantego kolejarzy polscy nie brali aktywnego udziału w powstaniu z bronią w ręku, ich zadaniem było utrzymanie ruchu kolejowego, celem dowozu amunicji i żywności dla wojsk powstańczych. Mimo tego zakazu znalazła się jednakże grupa kilkudziesięciu kolejarzy pod dowództwem Karola Krzykały, Stanisława Richtera i Tomasza Malcherczyka, wyruszają oni na Kędzierzyn, który po ciężkich walkach wpada w ręce polskie. Do walczących pod Kędzierzynom powstańców przyłączyła się dalsza grupa 50 kolejarzy kędzierzyńskich. Oddziały włoskie wdały się pod Kędzierzynom w walki powstańcze a rozbroiwszy



Dr. Wilczek Franciszek nacz. wydź.
rachunk. D. K. P. Katowice.



Inż. Józef Dobrzycki inspektor przemysłowy.



St. radca Wąsik Edmund nacz.
wydź. eksploąt. D. K. P. Katowice.



Radca Jerzy Janda kierownik działu
eksploąt.



Michałak Władysław starszy asesor
przy D. K. P.



W. Murek naczelnik stacji Katowice.

walczących, wzięli polskie Oddziały do niewoli, między którymi znajdowali się także i kolejarze Niechciół i Jasiulek. W walkach tych koło Kędzierzyna odznaczył się również kolejarz oficer łącznikowy Kapołka.

Pod Rudzinami zbiera się grupa powstańców, do których przyłączają się kolejarze Karolczyk, Krzykała i Fojcik wyruszając ku Sławęciniowi.

Dworce w Katowicach odebrali z rąk niemieckich kolejarze, nacierając pociągami pancernymi równomiernie od strony Ligoty i Szopienic, taksamo odebrali kolejarze dworce Bytom, Tarnowskie Góry i Gliwice dworzec przetokowy.

Wobec tego, że Wydział Kolejowy nie zdołał ująć kierownictwa kolei w swoje ręce, objął samorządnie ster kolejnictwa przewodniczący zawodowego związku kolejarzy Wąsik wraz z wojskowym organizatorem kolejarzy, kapitanem Wernere (pseudonim). Kierownictwo to, mające swoją siedzibę w Bielszowicach, posługiwało się na przetrzeni organizacją stworzoną przed powstaniem, mianowicie naczelnikami okręgowymi, którzy objęli zarząd kolei w swym okręgu, oraz naczelnikami miejscowymi, a po poszczególnych stacjach komendantami dworców. Wydział Kolejowy stawiał ówczesnym kierownikom kolei górnośląskich również swoje siły fachowe do dyspozycji.

Organizacja ta nie podołała jednak swym zadaniom i jak się zaraz w pierwszych dniach powstania okazało, nie zdołała przeprowadzić prawidłowej gospodarki kolejowej wystarczającej wymaganiom powstania. W zarządzie centralnym brakło odpowiednich wykwalifikowanych kolejarzy, a wybór sił kierujących na przestrzeni nie odbył się wedle kwalifikacji fachowych, lecz z punktu widzenia narodowo-politycznego, czego następstwem była administracja kierująca się względami wojskowymi i politycznymi a nieuwzględniająca w dostatecznej mierze interesów fachowo-kolejowych. Oprócz tego potworzyły się na przetrzeni odrębne administracje, które nie stosowały się do zarządzeń wychodzących z zarządu centralnego w Bielszowicach. Wobec tego musiała nastąpić reorganizacja administracji kolejowej. Można to było zrobić albo przez oddanie zarządu kolei w ręce niemieckiej Dyrekcji Katowickiej z zastrzeżeniem sobie kontroli administracyjnej i wojskowej, albo przez utworzenie nowego zarządu centralnego kolei górnośląskich.

Ponieważ pertraktacje prowadzone z władzami międzysojuszniczymi i Dyrekcją Katowicką nie doprowadziły do żadnego konkretnego wyniku, ukonstytuowano rozporządzeniem Naczelnej Władzy o zarządzie kolejami górnośląskimi z dnia 19. maja 1921 r. Radę Kolejową, w skład której weszli podpułkownik Kozłowski, jako przedstawiciel władzy wojskowej, późniejszy Minister Kolei, Dr. Sikorski, jako przedstawiciel władzy cywilnej i przewodniczący związku kolejowego Wąsik, jako mąż zaufania kolejarzy górnośląskich. Rada kolejowa posiadała wszelkie kompetencje Dyrekcji kolejowej i była najwyższą władzą kolejową na Górnym Śląsku.

Celem przeprowadzenia zadań złączonych z centralnym zarządem kolei, utworzono przy Radzie Kolejowej, która miała do dyspozycji 25 pracowników biurowych, następujących 6 referatów:

1. Ref. finansowy (Dr Wilczek),
2. „ personalno-administracyjny (Ratajewski),
3. „ ruchu osobowego i wojskowego (Fojcik),
4. „ ruchu towarowego i obrot. handlowego (Janda),
5. „ maszynowy (Potyka),
6. „ techn.-budowlany (Widuch).

Pod kierownictwem Rady Kolejowej, były wszystkie linje kolejowe na terenie zajętym przez wojska powstańcze; obejmowały one około 850 km. długości i następującą ilość stacji:

19 stacji	1 klasy
32 „	2 „
27 „	3 „
49 „	4 „
26 przystanków	
11 ładowni	

Razem: 164.

Pięć największych stacji (Katowice, Bytom, Zabrze, Gliwice, Tarnowskie Góry) nie podlegały początkowo administracji Rady Kolejowej, co niezmiernie utrudniało przeprowadzenie ruchu kolejowego. Z czasem zostały i one za wyjątkiem Gliwic, do centralnej administracji włączone.

Początkowo wobec braku w zarządzie kolejowym największych dworców i znajdujących się tamże odpowiednich ubikacji dla urzędów (inspektoratów) nie utworzono początkowo na linii urzędów ruchu, maszynowych i handlowych, lecz zarządzano miejscami służbowymi bezpośrednio z Rady Kolejowej, wykonując lokalny nadzór przez kontrolerów. Dopiero po przejęciu w administrację dworców, utworzono — początkiem czerwca — urzędy (inspektoraty) ruchu w Katowicach, Bytomiu, Tarnowskich Górach i Rybniku, urzędy maszynowe w Katowicach, Bytomiu i Rybniku. W ten sposób nastąpiło znaczne odciążenie Rady Kolejowej, a z drugiej strony kontrola poszczególnych miejsc służbowych była większa a tem samem funkcjonowanie ich sprawniejsze.

Najpilniejszym zadaniem administracji kolejowej po wybuchu powstania było obok przeprowadzenia ruchu wojskowego i aprowizacyjnego, uruchomienie pociągów osobowych, szczególnie przeznaczonych dla robotników, udających się do pracy. Opracowany w tym celu jednolity rozkład jazdy osobowej, uzupełniony i zmieniony z chwilą zdobycia węzłów kolejowych Katowice, Bytom i Tarnowskie Góry, wywieszono na wszystkich stacjach i innych miejscach służbowych dla użytku publiczności. Nie uruchomiono żadnych pociągów pospiesznych, ani pociągów wychodzących poza teren zajęty przez powstańców. Jedyne wyjątek stanowiła I para pociągów międzysojuszniczych pomiędzy Katowicami a Opolem, uruchomionych od dnia 4. 4. dla komunikacji władz aljanckich. Ruch osobowy wynosił w stosunku do ruchu przed powstaniem niewiele więcej 80⁰o.

Co do transportów wojskowych przeprowadzono ca. 1200 pociągów wojskowych. Oprócz tego korzystała wielka ilość wojskowych z normalnych pociągów osobowych.

Ruch towarowy zorganizowano dopiero po ukonstytuowaniu się Rady Kolejowej. Przedtem przewożono towary tylko okazjonalnie. W ruchu towarowym odgrywał najważniejszą rolę ruch węglowy. Ponieważ przewóz towarów do Niemiec był ze względów politycznych niemożliwy, trzeba było wywóz węgla skierować w pierwszej linii do Polski a dalej do Czecho-Słowacji, Austrii, Węgier i Włoch. Do krajów tych jednakże była wysyłka węgla niezmiernie utrudnioną, ponieważ linie Raciborz—Bogumin i Wodzisław—Bogumin nie były dla nas dostępne, tak, że wszelkie przesyłki trzeba było kierować przez Dziedzice. Stacja ta okazała się dla zwiększonego ruchu niewystarczającą. Dalej nastroczała się jeszcze jedna trudność, wysyłanie węgla w niemieckich wagonach do powyższych państw nie mogło nastąpić, ponieważ nie było gwarancji, że wagony te zostaną nam zwrócone. Wobec tego trzeba było główną ilość węgla skierować do Polski a tylko stosunkowo małą ilość można było przewieźć do innych państw. Wywóz węgla z Górnego Śląska wynosił ogółem w początkach 5—10⁰o wywozu normalnego, podniósł się z czasem na 20—25⁰o. Ilości wysłanego z Górnego Śląska węgla za czas od dnia 18. V.—30. VI. wynosiły w tonach przez:

Szczakową 65738,2	Oświęcim 35468,6	Dziedzice 118174,2	Sosnowiec 104888,2	Herby 76760	Razem 401029,2
czyli przeciętnie dziennie ton					
1500	800	2700	2430	1745	9175

Z węgla tego poszło do Polski 90⁰o a tylko 10⁰o za granicę, w tem 600 wagonów (a 20 ton) do Czecho-Słowacji i około 150 wagonów (a 20 ton) do Włoch.

Przywóz aprowizacji z Polski i przewóz jej w obrębie Górnego Śląska odbywał się bez żadnych przeszkód. Dziennie przychodziło przeciętnie 1 do 2 pociągów a 50 wagonów.

Służba parowozowa podołała wszystkim zadaniom, jakich od niej wymagało sprawne przeprowadzenie ruchu. Rozporządzano początkowo przy ukonstytuowaniu się Rady Kolejowej 123 parowozami, pomiędzy którymi było 24 zepsutych. Liczba parowozów podniosła się z czasem przez zajęcie wielkich dworców do wysokości 675 sztuk.

Służba techniczna musiała pracować w bardzo trudnych warunkach, ze względu na konieczność wielkich zmian sieci telegraficznych i telefonicznych. Ponieważ w Dyrekcji kolejowej w Katowicach znajdowała się centrala dla telefonów i telegrafów, a Szopienice, siedziba Rady Kolejowej, posiadały zupełnie niedostateczne połączenia, trzeba było zakładać nowe przewody i tworzyć nowe połączenia. Z chwilą zdobycia dworca w Katowicach odcięto przewody idące do centrali Dyrekcji Katowickiej i urządzono centralę telefoniczną na dworcu, którą połączono osobnym przewodem z Radą Kolejową, przez co umożliwiono bezpośrednie połączenie Rady Kolejowej z niemal wszystkimi stacjami na przestrzeni.

Praca w referacie personalnym i administracyjnym była początkowo niezmiernie utrudniona, brakło aktów personalnych pracowników oraz systemizacji poszczególnych miejsc służbowych. Nie znano ilości faktycznego personelu, ilości zapotrzebowania, a wreszcie nadmiaru pracowników kolejowych. Dopiero powoli przez ściąganie odpowiedniego materiału, można było w chaos ten wprowadzić pewien porządek i stworzyć sobie obraz gospodarki personalnej, umożliwiającej dyspozycje personelem. Okazało się przy tym, że poważna ilość pracowników kol. (około 40%) na liniach zajętych nie pracowała wcale, lecz albo udawała chorych albo uciekła do miejscowości zajętych przez koalicję jak Katowice, Bytom, Gliwice. Przyczyniała się do tego biernego oporu agitacja Dyrekcji Katowickiej, która pracownikom niepracującym dla władz powstańczych płaciła pełne pobory, podczas gdy innym, poborów płacić nie chciała i groziła postępowaniem dyscyplinarnym oraz wydaleniem ze służby. Z załączonego zestawienia wynika ilość pracujących i niepracujących pracowników kolejowych.

Na liniach zajętych było zatrudnionych

Data	Urzędników	w %	Robotników	w %	Razem	w %
przed 2 majem	6374	100 %	7501	100 %	13 875	100 %
po 2 maju	3474	54,6 %	6437	85,5 %	9 911	60 %
Nie pracowało przeło	2900	45,6 %	1064	14,5 %	3964	40 %

Trudności braku personelu starano się zwalczyć przez nadzwyczaj ofiarną pracę pracowników kolejowych, którzy często 18 do 20 godzin na dobę pracowali, ażeby tylko ruch kolejowy podtrzymać.

Jak najsmutniej przedstawiał się stan finansowy Rady Kolejowej. Przy ukonstytuowaniu się Rady Kolejowej nie posiadała ona prawie żadnych pieniędzy w kasie; robotnicy od początku maja nie byli płatni, a na ich zapłacenie potrzeba było około 3½ miliona marek niemieckich na pół miesiąca. Przez podniesienie się ruchu osobowego i uruchomienie oraz powolne powiększanie ruchu towarowego, zaczęły zwiększać się dochody, które jednakowoż nie wystarczyły w zupełności dla pokrycia bieżących rozchodów. Zrealizowanie tych dochodów było częściowo nie wykonalne, ponieważ wszystkie większe firmy posiadały konta, które regulowały według umowy z Dyrekcją Katowicką w końcu miesiąca; gdy jednak przyszło do regulacji, oświadczyły, że nie mogą zapłacić z powodu braku gotówki. Ażeby uniknąć trudności i przyjść jaknajszybciej do pieniędzy, zrobiła Rada Kolejowa z niektórymi wielkimi odbiorcami np. Polskim Urzędem Węglowym układ, że odbiorcy, a nie jak dotąd było, nadawcy płacili przewozowe od kopalni, aż do granicy, przez co do kas stacyjnych zaczęły napływać znaczniejsze sumy pieniędzy.

Dnia 5. lipca o godzinie 6 wieczorem zlikwidowane zostało trzecie powstanie a równocześnie rozwiązała się także i Rada Kolejowa. Administracja na liniach opuszczonych przez wojska powstańcze, przeszła na władzę międzysojuszniczą, która do zarządu kolejami wyznaczyła Dyrekcję Kolejową w Katowicach. Równocześnie z rozwiązaniem Rady Kolejowej, powstała samorządnie Naczelna Rada Ludowa, której prezesem został poseł Rym er równoczesny przewodniczący Związku Zawodowego Polskiego (Z. Z. P.).

Przy Naczelnej Radzie Ludowej utworzono Wydział Kolejowy, a kierownictwo powierzono Dr. Wilczkowi w miejsce Dra. Sikorskiego, który leżał obłożnie chory.

Zadaniem Wydziału było załatwienie wszelkich spraw, połączonych z likwidacją Rady Kolejowej i przygotowanie przyszłej polskiej administracji kolejowej. Obroną interesów polskich kolejarzy zajął się Związek Kolejowy, który Komisja Międzysojusznicza uznała jako uprawnionego przedstawiciela polskich kolejarzy.

Czynności Wydziału Kolejowego weszły po powstaniu w normalniejszy tryb prac przygotowawczo-organizacyjnych, starano się jednak rozszerzyć zakres szkolenia personelu, spisywanie poszczególnych pracowników dla przyszłej D. K. P. w Katowicach, przedstawianie zażaleń kontrolerom aljanckim kolejowym a wreszcie przeszkadzanie Niemcom w wywożeniu taboru i zasobów.

Ustanowienie granic przyszłego Górnego Śląska nadało pracom Wydziału konkretniejsze podstawy; równocześnie okazała się konieczność opracowania i sporządzenia przyszłej polsko-niemieckiej kolejowej umowy gospodarczej.

Z tą chwilą występuje Ministerstwo Kolei Żelaznych w Warszawie jako ta władza, w której rękach spoczywać winno przygotowanie organizacji i administracji przyszłej polskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach.

Do przeprowadzenia kolejowej umowy gospodarczej wydelegowało M. K. Ż. w listopadzie 1921 roku specjalną Komisję na czele której stanął Wiceminister Kolei inżynier Eberhardt; zastępcą jego w Komisjiznaczono Dyrektora Departamentu Prawno-Likwidacyjnego w M. K. Ż. Dra. Wróbla. Do poszczególnych działów kolejnictwa przybierano wedle potrzeby odpowiednich fachowców.

Umowę tę ukończono w lutym 1922 roku a tworzy ona wraz z postanowieniami wykonawczymi „VIII. część Polsko-Niemieckiej konwencji Górno-Śląskiej“, zawartej w Genewie dnia 15 maja 1922 roku.

W drugiej połowie grudnia 1921 roku wysłało M. K. Ż. w Warszawie Radcę kolejowego inżyniera Dąbryczę naczelnika działu trakcji w D. K. P. w Poznaniu, jako swego delegata do przygotowywania organizacji i administracji przyszłej polskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach. Z powodu jednakże choroby musiał Dąbrycz w końcu stycznia 1922 r. delegację złożyć, przygotowawszy w tym czasie w zarysach umowę dla niemieckich urzędników i funkcjonariuszy pozostających czasowo w służbie kolei polskich na polskim Górnym Śląsku.

W pierwszych dniach lutego 1922 roku, naznaczyło M. K. Ż. w Warszawie na miejsce ustępującego Dąbryczę, dypl. inżyniera Bogusława Dobrzyckiego, prezesa D. K. P. w Poznaniu na Delegata do Katowic. Na stanowisku tem pozostał on aż do oficjalnego przejęcia Dyrekcji Kolejowej w Katowicach dnia 18. czerwca 1922 r., o godzinie 6 wieczorem, oddając równocześnie kierownictwo Dyrekcji w ręce pierwszego prezesa polskiej D. K. P. w Katowicach, Dra. Sikorskiego, byłego Ministra Kolei Żelaznych w Warszawie.

Zakres działalności oraz podział pracy delegatury ustalił Delegat podług następujących wytycznych:

1. Obsadzenie decernatów przyszłej Dyrekcji i możliwe natychmiastowe powołanie do delegatury przyszłych decernentów D. K. P. w Katowicach.
2. Ukończenie i zawarcie umowy urzędniczej polsko-niemieckiej przez Dąbryczę rozpoczętej.
3. Unormowanie zakresu działania oraz plan podziału pracy przyszłej D. K. P. w Katowicach.
4. Podział okręgu dyrekcyjnego na poszczególne urzędy.
5. Naznaczenie na powyższe urzędy przyszłych naczelników, oraz poobsadzenie poszczególnych urzędów.
6. Osiągnięcie od Rady Ministrów w Warszawie uchwały gwarantującej urzędnikom kolejowym na Górnym Śląsku nabyte przez nich w służbie niemieckiej prawa.
7. Zebranie ścisłych danych co do ilości i kwalifikacji pozostających w przyszłej D. K. P. Katowice kolejarzy Górno-Ślązaków.



Śp. Teofil Wiczorek
mistrz warszt. kolejow.



Dziwior Jan kierownik parowozu.



Niewiem Paweł



Fr. Jackowski kontroler kolei
wąskotorowych.



Kołoch Piotr zastępca naczelnika
oddziału mechanicznego.



Sławik Szymon



Maksymiljan Charnas działacz Ligi
obrony Pow. na G. Śląsku.



Matera Jan asesor przy D. K. P.



Grupa pierwszych urzędników kolejowych przy Naczelnej Radzie Ludowej w Szopienicach w roku 1921.



Grupa pierwszych wyższych urzędników D. K. P. Katowice w czerwcu 1922 r.

Stabiński dec. spraw eksploat., inż. Soltyński del. M. K., Dr. Wilczek dec. spraw administr., Dr. Sikorski b. minister kolei i pierwszy prezes D. K. P. Katowice, inż. Dobrzycki prezes D. K. P. Poznań i del. M. K., inż. Ruciński wice-prezes D. K. P. Katowice. P. P. Radcowie kolei: Dr. Szefer, Dr. Sokołowski dec. spraw rachunk., inż. A. Rybicki dec. spraw trakcyjnych, Mokrański, Fojcik, Wąsik Edm., Musiolik, Beszczyński, inż. Paliszewski, inż. Paczkowski, Janda, Ratajewski, Klus, Rados, Mateja, inż. Krzyża, Dr. Dankiewicz, Dr. Lelito, Berndt.



Dr. Dankiewicz Stefan
naczelnik wydziału prawnego.



Radca Fojcik Wilhelm
naczelnik oddziału eksploatacji.



Inż. Krzyża Jan
kierownik działu drogowego.



Inż. Głiszczyński Józef
pierwszy komisarz odbiorczy taboru
kol. Gór. Śl. w warsztatach kolejowych
niemieckich.



Dr. R. Zawojski radca minist. M. K.
autor taryf osobowych i towarów. oraz
przepisów wykonawczych wprowadzonych
w dniu objęcia kolei Górnośląskich przez
polskie kolejnictwo.



Dr. Lelito Jan
dyrektor wydziału taryfowego.



Radca Stefan Kuczera
kierownik działu przewozowego, działacz
plebiscytowy.



Radca Otókar Rados
kierownik działu eksploatacji.



Inż. Gustaw Stolarczyk
pierwszy naczelnik oddz. mech. w Kato-
wicach, obecnie kierow. działu wagon.

8. Systemizacja przyszłej Dyrekcji, urzędów i wszystkich miejsc służbowych, oraz imienne ich obsadzenie.
9. Zbadanie zapotrzebowania, oraz orzeczenie zgody do zatrzymania proponowanych przez niemiecką Dyрекcję Kolejową czasowych urzędników niemieckich.
10. Zestawienie potrzebnej ilości kolejarzy z reszty Polski.
11. Przeprowadzenie umowy co do artykułu 11- śląskiej autonomicznej konstytucji pomiędzy Wojewodą śląskim Rymerem a M. K. Ż. w Warszawie.
12. Studja do połączeń przeciętych plebiscytem linii kolejowych.
13. Rozbudowa stacji granicznych pomiędzy obydwoma częściami Górnego Śląska.
14. Rozbudowa parowozowni oraz pomocniczych warsztatów reperacyjnych, zaopatrzenie się w materiały reperacyjne.
15. Ustawienie budżetu, oraz prelininowanie potrzebnych kwot.
16. Przeprowadzenie umów taryfowo-przewozowych z niemiecką Dyрекcją Kolejową a wynikających z przepisów konwencji genewskiej.
17. Dalsze sprawy organizacyjne.
18. Przejęcie mienia kolejowego.
19. Przejęcie administracji kolejowej.

ad 1). Jak z powyższego zestawienia najważniejszych wytycznych zadań delegatury wynika, zakres pracy był olbrzymi, a czas do przejęcia kolei stosunkowo tak krótki, że pierwszym staraniem delegata było otrzymanie rutynowanych pierwszorzędných wyższych sił fachowych kolejowych na wyższe stanowiska jako współpracowników do przeprowadzenia zakreślonego programu.

Dotychczasowymi urzędnikami kolejowymi wydziału komunikacyjnego przy komisarzacie Naczelnej Rady Ludowej obsadzono stosownie do ich fachowości następujące stanowiska:

1. Decernat spraw ogólnie personalnych	Ratajewski
2. „ specjalnych spraw personalnych	Fojcik
3. „ przewozowy	Wąsik
4. „ prawniczy	Dr. Wilczek
5. „ ruchu towarowego	Janda
6. „ drogowy a równocześnie zastępca delegata	Radca inż. Ruciński
7. „ sygnalizacji	Widuch

W przeciągu lutego i pierwszej połowy marca przyjechała reszta wyższych urzędników przeznaczonych na przyszłych decernentów D. K. P. w Katowicach.

8. Na decernat finansowy	Dr. Sokołowski
9. „ „ taryfowy	Dr. Lelito
10. „ „ prawniczy	Dr. Dankiewicz
11. „ „ wąskotorówek	Klus
12. „ „ trakcji	dypl. inż. Rybicki
13. „ „ zasobów	inż. Paczkowski
14. „ „ ruchu ogólnego	Stabiński
15. „ „ ruchu osobowego	Rados
16. „ „ drogowy	dypl. inż. Paliszewski
17. „ „ kontroli dochodów	Mokrański

Z powyższych decernentów było 5 Górnio-Ślązaków a 12 z reszty Dyrekcji w Polsce.

Ze względu na nieznajomość stosunków i warunków ruchowych dyrekcji katowickiej, oraz pruskiej organizacji kolejowej przez tych decernentów, którzy z innych Dyrekcji w Polsce powołanymi zostali, starał się delegat, by wszystkich swych wyższych urzędników móc jak najwcześniej przydzielić do odpowiednich urzędników niemieckich, celem możliwie dokładnego zapoznania się z pruską organizacją kolejową, oraz warunkami technicznymi dyrekcji katowickiej. By szkolenie to celowo przeprowadzić, zawarł Delegat Ministerstwa z prezydentem kolei Schumacherem umowę, mocą której wyżsi urzędnicy polscy przeznaczeni na decernentów przyszłej D. K. P.

Katowice zostaną od 7 marca przydzieleni do odpowiednich decernentów niemieckich do wpracowania się, oraz zapoznania z wszelkimi niezmiernie trudnymi warunkami dyrekcji katowickiej. Zgodę swą zawarował prezydent Schumacher słowami: „wenn nichts dazwischen kommt“. Dnia 8. marca otrzymał Delegat oświadczenie komisji koalicyjnej z Opola, że na termin ten zgodzić się nie może, gdyż nie jest jeszcze wiadomem, jak i kiedy konferencja w Genewie zawartą zostanie i że koalicja sama termin powyższy ustali. Mimo kilkakrotnych wniosków i przypomnień ze strony Delegata termin ten odwlekano z dnia na dzień i z miesiąca na miesiąc, a sprawa odpowiedniego szkolenia wzgl. przygotowania polskich decernentów niezmiernie przez to ucierpiała.

ad 2). W międzyczasie dnia 9 lutego 1922 r. ukończono redakcję umowy urzędniczej z Niemcami, którą z polskiej strony podpisał prezes Dobrzycki jako Delegat M. K. Ż., a ze strony niemieckiej Tajny Starszy Radca Ministerjalny Scholz z Berlina. Umowa ta włączoną została do konwencji genewskiej jako część IX. Zawarcie powyższej umowy na warunkach, przez Niemców w niej podanych, nie było w zupełności po myśli Delegata polskiego. Jednakże brak konkretnych danych co do zapotrzebowania personelu w przyszłej D. K. P. Katowice, dalej nieznamość ilości personelu kolejowego polsko górnośląskiego, chcącego na stałe pozostać w służbie polskiej, a wreszcie butne zachowanie się niemieckiej rady urzędniczej, podczas pertraktacji, która ani na krok od swych wygórowanych żądań odstąpić nie chciała, zmusiły Delegata do zawarcia tej stosunkowo dla Polski niekorzystnej umowy. Znając jednakże z doświadczenia sposób postępowania urzędników niemieckich, którzy dnia 1. IV. 20 r. w D. K. P. Poznań, wszyscy jak jeden mąż w liczbie około 3000 służbę złożyli, niekorzystną tą umową Delegat się nie martwił, będąc przekonany, że pozostanie ona tylko na papierze, a w wykonanie zupełnie nie wejdzie, lub też tylko w bardzo ograniczonej mierze. Dyrekcja niemiecka opowiadała o 1500—2000 urzędnikach, których pragnęłaby nam na 12 miesięcy pozostawić, trzeba było oficjalnie temu wierzyć, a jednakże tak sprawę personelu postawić, by w razie niepozostania Niemców, służba i sprawność kolei nie ucierpiała.

Jak Niemcy pragnęli zwalić winę za późniejsze ewentualne nie należyte funkcjonowanie kolejnictwa polskiego Górnego Śląska na administrację polską, może służyć jako dowód, że w drugiej połowie maja zjechało 2 radców ministerjalnych z Berlina, celem umówienia ilości urzędników Niemców, mających przejściowo pozostać na polskim Górnym Śląsku; oświadczyli jednak, że ponieważ przyszła administracja polska niemieckich urzędników zatrzymać nie chce, więc oni odpowiedzialność za wszelkie z tego wynikające przyszłe niedomagania z siebie składają, a robią polską administrację za to odpowiedzialną. Dopiero gdy Delegat przedstawił im dowody, że do drugiej połowy maja, urzędników Niemców zgłosiło się tylko 99, a z tych na 74 Delegat się zgodził, (poświadczający list do Dyrekcji z dnia 12. V. 22 r.), dalej gdy się dowiedzieli, że niemiecka Dyrekcja nie wywiera należytego nacisku na swych urzędników, by przejściowo w polskiej Dyrekcji pozostali, wtedy zmienili swe zapamiętanie i oświadczyli, że spowodują Dyrekcję do wydania odpowiedniego zarządzenia, by się więcej urzędników zgłaszało.

Nie przesądzając, czy Dyrekcja zarządzenie takie wydała i z odpowiednim naciskiem poparła, zaznaczyć jednakże trzeba, że konferencja Delegata z niemieckimi ministerjalnymi radcami nie wydała żadnych konkretnych rezultatów — lepsze fachowe siły urzędnicze niemieckie jak przedtem tak i nadal tylko w bardzo nikłych ilościach oddawały się przyszłej polskiej Dyrekcji do dyspozycji. Ilość zgłaszających się urzędników najniższych kategorii powiększyła się wprawdzie, jednakże te siły były zbyteczne, gdyż tak polski Górny Śląsk, jak i reszta Polski miała ich pod dostatkiem, a nawet i nadmiar.

By w przyszłości nie mógł nikt Delegatowi zrobić zarzutu, że sprawą tą nie dość się interesował i by ewentualnego nie należytego funkcjonowania polskich kolei górno-śląskich Niemcy nie złożyli na karb polskiej administracji, wystosowano 31 maja do prezydenta Dyrekcji w Katowicach następujący list:

Katowice, den 31. Mai 1922.

Herrn

Präsidenten Schumacher
Eisenbahndirektion

Kattowitz.

Bezugnehmend auf die Besprechung zwischen Euer Hochwohlgeboren, den beiden Herren Ministerialräten und mir, erlaube ich mir ergebenst mitzuteilen, dass mir seitens der Eisenbahndirektion Kattowitz bislang noch keine Qualitäts-Beamten als Instruktoren für die spätere polnische Eisenbahndirektion Katowice namhaft gemacht wurden.

Da die Zeit drängt, so erlaube ich mir Euer Hochwohlgeboren ergebenst zu bitten, Entsprechendes bei der Direktion veranlassen zu wollen, damit mir Listen von Qualitäts-Beamten vorgelegt werden.

Dobrzycki

Delegierter des Eisb.-Minist. Warszawa.

Ten list również nie wywarł należytego skutku.

Jak Delegat przewidywał, tak się też stało; zamiast 1500 do 2000 urzędników Niemców, zgłosiło się ich tylko 250, z których jako obeznanych z warunkami kolejowymi Katowickimi 220 przyjęto na przejściową służbę polską w charakterze instruktorów i nauczycieli dla polskiego personelu. Gdyby Delegat był wierzył obietnicom niemieckim, to w dniu przejścia nie byłby miał dostatecznej ilości personelu a koleje nie byłyby ruszyły, lub w krótkim bardzo czasie byłyby stanęły.

ad 3). Równocześnie z zawarciem umowy, ustalono pisemnie zakres działania poszczególnych decernentów oraz biur dyrekcyjnych. Plan ten pracy przyszłej Dyrekcji był podstawą do dalszych prac organizacyjnych. Każdy z decernentów wiedział z planu, jaki będzie zakres jego działania i obowiązany był przygotowywać organizację swego zakresu, stosownie do ustalonego programu. System organizacji i administracji zatrzymano podług przepisów prusko-heskich kolei, obowiązujących także i w niemieckiej Dyrekcji kolejowej.

ad 4). Równocześnie z ustaleniem planu pracy Dyrekcji, podzielono okręg przyszłej D. K. P. na poszczególne urzędy, przyczem i tutaj zatrzymano dotychczasowy ustrój prusko-heskich kolei. Schemat organizacyjny uwidacznia podział okręgu na poszczególne urzędy.

Zasadniczo podzielono okręg na:

4 urzędy ruchu (równocześnie i drogowe)

Nazwa urzędu	Długość linii		Suma km
	głównych km	pobocznych km	
Katowice I	73,209	31,280	104,489
Katowice II	96,496	63,514	160,010
Rybnik	70,841	52,032	121,873
Tarn. Góry	90,701	38,022	128,726
Suma	331,250	183,848	515,096

3 urzędy maszynowe:

Nazwa urzędu	Długość linii km	Ilość przydzielonych parowozów
Katowice I	189	130
Katowice II	273	179
Tarn. Góry	146	121
Suma	608	430

Ilość km. urzędów maszynowych jest dlatego większa od rzeczywistej ilości, gdyż przewidywano prowadzenie ruchu parowozami polskiej D. K. P. Katowice częściowo także i na liniach niemieckiej górnośląskiej Dyrekcji.

3 urzędy obrotu handlowego Katowice 147,13 km.
Rybnik 255,32 km.
Tarnowskie G. 112,65 km.

1 urząd wąskotorówek w Katowicach 105,465 km.

Długość linii kolei Górno Śląskich przyznanych Polsce wynosi:
normalnotorowych 515,098 km.

z tego 331,250 km. linii głównych

a 183,848 km. linii pobocznych, wąskotorowych

105,465 km.

Razem: 620,563 km.

Ilość stacji na liniach normalnotorowych:

I klasy	9
II „	21
III „	13
IV „	37
przystanków	12

Razem 92

Ilość stacji na liniach wąskotorowych 25

Razem wszystkich stacji 117

ad 5). Na stanowiska naczelników urzędów, przewidziano z pośród 10 stanowisk 8-miu Górnio-Ślązaków, a tylko 2 z D. K. P. Poznań.

Stosunek % urzędników wyższych, Górnio-Ślązaków, do urzędników z reszty Polski w Dyrekcji oraz na urzędach przedstawiał się następująco:

urzędników Górnio-Ślązaków	13
„ z reszty Polski	14
Razem	27

czyli urzędników Górnio-Ślązaków 48,2%
„ z reszty Polski 51,8%

z urzędników Górnio-Ślązaków był tylko 1 z akademickim wykształceniem.

ad 6). Wszelkie dotychczasowe próby otrzymania konkretnych danych, co do ilości personelu urzędniczego pragnącego pozostać na stałe w służbie polskiej, spełży prawie na niczem. Tylko znikoma część gotowa była bez wszelkich zastrzeżeń zostać w Polsce.

Wobec tego koniecznem było uzyskanie od Rady Ministrów uchwały gwarantującej kolejarzom górnośląskim wszelkie w służbie pruskiej wzgl. niemieckiej nabyte prawa. Uchwałę taką powzięła Rada Ministrów na posiedzeniu z dnia 9. III. 22 r., którą natychmiast ogłoszono w wszystkich gazetach Górnego Śląska, a prócz tego rozesłano po wszystkich stacjach cyrkularz wraz z kwestjonariuszem wzywającym kolejarzy do oświadczenia się w sprawie przejścia na służbę polską.

Uchwała Rady Ministrów.

„Rada Ministrów gwarantuje i zatwierdza urzędnikom kolejowym na Górnym Śląsku przejętym ze służby pruskiej — niemieckiej — do polskiej, wszelkie w służbie pruskiej — niemieckiej przez nich nabyte prawa“.

Uchwalono na posiedzeniu Rady Ministrów z dnia 9-go marca 1922 r.

Prezes Ministrów.
(—) Ponikowski.

Beschluss des Polnischen Ministerrates.

„Der Ministerrat garantiert und bestätigt den Eisenbahnbeamten und sonstigen Eisenbahnbediensteten Oberschlesiens, die aus dem preussischen — deutschen — in den polnischen Staats-Eisenbahndienst übernommen werden, alle im preussischen — deutschen Dienst erworbenen Rechte“.

Beschlossen durch den Ministerrat am 9. März 1922.

Der Ministerpräsident.
(—) Ponikowski.

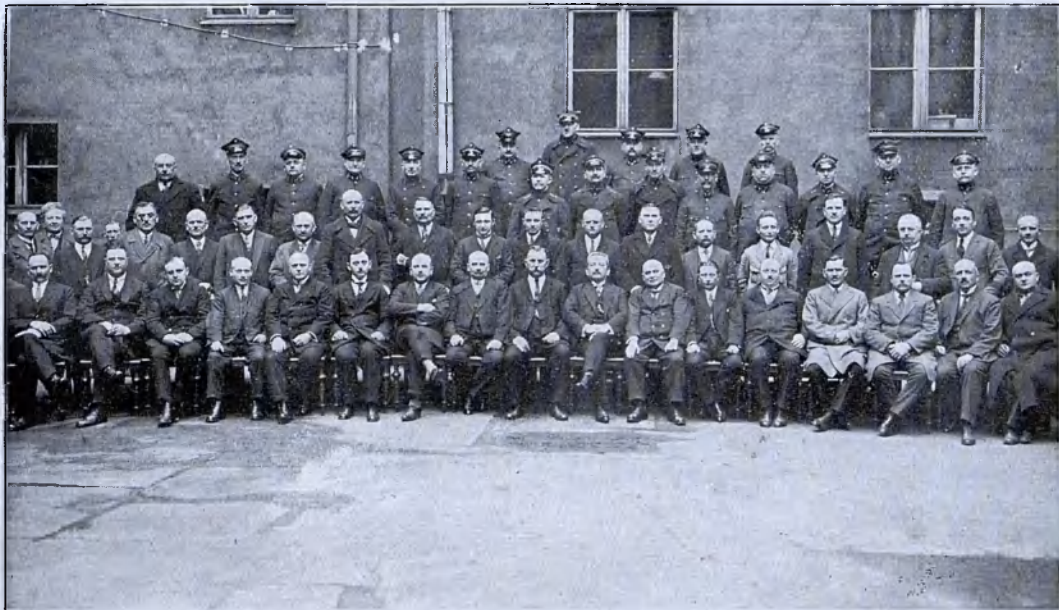
Podając powyższą uchwałę Rady Ministrów wszystkim kolejarzom do wiadomości, oświadczam, że brak znajomości języka polskiego nie stanowi żadnej przeszkody przejścia w stałą służbę polską, dalej że każdy urzędnik, który przejdzie na stałe do służby polskiej, będzie mógł awansować w miarę swych zdolności fachowych i wolnych miejsc.

Obigen Beschluss des Ministerrats gebe ich allen Eisenbahnern zur Kenntnis, mit der Versicherung, dass Unkenntnis der polnischen Sprache kein Hindernis für die dauernde Uebernahme in den polnischen Staatsdienst bildet.

Jeder dauernd in den polnischen Staatsdienst übernommene Beamte wird seinen Fähigkeiten entsprechend im Rahmen des Etats auf Beförderung rechnen können.

podp. **DOBRZYCKI**
gez.

Prezes Dyrekcji i Delegat Ministerstwa Kolei Żelaznych Warszawa.
Katowice, w marcu 1922 roku.



Pierwsza obsada naczelných miejsc służbowych, ekspl. i drogowych w czerwcu 1922 r.



Pierwsza obsada naczelných miejsc służbowych mechanicznych w czerwcu 1922 r.

ad 7). Na skutek rozesłanego cyrkularza zaczęły oświadczenia napływać w znacznych ilościach tak, że umożliwiły zestawienie ilości pozostających w polskiej służbie Górnio-Ślązaków.

ad 8). 8. kwietnia zamknięto listy zgłaszających się i przystąpiono do unormowania ilości potrzebnych pracowników na każdym miejscu służbowym, oraz do imiennego obsadzania poszczególnych stanowisk.

ad 9 i 10). Zestawienie kwalifikacji zgłaszających się kolejarzy wykazało, że personel tutejszy nie wystarczy do należytego obsadzenia wszystkich miejsc służbowych, zaś nie chcąc być zależnym od dobrej woli niemieckich urzędników, trzeba było koniecznie sprowadzić znaczniejszą ilość fachowych kolejarzy z reszty polskich Dyrekcji.

30. IV. 22. odbyła się w M. K. Ż. w departamencie administracyjnym konferencja, na której ustalono ilość potrzebnego personelu, jaki Dyrekcje oddelegują do Katowic. Na mocy powyższej konferencji otrzymały poszczególne Dyrekcje rozporządzenie do wysłania:

Gdańsk	40	kolejarzy
Kraków	81	"
Lwów	86	"
Poznań	378	"
Wilno	5	"
Radom	3	"
Stanisławów	43	"
Warszawa	47	"

Razem 683 kolejarzy

Największy niedobór okazał się w drużynach pociągowych i parowozowych, wynosił bowiem:

kierowników pociągów	31
konduktorów	112
kierowników parowozów	326

Razem 469

czyli 68,7% całkowitego niedoboru, z tego 48% kierowników parowozów.

Prócz powyższych 683 urzędników, szkolili jeszcze D. K. P. Poznań około 300 Górnio-Ślązaków, których z chwilą objęcia kolei przez polskie władze, natychmiast na Górny Śląsk wysłano. Niesłychane trudności sprawiało zupełnie dokładne imienne obsadzenie poszczególnych stanowisk, gdyż z dnia na dzień aż do chwili przejęcia kolei zgłaszali się nowi kandydaci z niemieckiej części Górnego Śląska, a w przeciwieństwie do tego rezygnowali rozmaici inni z polskiej służby, z tych, którzy oświadczenie podpisali. W ostatnich trzech dniach przed objęciem zrezygnowało z służby polskiej 6 asystentów, 11 kierowników pociągów i 19 kierowników parowozów a na dobitek z tego z chwilą przejęcia kolei i wywieszenia polskich chorągwi na dworcach, porzuciło służbę 49 kierowników parowozów Górnio-Ślązaków mających za żony Niemki, lub też Niemców mających za żony Górnio-Ślązaczki. Niedobory te musiały być natychmiast przez inne Dyrekcje uzupełnione tak, że ilość wydelegowanych urzędników z innych Dyrekcji wynosiła w dniu objęcia liczbę 980, do tego wchodzi Komisje odbiorcze w ilości około 120 urzędników tak, że otrzymamy poważną bardzo cyfrę 1100 pracowników, których trzeba było przetransportować z innych Dyrekcji do Katowic, tam ich podzielić na poszczególne miejsca służbowe, oraz postarać się dla nich o pomieszczenia. Mianowicie sprawa pomieszkań, łóżek i pościeli dla tylu kolejarzy z innych dzielnic, przedstawiała niesłychane trudności. Również i tutaj Dyrekcje kolejowe polskie przysły Katowicom z pomocą, przesyłając częściowo kolejarzy w wagonach zaopatrzonych w łóżka i pościel. Delegowanych kolejarzy pomieszczono częściowo w przysłanych przez i ne Dyrekcje pociągach a częściowo w ubikacjach kolejowych, lub wynajętych na ten cel prywatnych pomieszkaniach. —

Sprawa uzupełnienia niedoboru w urzędnikach przyszłej D. K. P. Katowice, bez oglądania się na ewentualne pozostanie przejściowych urzędników niemieckich, zdawała się być uregulowaną. Ponieważ jednakże dla sprawnego funkcyjono-

wania kolei jest koniecznem, by obcy kolejarze już co najmniej przez kilka dni obeznali się z warunkami i stosunkami tych miejsc służbowych, na które ich przeznaczono, a bardzo znaczna ilość sprowadzonych kolejarzy systemu pruskiego kolejowej organizacji i administracji nie znała, kierownicy zaś parowozów z Dyrekcji małopolskich z parowozami i automatycznymi hamulcami konstrukcji niemieckiej nie byli obeznani, więc koniecznem było, by co najmniej na 10 dni przed objęciem kolei, urzędników tych przydzielić do dotychczasowych urzędników niemieckich, celem zapoznania ich z nowymi warunkami pracy, stosunkami miejscowymi, konstrukcjami parowozów i hamulców automatycznych i t. d. I w tym kierunku udało się — przynajmniej na papierze — załatwić to niezmiernie ważne zadanie dość korzystnie. Na mocy układów pomiędzy delegatem polskim a niemiecką Dyrekcją, zezwolono na sprowadzenie polskich kolejarzy do Katowic, oraz na przydzielenie ich do ich przyszłych miejsc służbowych na 10 dni przed przejęciem kolei. Na papierze przeto sprawa wyglądała doskonale i zdawało się, że można z spokojem patrzeć w przyszłość. Praktyka jednakże okazała, że wprowadzenie w czyn powyższej umowy przedstawiało tak olbrzymie trudności, że o mało, a byłby się rozbił cały projekt organizacyjny, a tem samem i sprawne przejęcie i puszczenie w ruch kolejnictwa polsko-górnośląskiego.

Największą trudność w tym kierunku przedstawiał brak wszelkich, choćby w przybliżeniu danych o terminie przejęcia polskiej części Górnego Śląska, a tem samem i o dniu przejęcia kolei. Dokładny termin doniesiono delegatowi dopiero 15. czerwca wieczorem o nastąpić mającej jeszcze tego samego dnia notyfikacji konwencji genewskiej, a w związku z tem o natychmiastowym przejęciu suwerenności przez Polskę na polskiej części Górnego Śląska. Podług umowy pomiędzy odbiorczym państwowym komisarzem polskim Wiceministrem Seydą i niemieckim komisarzem zdawczym Eckhardtem, opracowanej i przedłożonej powyższym komisarzom przez delegaturę kolejową polską i niemiecką, miało oficjalne przejęcie kolei przez władze polskie nastąpić trzeciego dnia po notyfikacji, czyli w niedzielę 18-go czerwca.

Na papierze egzystował układ, że na 10 dni przed przejęciem kolei mogą polscy kolejarze być dopuszczonymi do ich przyszłych miejsc służbowych w celach informacyjnych, a o terminie przejęcia dowiedziano się dopiero na trzy dni przed przejęciem, tak, że w rzeczywistości nawet czasu nie starczyło na sprowadzenie kolejarzy z odleglejszych Dyrekcji do Katowic, a o wpracowaniu się, lub poinformowaniu nawet już mowy nie było. Na szczęście jednakże ścisły kontakt i współpraca pomiędzy Wiceministrem Seydą a delegatem kolejowym, dozwoliła powziąć do pewnego przynajmniej stopnia uzasadnione przypuszczenie, że notyfikacja odbędzie się około połowy czerwca. Kierując się tem przypuszczeniem, sprowadził delegat kolejowy wszystkich kolejarzy z reszty Polski na najpierwsze dni czerwca do stacji Sosnowiec, skąd miano ich w osobnych wagonach poprzewozić do poszczególnych miejsc rozlokowania. Na plan ten międzysojusznicza komisja w Opolu dała swe zezwolenie. Kolejarze w liczbie kilkuset zjechali się w pierwszych dniach czerwca do Sosnowca, dokąd jako komendant wydelegowany został asystent Michalak z Katowic, by tam na miejscu kolejarzy odpowiednio pogrupować, wypłacić dyety w markach niemieckich i odesłać do miejsc przeznaczenia — wszystko przeto zdawało się być w najlepszym porządku, jednak wskutek wypadków politycznych, komisja międzysojusznicza ogłosiła w Katowicach stan oblężenia i cofnęła pozwolenie wprowadzenia kolejarzy z reszty Polski do Górnego Śląska. Nie pomogły przedstawienia delegata kolejowego do Generała Le Rond, przewodniczącego międzysojuszniczej komisji w Opolu, bez skutku również wypadła interwencja polskiego generalnego konsula Kęszyckiego; generał Le Rond odpowiedział: „Delegat kolejarzy ma trudności praktyczne a ja polityczne, a że polityczne są ważniejsze od praktycznych, więc zarządzenia znieść nie mogę“. Do wydania tego zakazu przyczyniła się niemiecka Dyrekcja kolejowa przez swego Nadradcę Kleinmanna, który do kontrolera kolejowego Anglika, majora Stephensa wyraził obawy awantur ze strony niemieckich urzędników kolejowych na wypadek, gdyby kolejarzy polskich w większych ilościach wprowadzono do Katowic, przyczem przedstawił on liczbę czekających na przejazd na około 1500. Wszelkie

przedstawienia i tłumaczenia nic nie pomogły, zakazu nie zniesiono. Sytuacja stała się krytyczną, prawie, rzecz można katastrofalną; kilkuset kolejarzy czekało w Sosnowcu na przejazd do Górnego Śląska a przewieźć ich nie było wolno, cofnąć z powrotem do Dyrekcji macierzystych nie było można, gdyż termin przejęcia był bardzo bliskim.

Wtedy to przy pomocy komisarza policyjnego Strzeleckiego z Sosnowca, oraz asystenta kolejowego Michałaka wprowadzono wszystkich w Sosnowcu czekających kolejarzy przez „zieloną granicę“ na Górny Śląsk. Przydzielenie ich do poszczególnych miejsc służbowych przeprowadzono w ten sposób, że polscy kolejarze zjawiali się na przeznaczonych stanowiskach u niemieckich urzędników i starali się nieoficjalnie zebrać jak najwięcej potrzebnych informacji. Naturalnem jest, że ten sposób załatwienia sprawy — w tym wypadku co prawda jedynie możebny — był tylko półśrodkiem, gdyż jedna część mniej obowiązkowych kolejarzy nie pełniła swej informacyjnej służby tak, jakby to była przy oficjalnem zarządzeniu czyniła, a dalej urzędnicy niemieccy wcale lub też bardzo niechętnie tylko informacji udzielali, w niektórych wreszcie miejscach nawet ich do lokalu służbowego nie wpuszczano.

Po przybyciu polskich kolejarzy z reszty dzielnic na Górny Śląsk zaczął się wyłaniać antagonizm dzielnicowo-Górno Śląski, podsycany przez tamtejszą dość silną partję „Górny Śląsk dla Górno-Ślązaków“. Była nawet obawa, by tubylcze elementy czynnie nie wystąpiły przeciwko kolejarzom z reszty Polski. Antagonizm ten opierający się przeważnie na obawie, że sprowadzeni kolejarze zabiorą najlepsze posady kolejowe, które wedle tamtejszego zapatrywania podsycanego jeszcze przez partję separatystów, należą się tylko Górno-Ślązakom, trzeba było w zarodku stłumić i unicestwić. W tym celu wydał delegat poniżej przytoczoną odezwę, która zrobiła na górno-śląskich kolejarzach bardzo dobre wrażenie i przytłumiła i uspokoiła antagonizm, oraz wszelkie obawy czysto materialnej natury tak, że co z przyjemnością zaznaczyć trzeba, współpraca kolejarzy górno-śląskich z kolejarzami z reszty Polski odbywała się od tej chwili na warunkach dobrych i koleżeńskich.

O D E Z W A !

Do Kolejarzy Polaków Polskiego Górnego Śląska.

Chwila objęcia kolei zbliża się, jeszcze kilkanaście dni, a będziemy panami i gospodarzami na naszej ziemi, polska Dyrekcja Kolejowa rządzić będzie polskimi kolejami.

Chwila wielka, uroczysta i radosna dla Was Kolejarze, bo nareszcie otrzymacie to, co Wam od dawna słusznie się należy, będziecie jeść chleb polski, będziecie pracować dla naszej wspólnej ukochanej Ojczyzny.

Kolejarze! Chwila ta nakłada jednakże na Was olbrzymie obowiązki. Odpowiedzialność, jaką bierzecie na swoje barki, jest wielka i potężna.

Europa — świat cały — patrzy na Was, czy też podolacie temu ogromowi pracy, jaki Was czeka, czy utrzymacie koleje górnośląskie w dotychczasowej sprawności.

Ja osobiście mam do Was pełne zaufanie, ja wierzę w Wasze dobre chęci, wiem, że pragniecie okazać się godnymi synami tak długo od Was oczekiwanej i ukochanej wspólnej naszej Ojczyzny, nie wątpię ani na chwilę, że wytniecie wszelkie siły, by okazać światu, żeście dorośli Waszemu zadaniu i że sprawność kolei nie tylko nie ucierpi, ale nawet że ją podniesiecie do stanu przedwojennego.

Wam do pomocy sprowadziłem z reszty Polski braci Waszych kolejarzy; nie przychodzą oni po to, by Wam zabierać posady lub Was rugować ze słusznie należących się Wam stanowisk, lecz powołałem ich tylko na czas krótki, na czas przejściowy, tak długo, aż ruch kolejowy będzie normalnym a sprawność zadawalającą.

W imię sprawy, w imię miłości Ojczyzny spodziewam się po Was Kolejarze, że do braci Waszych z reszty Polski odnosić się będziecie z należytem uznaniem i że traktować ich będziecie jako prawdziwych braci a nie obcych przybyszów.

Dalej chcąc Wam ułatwić przejście kolei, chcąc dać Wam sposobność jak najszybszego wpracowania się w Wasze nowe stanowiska, zatrzymałem na kilka miesięcy na trudniejszych posterunkach służbowych jako nauczycieli, jako instruktorów tylko wytrawniejszych urzędników Niemców. Stosownie do mej umowy z dotychczasową niemiecką Dyрекcją Kolejową, urzędnicy ci nie będą na przestrzeni pełnili służby wykonawczej, a jedynie tylko będą Waszemi doradcami i instruktorami.

Służbę wykonawczą na przestrzeni pełnić będziecie Wy Kolejarze, a do niemieckich urzędników macie się zwracać we wszelkich sprawach Wam niejasnych, lub tych, których jeszcze nie rozumiecie lub nie znacie. Czerpajcie od nich znajomości fachowe i służbowe jak najusilniej, jak najobficiej, bo to, czego od nich w tych kilku miesiącach się nauczycie, pozostanie Wam na całe życie i dopomoże do osiągnięcia odpowiedzialniejszych i lepszych stanowisk. Również i tutaj wymagam od Was i spodziewam się, że wobec tych urzędników Niemców zachowacie się jak najpoprawniej i że w niczem nie dacie powodu do zażaleń lub skarg.

A więc Kolejarze, gdy nakaz Was powoła, żwawo i żywo stańcie do pracy, pokażcie światu, że Kolejarz Górnośląski dorósł do swego zadania i że chce i umie pracować dla dobra Kraju.

D o b r z y c k i
Prezydent Dyrekcji Kolei w Poznaniu,
Delegat Ministerstwa Kolei Żelaznych
w Warszawie.

W ostatnich dniach przed przejściem kolei, załatwiono także i sprawę przejściowych urzędników niemieckich, z których po odrzuceniu mniej więcej 10% zgłaszających się, przyjęto na przejściową służbę polską 220, jako instruktorów bez prawa egzekutywy, tak, że wszelkie obawy przed sabotażem cichem lub otwartym zostały w ten sposób usunięte.

ad 11). Ustawa sejmowa gwarantowała Województwu Górnośląskiemu pewne prawa także i w stosunkach do zarządu kolejowego na terenie tegoż województwa. Po przeprowadzonych konferencjach pomiędzy Delegatem i wojewodą R y m e r e m w Katowicach doszło do umowy, której dosłowną treść poniżej podaję:

P R O T O K Ó Ł

w sprawie zjednoczenia administracji kolejowej na terenie Województwa Śląskiego z zarządem kolei państwowych Rzeczypospolitej Polskiej.

Na mocy art. 11. ustawy konstytucyjnej z dnia 15. lipca 1920 r. zawierającej statut organiczny Województwa Śląskiego (Dz. Ust. Nr. 73 z r. 1920, poz. 497), administracja kolei na terenie Województwa Śląskiego, mianowicie zaś kolei w granicach b. Śląska Górnego, przechodzi pod bezpośrednie kierownictwo Ministerstwa Kolei Żelaznych na zasadach poniżej przytoczonych; zasady te z wyjątkiem poz. I. stosują się do kolei znajdujących się w granicach pozostałej części Województwa Śląskiego, mianowicie w granicach b. Śląska Cieszyńskiego, będących już i mających nadal pozostać pod kierownictwem rzeczowem w zarządzie Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

I. Rząd Rzeczypospolitej, zastępowany przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, porozumiewać się będzie z Wojewodą w sprawach:

- a) zasadniczych zmian w organizacji i w zakresie kompetencji Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, oraz
- b) zmian ustaw i przepisów normujących stosunek służbowy pracowników kolejowych do zarządu kolejowego.

II. Ministerstwo Kolei Żelaznych wydawać będzie decyzje po wysłuchaniu zdania Wojewody w sprawach:

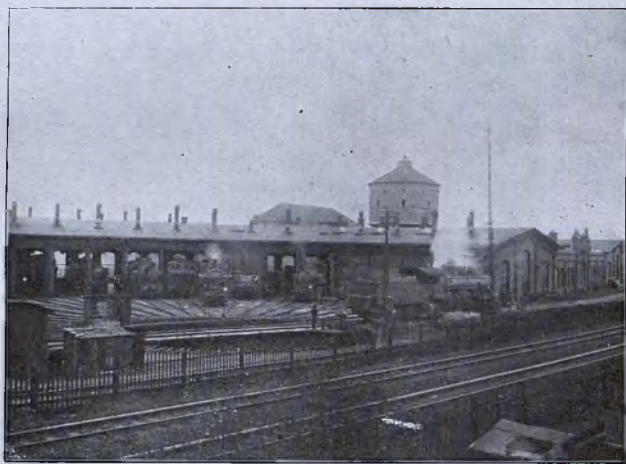
- a) przedstawienia Prezydentowi Rzeczypospolitej do nominacji Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.
- b) mianowania Naczelników Wydziałów i ich zastępców (decernentów i pomocników decernentów), Dyrektora rachunkowego i rendanta kasy głównej



Kamienica, w której mieścił się pierwszy Zarząd Kolejowy
Katowice ul. Młyńska Nr. 22.



Gmach D. K. P. Katowice.



Parowozownia Katowice.



Pomocnicze warsztaty wagonów w Piotrowicach
D. K. P. Katowice.

Dyrekcji, naczelników urzędów ruchu, maszynowych, obrotu handlowego i warsztatowych na linii, głównego kontrolera przy warsztatach w Gliwicach, oraz wszystkich urzędników będących w tych samych rangach, jak wymienieni wyżej;

- c) regulowania i podwyższania norm płac wszelkich pracowników kolejowych;
- d) przenoszenia pracowników kolejowych, urodzonych na b. Śląsku Górnym z obrębu Dyrekcji w Katowicach, zgodnie ze zdaniem końcowym ustępu 3 art. 33. Ustawy Konstytucyjnej ze statutem organicznym Województwa Śląskiego z dnia 15. lipca 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 73 z r. 1920, poz. 497 i poz. b. ustawy uzupełniającej z dnia 8. marca 1921 r. Nr. 26 Dz. Ust. z tegoż roku poz. 146);
- e) zabezpieczeń socjalnych, kulturalno-oświatowych, humanitarno-społecznych i aprowizacyjnych;
- f) zarządzeń taryfowo-handlowych, zarówno towarowych jak osobowych;
- g) rozkładu jazdy, oraz zmian zasadniczych w ruchu towarowym i osobowym, z wyjątkiem zmian i zarządzeń nadzwyczajnych, nie cierpiących zwłoki, przyczem tak zasadniczość, jak niedopuszczalność zwłoki w zarządzeniu zależy od uznania Ministerstwa Kolei Żelaznych;
- h) zatwierdzenia kierunków nowych linii kolejowych;
- i) większych inwestycji w istniejących urządzeniach stacyjnych, mających znaczenie ogólnogospodarcze dla Województwa Śląskiego.

III. Przy rozdawaniu prac i zamówień na dostawy, przekraczających kompetencje Dyrekcji w Katowicach, Ministerstwo Kolei Żelaznych w miarę możliwości i uznania pozostawiać będzie pierwszeństwo firmom przemysłowym i handlowym, istniejącym w granicach b. Górnego Śląska.

Minister Kolei Żelaznych.

Wojewoda.

Do wykonania przepisów tej umowy, miano przy Województwie utworzyć specjalny referat kolejowy, któryby był łącznikiem w wszelkich w umowie wyluszczonych punktach pomiędzy M. K. Ż. w Warszawie a Wojewodą Górnego Śląska.

ad 12). Niekorzystne dla Polski rozstrzygnięcie granic Górnego Śląska, wytworzyło dla polskiej Dyrekcji kolejowej w Katowicach tę szaloną trudność, że chcąc się dostać z południowego okręgu do północnego, trzeba jechać przez tak nazwany korytarz Bytomski, to jest niemiecką część Górnego Śląska. Jednolitość i sprawność ruchu, mianowicie wobec ogromnych antagonizmów polsko-niemieckich Górnego Śląska, oraz dążeniach band niemieckich Orgeszowców do stwarzania wszelkich możliwych trudności polskiej administracji a może nawet i do wywołania walk granicznych, musi tak długo bezwarunkowo cierpieć i nawet chromać, aż Rząd Polski wybuduje obwodową kolej wokół tego korytarza i połączy własną siecią, południową część polskiego Górnego Śląska z północną częścią. Że powyższe twierdzenia są słuszne, wykazało ogłoszenie w gazetach Dyrekcji Kolejowej w Katowicach z dnia 30. VI. 22 r.

„Katowice, 30. VI. (Pat.) Dyrekcja Kolejowa w Katowicach komunikuje: Nieomal ze wszystkich stacji pogranicza niemieckiego donoszą dyrekcji w Katowicach, że uzbrojone bandy Orgeszu napadają na polskie brygady pociągów, strzelając do nich i t. d. Skutkiem systematycznych napadów na pociągi osobowe i towarowe na linii Orzegów—Bytom, Bortniki—Bobrek, Tarnowskie Góry—Bytom, trzeba było wstrzymać wczoraj ruch towarowy i osobowy. Wypadki takie uniemożliwiają punktualne kursowanie pociągów na G. Śląsku.“

Prócz połączenia przeciętej linii kolejowej Katowice—Tarnowskie Góry—Lubliniec około Bytomia, trzeba było również przeprowadzić studia następujących połączeń kolejowych, celem jaknajszybszego ich wybudowania:

- 1) od stacji Hajduki (Bismarckhütte) do stacji Kochłowice;
- 2) od stacji Makoszowy do stacji Mizerów;
- 3) od stacji Warszowice do stacji Pruchna;
- 4) od stacji Brzeziny do stacji Bluszczów;
- 5) od stacji Tarnowskie Góry do stacji Sączew,

czyli razem z obejściem korytarza Bytomskiego w sześciu miejscach. Uznając i przewidując bezwzględną konieczność jak najszybszego wybudowania powyższych sześciu połączeń, wysłało M. K. Ż. w Warszawie już w miesiącu lutym inż. Viriona, który pod płaszczykiem przynależenia do polskiej Komisji granicznej, studia te przeprowadził i zdjęcia porobił.

Jego energii, oraz doświadczeniu zawdzięczamy, że już pod koniec kwietnia 22 r. studia były tak daleko posunięte, że M. K. Ż. w Warszawie mogło zrobić kosztorysy budowy połączeń i wciągnąć je do prowizorycznego budżetu przyszłej D. K. P. Katowice.

Na konferencji w Warszawie, w której brało udział M. K. Ż. i Ministerstwo Skarbu, oraz Delegat kolejowy z Katowic, przyznało Ministerstwo Skarbu na rozpoczęcie i prowadzenie prac budowlanych powyższych sześciu połączeń, 125 000 000 mk. niemieckich.

ad 13). Rozstrzygnięciem plebiscytowem oznaczona linja graniczna pomiędzy obydwojma częściami Górnego Śląska, wywołała konieczność stworzenia licznych punktów granicznych kolejowych, na których odbywać się będą rewizje paszportowe oraz celne.

Konwencja genewska w art. 411, 428 i 434 podaje 16 punktów granicznych dla kolei normalnotorowych i wąskotorowych. —

Ponieważ punkty te graniczne wymagały obszernych prac i zmian budowlanych, a wykonanie i ukończenie ich koniecznem było przed przejęciem kolei przez władze polskie, więc Wiceminister kolejowy inż. Eberhardt zawarł w styczniu 22 r. z niemiecką Dyрекcją kolejową umowę, na mocy której Dyrekcja obowiązana była prace te na czas wykończyć za sumę mniej więcej 10 000 000 mk. niem. Prac tych niemiecka Dyrekcja kolejowa w zupełności na czas nie wykończyła, były one jednakże tak daleko posunięte z chwilą przejęcia kolei przez władze polskie, że można było choć z pewnemi trudnościami ruch graniczny zaprowadzić.

ad 14). Rozstrzygnięcie plebiscytowe granic Górnego Śląska wypadło dla polskiej Dyrekcji kolejowej w Katowicach, prócz odcięcia południowego od północnego okręgu (patrz ad 12) również i co do przydzielenia większych warsztatów reparacyjnych, bardzo niekorzystnie. Wszelkie większe warsztaty jak w Gliwicach, Opolu, Raciborzu i Rozbarku pozostały po niemieckiej stronie tak, że polska Dyrekcja kolejowa pozostała w zupełności bez większych warsztatów reparacyjnych, a otrzymała jedynie kilka większych parowozowni, które z odpowiednim nakładem można było uzupełnić maszynami pomocniczymi tak dalece, by w nich wykonywać parowozowe reperacje bieżące i częściowo średnie. Chcąc zapewnić Polsce choćby na papierze tylko, możność wykonywania średnich i większych reperacji parowozów i wagonów, przewidziała konwencja genewska w artykule 453, że warsztaty pozostałe po stronie niemieckiej obowiązane są aż do czasu nowego układu, do reparaowania taboru także i dla polskiego Śląska Górnego.

Nie poddając krytyce lub powątpiewaniu dobre chęci lub lojalność rządu niemieckiego co do wykonywania przepisów tego artykułu, jednak czysto ludzkie rozumowanie musi doprowadzić do bezwarunkowego przekonania, że najprzód dbać będą Niemcy o własne dobro, t. j. w tym wypadku o dobry stan kolei niemieckiego Śląska Górnego, a dopiero w drugim rzędzie o wykonanie przepisów Konwencji genewskiej, to jest o utrzymanie w dobrym stanie taboru, polskiej części Śląska. Gdyby tabor niemiecki był w dobrym stanie i mieli warsztaty wolne od reperacji, to zdawałoby się mogło że będą zobowiązania lojalne wykonywać, jednakże Niemcy cierpią na tę samą bolączkę co i my, t. j. na bardzo zły stan parowozów; jest on nawet procentowo gorszy niż polski. Warsztaty Niemiec to tego stopnia są przepełnione, że oddają parowozy, a nawet i wagony w znacznych ilościach do firm prywatnych, byle tylko stan taboru utrzymać w jakim takim stanie.

Dalej, niemieccy robotnicy warsztatów w Gliwicach, tej głównej siedziby Orzeszów i innych band niemieckich, wzbraniać się prawdopodobnie będą wykonywać reperacje taboru dla polskiej części Górnego Śląska. Jako dowód powyższego twierdzenia może posłużyć fakt, że gdy w pierwszych dniach po przejęciu kolei, D. K. P.

w Katowicach chciała oddać kilka wagonów osobowych do remontu do warsztatów kolejowych, to robotnicy w Gliwicach oświadczyli, że reperacji tych wykonywać nie będą.

Przewidując powyższe trudności i widząc groźne położenie przyszłej D. K. P. w Katowicach, dążył delegat wszelkimi siłami do tego, by na dzień przejścia, przygotować jaknajwiększą ilość maszyn pomocniczych do większych parowozowni i by w ten sposób parowozownie te uczynić jak najsprawniejszemi. Dalej przedłożono M. K. Ż. w Warszawie projekt na stworzenie w Katowicach mniejszego warsztatu pomocniczego, w którym prócz parowozów można by reparować także i wagony.

Z najwyższem uznaniem podkreślić trzeba, że nie tylko M. K. Ż., ale także i Ministerstwo Skarbu uznało groźbę położenia i udzieliło natychmiastowy kredyt w wysokości 25 milionów marek niem. na zakup potrzebnych maszyn pomocniczych. M. K. Ż. maszyny te zakupiło i po przejęciu kolei do Katowic wysłało.

Dalszym bardzo ważnym punktem dla przyszłego sprawnego funkcjonowania D. K. P. Katowice, było należyte zaopatrzenie magazynów w wszelkie materiały reperacyjne, ruchowe i budowlane. Również i tutaj określenie granic Górnego Śląska przedstawiało się dla Polski niekorzystnie, główne bowiem magazyny kolejowe zasobów dla reperacji taboru, znajdowały się w Gliwicach po stronie niemieckiej. By zapobiedz temu niedomaganiu i mieć przynajmniej na 3 miesiące przygotowane wszelkie potrzebne materiały, podjęto starania w dwóch kierunkach.

- a) W porozumieniu z M. K. Ż. wyasygnowało Min. Skarbu 6.500.000 mk. niem. na zakup potrzebnych materiałów, a zlecenie do zakupu i magazynowania, dano Dyrekcjom kolejowym w Krakowie i Poznaniu.
- b) W umowie polsko-niemieckiej dla przejścia kolei przewidziano, że przyszła niemiecka Dyrekcja kolejowa w Opolu zobowiązana jest, za zapłatą dostarczyć polskiej Dyrekcji w Katowicach tyle materiałów, ile na przeciąg 3 miesięcy do przeprowadzenia normalnego ruchu koniecznem się okaże.

Również i tutaj okazało się w praktyce, że punkt b) pozostanie, jak dużo innych umów z Niemcami, tylko na papierze. Gdy polska D. K. P. w Katowicach zażądała jednego wagonu części koniecznych do reperacji parowozów, to magazyny w Gliwicach części te co prawda naładowały i wagon podały na stację, jednakże kolejarze niemieccy do odejścia wagonu tego nie dopuścili i cofnęli go z powrotem do magazynu, a polskich kolejarzy eskortujących ten, wagon pobili.

ad 15). By otrzymać z Ministerstwa Skarbu potrzebne, na pierwsze miesiące po objęciu kolei, kwoty marek niemieckich, trzeba było ustawić preliminarz budżetowy od 1. VI. 22 r. aż do 1. I. 23 roku. Wobec tego, że niemiecka Dyrekcja kolejowa w Katowicach w książkach swych prowadziła tylko rozchody, a Dyrekcja w Wrocławiu wspólnie dla Katowickiej i Wrocławskiej dochody, dalej wobec podziału niemieckiej Dyrekcji na polską w Katowicach a niemiecką w Opolu, ustawienie preliminarza budżetowego można było przeprowadzić tylko w przybliżeniu i szacunkowo, bez jakiegokolwiek gwarancji za późniejszą możebność dokładnego zastosowania się do prelimitowanych sum poszczególnych pozycji.

ad 16). Umowa gospodarcza kolejowa zawarta w konwencji genewskiej przedstawiała cały szereg najrozmaitszych zagadnień, których praktyczne przeprowadzenie wymagało zawarcia specjalnych umów pomiędzy Rządem polskim i niemieckim. Najważniejszymi z tych umów były przepisy handlowo—taryfowe polsko-niemiecko-górnośląskie, do których opracowania utworzyło M. K. Ż. specjalną podkomisję pod przewodnictwem Dr. Zawojskiego, naczelnika wydziału z M. K. Ż.

W związku z powyższemi pracami, dającemi z chwilą przejścia kolei górnośląskich w zarząd Polski możność wykonania i rozwinięcia bez uszczerbku komunikacji górnośląskich, opracowała mieszana polsko-niemiecka komisja urzędnicza po przejściu Śląska Górnego przepisy i tabele udziałowe, na podstawie których kontrola dochodów II. we Wrocławiu, będzie mogła wydzielić udziały dla kolei polskiej części

Śląska Górnego i kolei niemieckich (włączając w to koleje niemieckiej części Śląska Górnego), przypadające każdej z tych kolei z komunikacji, w których opłaty przewozowe obliczono i pobrano za całą przestrzeń, albo z góry t. j. w drodze frankowania na stacji wysyłającej, albo z dołu w drodze przekazania na stacji odbiorczej.

ad 17). Z jakimi trudnościami przy organizacji wzgl. przejmowaniu przyszelej D. K. P. w Katowicach walczyć trzeba było, powiedziano już częściowo przy sprawach personalnych, ruchowych, oraz warsztatowych.

Trudności te powstałe częściowo z niekorzystnego dla kolejnictwa polskiego rozstrzygnięcia plebiscytowego (poprzecinania w kilkunastu miejscach linii kolejowych, konieczność utworzenia w przeciętych miejscach stacji granicznych dla cła i paszportów, brak warsztatów głównych, oraz magazynów dla materiałów reperacyjnych), a częściowo i także wynikłe z warunków politycznych i personalnych, oraz braku odpowiednio wyszkolonego personelu, odbijały się bezwarunkowo bardzo niekorzystnie przez dłuższy czas na sprawności ruchowej, Dyrekcji kolejowej w Katowicach.

O dalsze jeszcze trudności postarała się w ciągu ostatniego tygodnia przed przejściem kolei, niemiecka Dyrekcja kolejowa; cztery takie najdrastyczniejsze wypadki przytacza się poniżej:

1). Na 10 dni przed przejściem wstrzymano częściowo naładunek towarów, tak, że na kilku najważniejszych dworcach polskiego Górnego Śląska zebrały się znaczne ilości wagonów naładowanych, których niemiecka Dyrekcja czy odprowadzić nie mogła, lub też nie chciała. Jako dowód przytacza się odpis listu jaki delegat M. K. Ż. wystosował do majora Stevensona*) kontrolera angielskiego przy niemieckiej Dyrekcji kolejowej, na który odpowiedzi nie otrzymano. Odpisy tego listu przesłano prezydentowi Dyrekcji Schumacherowi, oraz polskiemu generalnemu konsulowi Kęszyckiemu do wręczenia generałowi Le Rondowi.

Katowice, den 17. Juni 1922.

Hochwohlgeboren

Herrn Major Stevenson
Eisenbahndirektion

Kattowitz.

Hierdurch erlaube ich mir Euer Hochwohlgeboren ergebenst mitzuteilen, dass die deutsche Eisenbahndirektion die Stationen Kattowitz—Idaweiche und andere nicht in dem betrieblichen Zustande wird übergeben können, wie dies seitens des Herrn Oberregierungsrats Kleinmann dem Herrn Oberstaatsbahnrat Stabiński ausdrücklich zugesagt wurde.

Die fraglichen Bahnhöfe sind durch beladene Güterwagen derart zugestopft, dass deren völlige Stillegung droht.

Heute erschienen bei mir Vertreter der Vereinigten Königs- und Laurahütte mit der Klage, dass 600 für sie bestimmte Kohlenwagen in Kattowitz und Idaweiche herumstehen, ohne dass sie abtransportiert werden. Wegen dieses durch die jetzige Eisenbahndirektion hervorgerufenen Misstandes, droht der Gesellschaft am Montag die Stillegung der Kokereien und damit auch Entlassung von etwa 10000 Arbeitern.

Herr Oberstaatsbahnrat Stabiński hat in meinem Namen dem Herrn Oberregierungsrat Kleinmann die hier bereits befindlichen polnischen Beamten zur Hilfe angeboten; dieser Vorschlag wurde jedoch vom Herrn Oberregierungsrat Kleinmann abgelehnt.

Ich erlaube mir Euer Hochwohlgeboren um entsprechende Schritte bei der Eisenbahndirektion zu bitten.

Wollen Euer Hochwohlgeboren meine vorzügliche Hochachtung entgegennehmen.

(—) Dobrzycki

Eisenbahnpräsident.

Delegierter des Eisenbahnminist.

Warszawa.

*) Poprzednio podawano przez omyłkę nazwisko kontrolera angielskiego „Stephenson“ po-prawnie nazywa się „Stevenson“.

2). Pomiędzy Delegatem M. K. Ż. a niem. Dyрекcją kolejową zawarto umowę, że na wspólnych dworcach granicznych po niemieckiej stronie pełnić będą służbę handlową dla polskiej władzy kolejowej urzędnicy niemieccy a na wspólnych dworcach granicznych po polskiej stronie, polscy urzędnicy dla niemieckiej władzy kolejowej; podług powyższej umowy nastąpił podział personau.

W sobotę 17. VI. 1922 r. oświadczo z niemieckiej Dyrekcji, że to tylko był projekt a nie umowa i że wobec tego niemiecka Dyrekcja na takie załatwienie się nie zgadza.

Dopiero na skutek poniżej podanego listu wystosowanego do prezydenta Schumachera, majora Stevensona, oraz przez generalnego konsula Kęszyckiego do generała Le Ronda, niemiecka Dyrekcja ustąpiła, odpisując, że było to tylko nieporozumienie (Missverständnis).

Odpis!

Katowice, den 17. Juni 1922.

Hochwohlgeboren

Herrn Eisenbahnpräsidenten Schumacher
Eisenbahndirektion.

Kattowitz.

Zwischen den polnischen und deutschen Dezernenten bestand bis heute das Projekt, den Verkehrsdienst auf den deutschen gemeinsamen Grenzstationen für beide Seiten durch deutsche und auf den polnischen durch polnische Beamte ausführen zu lassen.

Mit der Verteilung des Personals usw. habe ich mich auch danach gerichtet.

Erst heute Vormittag — wo morgen abends die Uebnahme stattfindet — wurde meinem Herrn Dezernenten Wąsik seitens der deutschen Eisenbahndirektion mitgeteilt, dass die Eisenbahndirektion Oppeln auf den obigen Vorschlag nicht eingehen könne.

Ich finde es eigenartig, dass derartig wichtige Mitteilungen erst 36 Stunden vor der Uebnahme meinen Herrn mitgeteilt werden und muss alle aus dieser Handlung entstehenden Schwierigkeiten als Schuld der Eisenbahndirektion Oppeln bzw. Kattowitz ansehen.

(—) D o b r z y c k i

Eisenbahnpräsident.

Delegierter des Eisenbahnminist.

Warszawa.

3) Najklasycznieszym dowodem, jak na każdym kroku starano się ze strony niemieckiej tuż przed przejęciem robić trudności, było zagubienie przez niemiecką Dyrekcję drukowanych rozkładów jazdy dla południowego okręgu przyszłej polskiej D. K. P. Katowice. Rozkłady te wspólnie przez polską delegację i niemiecką Dyrekcję omawiane i ustawiane dla całego — polskiego i niemieckiego — Górnego Śląska, oddano do drukarni w Wrocławiu jako tej, która mając odpowiednie urządzenia, mogła najszybciej rozkłady wydrukować. Na kilka dni przed przejęciem, posłała niemiecka Dyrekcja specjalnego kurjera do Wrocławia, który rozkłady miał przywieść. Kurjer rozkłady przywiózł dla całej niemieckiej części Górnego Śląska, oraz dla północnej i środkowej polskiej części, a dla południowej nie, pomimo, że drukarnia w Wrocławiu także i te rozkłady kurjerowi wydała. W sobotę do godziny 1 w południe, rozkładów zaginionych jeszcze nie było, a dopiero wskutek wystosowanego listu (który się w odpisie dołącza), do prezydenta Schumachera, majora Stevensona oraz generalnego Konsula Kęszyckiego do wręczenia generałowi Le Rondowi, zagubione rozkłady znalazły się około 4. po południu.

(Odpis listu!)

Katowice, den 17. Juni 1922.

Herrn

Eisenbahnpräsidenten Schumacher
Eisenbahndirektion

Kattowitz.

Hierdurch erlaube ich mir ergebenst mitzuteilen, dass die durch Verschulden der Eisenbahndirektion Kattowitz verlorengegangenen Fahrplanbücher für den süd-

lichen Bezirk der polnischen Eisenbahndirektion Katowice bis jetzt noch nicht wiedergefunden wurden.

Ich muss Herrn Präsidenten auf die Folgen dieses Verschuldens der Eisenbahndirektion Kattowitz hierdurch ausdrücklich aufmerksam machen, und dies um so mehr, als bereits morgen, Sonntag 6 Uhr die Uebernahme der Verwaltung stattfinden wird.

(—) Dobrzycki.

Eisenbahnpräsident.

Delegierter des Eisenbahnminist.

Warszawa.

Na list ten odpowiedziała niemiecka Dyrekcja, że to nie jest jej winą, lecz nie podała także czyją.

4) Jako czwarty bardzo ważny punkt trudności, jakie już po przejęciu niemiecka Dyrekcja w Opolu polskiej Dyrekcji w Katowicach robiła, było opóźnione podawanie pociągów osobowych z niemieckiej do polskiej części Górnego Śląska. Wobec olbrzymiego ruchu osobowego — i przeciążenia stacji Katowice, opóźnione podawanie pociągów wpływało niezmiernie niekorzystnie na racjonalną równomierną sprawność osobowego dworca w Katowicach.

ad 18). Celem przejęcia mienia kolejowego przez Rząd Polski od Rządu Niemieckiego, naznaczyło M. K. Ż. w Warszawie specjalną komisję odbiorczą, na czele której stanął inż. Sołtyński, naczelnik wydziału z M. K. Ż.

Stosownie do technicznych i geograficznych warunków przyszłej D. K. P. Katowice, ustanowiono 8 poszczególnych grup, które wspólnie z przedstawicielami niemieckiej dyrekcji kolejowej mienie kolejowe badali i odbierali a po zakończeniu prac przebieg i rezultat ich w osobnych protokołach ustalono i podpisano.

Zakres działania powyższych grup ustalono w następujący sposób:

1. Grupa A. — odbiór południowej sieci linii kolejowych normalnotorowych. Kierownik Grupy — Dypl. Inż. Staniewicz.

2. Grupa B. — odbiór zachodniej sieci linii kolejowych normalnotorowych. Kierownik Grupy — radca Dachtera.

3. Grupa C. — odbiór wschodniej sieci linii kolejowych normalnotorowych. Kierownik Grupy — radca ministerjalny Spett.

Termin przyjmowania wszystkich 3 grup od 2—14 czerwca.

4) Grupa D. — odbiór kas w Katowicach. Kierownik Grupy Dobosz i Jędrasiak. Termin przyjmowania 6 czerwca 1922 r.

5) Grupa E. — odbiór budowli itd. w rejonie stacji Katowice. Kierownik Grupy — Dypl. Inż. Harasiewicz.

Termin przyjmowania od 2—16 czerwca 1922 r.

6) Grupa F. — odbiór aktów Dyrekcji w Katowicach. Kierownik Grupy — Oggerim. Termin przyjmowania od 4 do 13 czerwca 1922 r.

7) Grupa G. — odbiór kolei wąskotorowych. Kierownik Grupy — St. Romaniewicz.

Termin przyjmowania od 4 do 13 czerwca 1922 r.

8) Grupa H. — odbiór urządzeń mechanicznych i materiałów. Kierownik Grupy — Dypl. Inż. Kasprowski.

Termin przyjmowania od 4 do 13 czerwca 1922 r.

ad 19). Dnia 18 czerwca czyli, że na dwa dni przed wkroczeniem wojsk polskich do pierwszej strefy względnie Katowic, nastąpiło o godz. 6 po południu oficjalne przejęcie administracji kolejnictwa na całym polskim Górnym Śląsku, niemiecki personel ustąpił a administrację objęła polska Dyrekcja i polscy urzędnicy.

Oficjalny akt przejęcia odbył się w gmachu dyrekcyjnym w Katowicach w pokoju prezydenta kolei, gdzie ze strony komisji międzysojuszniczej przewodniczył major Stevenson, ze strony polskiej poruczono podpisanie aktu wiceprezesowi D. K. P. Radcy Rucińskiemu i Radcy Dr. Wilczkowi, a ze strony niemieckiej podpisali zastępcę prezydenta dyrektor Lauer i nadradca Kleinmann.

Podpisany akt wręczył wiceprezes Ruciński Delegatowi M. K. Ż. prezesowi **Dobrzyckiemu**, który na sali posiedzeniowej Dyrekcji, wobec zgromadzonego polskiego personelu dyrekcyjnego po przeczytaniu aktu przejęcia, zwrócił obecnym uwagę na ważność chwili i podziękował wszystkim członkom delegacji za ich dotychczasową szczerą i wydajną pracę organizacyjną w nader trudnych i ciężkich warunkach. Po przemówieniu oddał on kierownictwo Dyrekcji w ręce przyszłego prezesa D. K. P. w Katowicach **Dra. Sikorskiego** (byłego Ministra Kolei Żelaznych), który w jędrnych a serdecznych słowach zwrócił się do swych przyszłych współpracowników, wzywając ich do wytrwałej i szczerzej współpracy. Odśpiewaniem „Roty” Konopnickiej, zakończyła się w Dyrekcji ta historyczna chwila.

Równocześnie z chwilą podpisywania aktu o godzinie 6 wieczorem, zdjęto na zewnętrznych głównych drzwiach Dyrekcji godło niemieckie a przybito polskie, oraz wywieszono z Dyrekcji i na dworcu polskie chorągwie.

Na wszystkich dworcach całego polskiego Górnego Śląska wywieszono polskie chorągwie, i rozlepiono odezwę prezesa **Dra. Sikorskiego** — personel niemiecki ustąpił a polski objął urządowanie.

(Odpis odezwę Dr. Sikorskiego.)

Obywatele Kolejarzy!

Obejmując kierownictwo dyrekcji kolejowej w Katowicach, pozdrawiam Was Kolejarzy Górnośląscy staropolskiem

„S z c z ę ś ć B o ż e !”

W tej historycznej chwili, w której Rząd Polski obejmuje władzę nad tą prastarą piastowską dzielnicą, staje przed Wami ciężkie i wielkie zadanie utrzymania administracji i ruchu kolejowego na dotychczasowej wyżynie. Wobec tego, że kilkatisięcy doskonale wyszkolonych urzędników kolejowych niemieckich stanowiska swe opuszcza, dalej wobec tego, że nowa granica przecinająca wielokrotnie koleje górnośląskie stwarza dla ruchu kolejowego nowe ogromne trudności, tylko z wytężeniem wszystkich sił i przy pomocy kolejarzy, przybyłych z innych dzielnic Polski, będziecie mogli sprostać ogromnemu zadaniu, którego spełnienia oczekuje od Was Ojczyzna.

Wiecie z jakim natężeniem świat cały śledzi wypadki na Górnym Śląsku. Teraz są oczy świata skierowane na Was z niedowierzaniem, czy potraficie sami — bez pomocy Niemców — dać sobie radę ze skomplikowanym aparatem kolejowym tutejszego okręgu, który w Niemczech uchodził zawsze za jeden z najtrudniejszych.

Pozostawiono Wam dotychczasową administrację, w której zeście się wychowali i wykształcili. Od Waszej dzielności, od Waszej pilności i sprężystości zależeć będzie, czy zdobędziecie sobie zaufanie polskiej opinii i uznanie świata całego.

Znam Was z czasów powstania jako dzielnych i tęgich ludzi, ożywionych ogromną miłością ojczyzny, gotowych i życie swoje ponieść w ofierze, gdy chodzi o dobro sprawy polskiej. Mam do Was pełne zaufanie, że zadaniom, które Was czekają, podolicie, że żadna praca nie będzie Wam za ciężką, żaden czas pracy za długi, byle dowieść, że umiecie sami sobie dać radę.

Jestem głęboko przekonany, że odtąd wszystkie polecenia Polskich władz kolejowych będziecie spełniać bez szemrania szybko i sprawnie, że zrozumiecie, iż aparat tak wielki jak kolejowy, opanować można tylko za pomocą bezwzględnej dyscypliny i podporządkowania się pod zarządzenia przełożonych. Wiem, iż jesteście starymi i doświadczonymi kolejarzami, których o potrzebie dyscypliny w służbie kolejowej przekonywać nie potrzeba.

Ja ze swej strony będę Wam nietylko przełożonym, ale równocześnie opiekunem. Będę bronił Waszych uzasadnionych interesów tam, gdzie się należy, będę czuwał nad tem, by w Dyrekcji Katowickiej panowała bezwzględna sprawiedliwość, by wszystkie te krzywdy, które Wam pod niemieckim Rządem wyrządzono, pod polskim panowaniem zostały naprawione, byście się czuli prawdziwymi obywatelami polskimi, współwłaścicielami tej nam wszystkim drogiej kolei, która się odtąd staje narodową polską.

A teraz z Bogiem do pracy za Naród i Ojczyznę!

Dr. Bolesław Sikorski.

Chwila ta wspaniała i dla uczestników nigdy nie zapomniana, przeszła na wszystkich dworcach i miejscach służbowych kolejowych w największym porządku i spokoju — pociągi ani na chwilę nie stanęły, a polscy urzędnicy kolejowi tak Górnosłazacy, jak i z reszty Polski rzucili się do pracy z zapałem i prawdziwym oddaniem się sprawie polskiego kolejnictwa na Górnym Śląsku.

W walkach powstańczych na cześć Ojczyzny polegli kolejarze Górnosłazacy.

Cześć ich pamięci!

Jan Mandok, rob. tor. w Rozmierkach, zamordowany w Rozmierce.
Kajetan Parucha, przetok. w Kadłubcach, poległ w walce pod Strzebniewem.
Wiktor Zajac, " " " " " "
Andrzej Suszka, rob. tor. w Kadłubcach, poległ przy wzięciu go do niewoli w Krapkowicach
Franc. Pawleta, rob. tor. w Przyworach, poległ w walce w Kosorowicach.
Wiktor Prusko, pom. biur. w Kadłubcach, poległ w walce w Strzebniewie.
Franc. Magdziorz, czyśc. masz. w Mysłowicach, zamordowany na rynku w Mysłowicach.
Alojzy Maruszczyk, rob. tor. w Miasteczku, poległ w walce pod Dobrodzieniem.
Jan Szenk, rob. stac. w Groszowicach, poległ w walce pod Zębownicami.
Piotr Malosek, ślusarz " " " " "
Paweł Łucyga, zwrotn. w Sławencicach, poległ w walce pod Sławencicami.
Maksymiljan Ogórek, rob. stac. w Rudzincach, poległ w walce pod Kędzierzynom.
Roman Jarosz, pal. par. w Kędzierzynie, zamordowany pod Januszkowicami.
Jan Kałuża, stały przedsięb. przy kolei, zamordowany pod Pogorzalcami.
Wolny, rob. tor. w Koźle, poległ w walce pod Kędzierzynom.
Jaśkowiec, rob. tor., z Strzelec, zamordowany w Strzelcach.
Nenszkowicz, kond. kol. w Kamieniu, zamordowany w Kamieniu.
Wilczek, konduktor w Sośnicy, jadący służb. z poć. tow. do Gliwic, poległ w Sośnicy.
John, masz. I. kl., Vosowska, poległ jako kier. poć. pancernego pod Zębownicami.
Fuchs, zwrotn., Miodów, poległ w walce pod Sławencicami.
Gruchmann, rob. tor. w Miejsu pod Zalesiem, poległ w walce.
Burzau (ojciec), rob. tor. w Miejsu, poległ w walce pod Sławencicami.
Burzau (syn), rob. tor. " " " " "
Warzecha, rob. tor. w Lenartowicach, poległ pod Kędzierzynom.
Łuszczek, rob. tor. " poległ w walce pod Kędzierzynom.
Mainusz, rob. tor. " " " " "
Dronia, rob. tor. " " " " "
Kurek, rob. tor. w Rudzincach " " " " "
Krawiec, rob. tor. " " " " "
Stypa, rob. tor. w Pławniowicach " " " " "
Ganc, rob. tor. w Rudzincach " " " " "
Jachnik, rob. tor. z Wojtowa wieś, poległ w walce w Szyłdnie pod Gliwicami.
Koroll, asyst. zaw. stac. w Starem Oleśnie, zamordowany w Oleśnie.
Szweda, zwrotn. w Tarn. Górach, zabity strzałem omyłkowym w Tarn. Górach.
Leszczyk (3 braci), rob. torowi w Birawie, zamordowani pod Pogorzalcami.

Prócz powyżej wymienionych, poległo jeszcze 55 kolejarzy, których nazwiska już obecnie nie można stwierdzić.



Inż. Andrzej Nosowicz b. Prezes
D. K. P. Katowice i b. Minister Kolei
Żelaznych w Warszawie.



Inż. Aureli Rybicki Naczelnik Wydziału Mechan. D. K. P.
Katowice, Wiceprezes Wojew. Komit. Kol. L. O. P. P.



Miller Wiktor Prezes Naczelnego Polskiego
Komitetu Kolei Górnośląskich w Bytomiu.

Część III.

(Rys historyczny przejęcia polskich kolei na Górnym Śląsku.)

Kolejnictwo górnośląskie pod zarządem Polski od 18. czerwca 1922 r.

Zarząd Kolei Polskich, obejmując koleje na części Górnego Śląska przyznanej Polsce, zastał je w stanie zrujnowanym i wyciężonym do ostatecznego stopnia. Dotyczy to w szczególności: nawierzchni, urządzeń stacyjnych, parowozowni, oraz urządzeń warsztatowych dla naprawy taboru kolejowego.

Stan ten spowodowany został przez rozmaite przyczyny, z których główne przedstawiają się następująco:

- 1) Zniszczenie i zaniedbanie wszelkich urządzeń technicznych, także w tej części Europy, przez natężenie trakcyjne, wywołane kilkuletnim stanem wojennym.
- 2) Świadome współdziałanie w tym kierunku ze strony dotyczących władz niemieckich w ostatnich czasach przed oddaniem Polsce pomienionej części Górnego Śląska.
- 3) Pozostawienie po stronie niemieckiej wszystkich głównych miejsc naprawczych dla taboru kolejowego a mianowicie:
 - a) warsztaty główne dla napraw parowozów i wozów normalnotor. w Gliwicach
 - b) " " " " " " " " w Raciborzu
 - c) " " " " " " " " w Opolu
 - d) " " " " " " " " „ wąskotorowych w Rozbarku.

W pomienionych 4 warsztatach koncentrowała się prawie całkowicie praca naprawcza taboru kolejowego całego Górnego Śląska. Tam były przesyłane parowozy i wozy do większej naprawy, stamtąd były pobierane wszelkie części zapasowe, potrzebne dla wymiany przy bieżących naprawach taboru po parowozowniach. Przy parowozowniach były tylko małe warsztaty podręczne dla drobnych napraw. Największe z tych parowozowni jak: w Katowicach, Mysłowicach, Tarnowskich-Górach i w Rybniku, posiadały tylko po 6 – 14 obrabiarek (do metali i drzewa). Razem ogólna ilość wszystkich napędzanych mechanicznie obrabiarek, rozmieszczonych po warsztatach podręcznych, z chwilą objęcia Górnego Śląska przez Polskę, była następująca:

a) obrabiarek do metalu	46 sztuk
b) obrabiarek do drzewa	10 „
razem:	56 sztuk

Taki stan warsztatów naprawczych spowodował, iż wtedy tylko około 10% napraw Polskiego taboru górno-śląskiego t. j. drobne naprawy bieżące, uskuteczniało się we własnym zakresie, resztę zaś t. j. około 90% tychże napraw ciężkich, musiał Zarząd Kolejowy oddawać Państwowym Warsztatom Kolejowym Niemieckim, firmom prywatnym Górnośląskim po stronie Polskiej i po stronie Niemieckiej, oraz państwowym warsztatom kolejowym w innych Dyrekcjach Polskich.

Stan ten nie mógł pozostać na dłuższy czas.

Że dla naprawy pomienionego taboru kolejowego potrzebne są dla Górnego Śląska osobne warsztaty mechaniczne odpowiedniej wielkości — myśl taka nasuwała się nieodpornie od pierwszej chwili wszystkim dotyczącym fachowym czynnikom kolejowym. — Chodziło tylko o najkrótszą drogę najszybszego zrealizowania tej myśli.

W tych ciężkich czasach powojennych — tak ze względu na stronę finansową, jakoteż skutkiem braku odpowiednich sił technicznych — nie można było myśleć o zaprojektowaniu i wykonaniu dużych warsztatów głównych, odpowiadających wymaganiom i przyzwyczajeniom przedwojennej techniki kolejowej. — Z tem się słusznie szybko pogodzono.

Natomiast na pierwsze miejsce wybijała się stale myśl następująca:

Na początek jak najmniej planowania, budowania i organizowania nowych nowożytnych placówek warsztatowo-naprawczych, a natomiast rozszerzać wszelkie warsztaty już istniejące przez natychmiastowe dodawanie tam urządzeń mechanicznych, głównie jak najwięcej obrabiarek, a także napędu t. j. transmisji i motorów elektrycznych. Tak postąpiono z warsztatami podręcznymi w Mysłowicach, Szopienicach i Tarn. Górach.

Równolegle z tem, zajmowano pod warsztaty także zabudowania istniejące już od dawna o tymczasowej służebności odmiernej i tak: w Ligocie Pszcz. urządzono warsztat dla naprawy wagonów w budynku po skasowanej gazowni kolejowej, gdzie

mieściły się częściowo składy materiałów kolejowych, zaś część ubikacji stała pustką. Elektryczność była tam zaprowadzona i pozostała z czasów gazowni.

Drugą taką placówką, były obecne warsztaty pomocnicze kolejowe w Katowicach. Urządzono je i uzupełnia się dotychczas na placach zabudowań, istniejących od dawna po skasowanych warsztatach kolejowych. Zbudowała je początkowo firma prywatna dla celów kolejki wąskotorowej; potem warsztaty te przeszły na własność niemieckiego skarbu kolejowego, gdzie przez pewien czas naprawiano tabor normalnotorowy. Były to wtedy tak zwane warsztaty pomocnicze. W miarę rozwoju kolejnictwa na Górnym Śląsku, budował rząd niemiecki coraz większe warsztaty kolejowe, z których największe były w Gliwicach i które stały się głównym kolejowym punktem naprawczym dla całej południowo-wschodniej kopalniano-hutniczej połaci Górnego Śląska. Kilkanaście lat przed wybuchem ostatniej wojny światowej, pomienione warsztaty pomocnicze w Katowicach skasowano, ich urządzenia zaś mechaniczne przeniesiono do warsztatów głównych w Gliwicach, a pozostałe budynki i tory kolejowe wydzierżawiono prywatnym firmom handlowym na składy, co trwało aż do chwili przejścia Górnego Śląska do Polski.

Po przejściu Kolejnictwa Górnośląskiego przez władze Polskie, postanowiono w istniejących zabudowaniach urządzić na nowo warsztaty dla naprawy taboru kolejowego pod nazwą „Warsztatów pomocniczych”. Zrealizowano to w czasie od lipca 1922 r. do listopada 1926 r., w rozciągłości około $\frac{3}{4}$ planowanych zamierzeń.

Dalsze uzupełnianie koniecznych zabudowań i urządzeń mechanicznych jest w toku.

Oprócz przeprowadzenia urządzeń istniejących ubikacji, jak wyżej nadmienilem, pobudowano także w całości lub częściowo konieczne nowe pomieszczenia dla niektórych warsztatów podręcznych przy parowozowniach, a mianowicie:

W Rybniku nowe pomieszczenie dla celów mechanicznych; magazyn, biura i stolarnię maszynową umieszczono w ubikacji dotychczasowego warsztatu podręcznego.

W Lublińcu pomieszczenie dla całego warsztatu podręcznego z magazynem, biurami i pomieszkaniem dla naczelnika parowozowni.

W Nowym Bytomiu, Maciejkowicach, Jaśkowicach i Szyb Pauliny nowe pomieszczenia dla podręcznych warsztatów naprawczych kolei wąskotorowych.

W Ligocie Pszcz. wybudowano nową halę montażową wraz z torami dla naprawy wagonów, jak również magazyn na smary, oraz szopy na skład żelaza i drzewa.

Plany, montaż, budowlę, oraz większość zakupów przeprowadziła, wzgl. wykonała Dyrekcja we własnym zakresie. Wszelkie obrabiarki i znaczną część motorów elektrycznych, potrzebnych dla napędu pomienionych urządzeń warsztatowych, zakupiło i dostarczyło Ministerstwo Kolei w Warszawie.

W projekcie na najbliższą przyszłość jest jeszcze zaznaczone rozszerzenie warsztatu naprawczego w Tarn. Górach, gdzie będzie się odbywać naprawa parowozów i wozów towarowych w zakresie znacznie większym niż dotychczas.

W lipcu 1925 r. zakupiono od firmy prywatnej, nowo zbudowane warsztaty dla napraw wagonów towarowych w Piotrowicach.

Do chwili obecnej t. j. do końca listopada 1926 r. zainstalowano i uruchomiono nowych obrabiarek:

	do metali 136 sztuk,	do drzewa 17 sztuk
starych obrabiarek było	46	10
czyli pracuje obecnie obrabiarek razem	182 sztuki	27 sztuk
ogółem: 209 obrabiarek.		

Przy pomocy powyższych obrabiarek i reszty urządzeń mechanicznych przeprowadza się obecnie we własnych warsztatach około 75% całej pracy naprawczej Górnośląskiego taboru kolejowego, w porównaniu z 10% takiej naprawczej pracy wykonywanej z roku 1922.

Historję rozwoju kolejnictwa Polskiego na Górnym Śląsku, ocenić można należycie tylko po uprzytomnieniu sobie całokształtu kwestji komunikacyjnych Europy w ogólności, gdyż niepodobna traktować sprawy komunikacji na Górnym Śląsku w oderwaniu od zagadnień komunikacyjnych całego Państwa Polskiego i krajów sąsiednich.

Kto się bowiem wgłębił w tajniki budowy wielkich państw, ten zauważył, że dzieje rozbudowy państwowości narodów, są nierozzerwalnie połączone z historją rozbudowy dróg komunikacyjnych ich Państw.

Poważniejszą rolę w dziejach ludzkości odegrały tylko te Państwa, które potrafiły dobrze rozwiązać u siebie kwestję komunikacyjną t. zn. dostosować ustrój sieci komunikacyjnych do położenia geograficznego, oraz do potrzeb gospodarczych i strategicznych kraju.

Państwo, chcąc zapewnić sobie przyszłość, musi wyzyskać do granic ostatnich warunki geograficzne, topograficzne i gospodarcze swego kraju, przy rozbudowie swych środków komunikacyjnych, a więc: wyzyskać dostęp do morza, zużytkować system rzeczny do rozbudowy dróg wodnych, połączyć okolice przemysłowe z obszarami rolniczymi i poprowadzić główne szlaki komunikacyjne tak, ażeby one skierowały handel światowy przez centrale gospodarczo polityczne, leżące na terytorjum państwa, wyzyskać w okolicach górzystych siłę wodną do elektryfikacji kolei itd. itd.

Mamy w historii dużo przykładów na to, że te państwa, które nie potrafiły należycie rozwiązać u siebie kwestji komunikacyjnej, nie tylko gospodarczo — podupadły, lecz zostały rozbite przez małe państewka, które nad pierwszymi górowały umiejętnością organizowania swych środków komunikacyjnych.

Przykład: mała Grecja burzy olbrzymie państwa Perskie. Natomiast takie małe państwa, jak Szwajcaria, Holandia, Danja, których natura nie wyposażyla zbyt hojnie swemi bogactwami, zdobyły sobie wielki dobrobyt i niezależność polityczną tylko dzięki wyzyskaniu warunków geograficznych do opanowania wielkich dróg handlowych przez racjonalną rozbudowę środków komunikacyjnych. W Holandji i Danji żegluga morska rozwinęła handel zamorski, zaś w Szwajcarii wysoko rozwinięte kolejnictwo umożliwiło tranzyt między środkową i południową Europą.

Nie mam zamiaru robić wykładu o znaczeniu rozwoju komunikacji w historii budowy Państw, a chcę tylko zwrócić uwagę na to, jakimi momentami powinniśmy się kierować, ażeby racjonalnie ująć problem komunikacyjny w odradzającej się państwowości Polskiej.

Jeden rzut oka na mapę dziesiętnej Polski poucza nas o tem, że żadne z państw Europy nie znalazło się w tak niekorzystnych warunkach komunikacyjnych, jak Polska. Państwa zaborcze, które dzierżyły władzę nad ziemią dawniej Rzeczypospolitej, właśnie w okresie powstania kolei żelaznych i rozbudowy głównych arterji kolejowych w Europie, nie uwzględniały żywotnych potrzeb kraju, lecz budowały koleje na terenach polskich według swych odrębnych potrzeb strategicznych i gospodarczych.

I tak Rosja nie tylko, że utrudniała budowę linii kolejowych na terenie tak zwanej Kongresówki, ale kierowała wszystkie biegnące przez kraj „Przywiślański“ koleje na Petersburg i Moskwę, mając przytem na oku cel defenzywny t. j. połączenie fortec, jak Modlin, Dęblin, Łuck, Równo i Dubno z garnizonami w głębi Rosji.

Także Austria nie uwzględniała interesów gospodarczych Małopolski, a kierowała się również strategicznymi celami, budując swe linje transwersalne, które ostatecznie oparte były o Wiedeń i Budapeszt.

Nie inaczej zapatrywały się także i Prusy na rozbudowę kolejnictwa we Wielkopolsce i na Pomorzu. I tutaj przyświecał Niemcom cel strategiczny, gdyż sieć kolejowa na tych ziemiach obliczona była na ruchy ofenzywne przeciw Rosji. Nawet na Górnym Śląsku Prusy nie uwzględniały gospodarczych potrzeb kraju, gdyż uważały przemysł Górnośląski za niepożądaną konkurencję dla przemysłu Nadrenji i Westfalji, które to kraje rząd niemiecki otaczał szczególną opieką.

Niewystarczające połączenie kolejowe między Górnym Śląskiem a Wielkopolską przez Kluczbork, oraz między Górno-Śląskiem a Wrocławiem, świadczy, że Niemcom zależało raczej na dławieniu przemysłu Górnośląskiego, niż na jego rozwoju. Kierując się temi zasadami, państwa zaborcze wybudowały na ziemiach polskich sieć kolejową o charakterze centryfugalnym t. j. w stosunku do centrum Polski, odśrodkowym. Nie potrzebuję chyba dodawać, jaki destrukcyjny wpływ wywarłyby takie koleje „centryfugalne“ na życie gospodarcze Polski, gdyby nie zmieniono ustroju naszej sieci kolejowej. Uważam, że pierwszym warunkiem ugruntowania państwowości Polskiej, jest jaknajszysze przebudowanie systemu sieci kolejowej pozostałej po zaborcach i dostosowanie go do gospodarczych i strategicznych potrzeb kraju.

Rozwodzić się nadtem, które linje należałoby przebudować i jakie nowe wybudować na całym obszarze Rzeczypospolitej, ażeby umożliwić skuteczną obronę naszych granic, odsłoniętych ku wschodowi, zachodowi i północy, oraz jakie linje wybudować by należało, ażeby zadość uczynić potrzebom gospodarczym całego Państwa, obecnie nie będę.

Chcę się dziś ograniczyć do potrzeb komunikacyjnych Województwa Śląskiego, które jako kraj wybitnie przemysłowy, jest tak nierozdzielnie połączony z interesami gospodarczymi całej Polski, że rozwiązanie kwestji komunikacyjnej na Górnym Śląsku jest równocześnie rozwiązaniem problemu komunikacyjnego w całym Państwie.

Powiedziałem na wstępie, że każde Państwo powinno między innemi umieć wykorzystać dostęp do morza.

W naszym wypadku powinno Państwo Polskie zbliżyć Śląsko-Krakowsko-Dąbrowskie Zagłębie do morza Polskiego, a to przez wybudowanie kolei, któraby

z Katowic biegła w prostej linii przez Częstochowę, Sieradz, Toruń, do Gdańska i Gdyni. Tą drogą eksportowałyby Śląsk swój węgiel i swoje żelazo przez Gdańsk i Gdynię na Bałtyk i przywoziłyby wysoko procentową rudę żelazną ze Szwecji. Ta linia także połączyłaby uprzemysłowiony Śląsk z zachodnimi obszarami byłej Kongresówki, w większej części pozbawionej dotychczas komunikacji kolejowej. Jeżeli się tej linii bliżej przypatrzymy, to zauważymy, że droga prowadząca z Gdyni przez Gdańsk, Toruń, Sieradz, Częstochowę, Katowice i Bogumin, to pierwszy etap przyszłej wielkiej drogi handlowej, łączącej Bałtyk z Morzem Adriatyckim — linii łączącej Gdynię z Tryjestem.

Że taka linia nie powstała już dawniej, szukać należy powodów w tem, że sprzeczne interesa polityczne i gospodarcze zaborczych Prus, i Rosji nie pozwalały na wybudowanie takiej linii. Dziś, kiedy kordony duszące życie gospodarcze Polski usunięto, powinniśmy sferom miarodajnym zwrócić uwagę na to, że wybudowanie najkrótszego połączenia kolejowego między Katowicami a Gdańskiem, leży nie tylko w interesie całej Rzeczypospolitej, lecz także w interesie gospodarczym Europy.

Drugim morzem, do którego zbliżyć należy przemysł górnośląski, to Morze Czarne. Do tego morza, które jest bramą dla blizkiego Wschodu, prowadzi nas droga, która powinna iść z Katowic przez Kraków, Lwów i Sniatyń do granicy Rumuńskiej i stamtąd do Konstancy. Tą drogą szedłby nasz węgiel i nasze żelazo do Rumunii i tą drogą eksportowalibyśmy Śląskie wyroby przemysłowe na Ukrainę, Bałkan i do Turcji.

Linia ta istnieje wprawdzie, chodzi tylko o rozbudowę stacji granicznych jak Szczakowa, Oświęcim i Dziedzice, które wskutek swej małej pojemności i małej przełotności, odcinają Śląsk od jego wschodnich rynków zbytu. Należałoby przytem także ułatwić połączenie powyższego szlaku z terenami naftowymi wschodniej Małopolski.

W ten sposób uzyskałby Śląsk połączenie z wielką magistralą prowadzącą z zachodu na wschód Europy, z linią biegnącą z Paryża przez Pragę, Bogumin, Kraków, Lwów do Konstancy i Odesy.

Trzeci kierunek dróg żelaznych, który powinien zespolic Śląsk ze swą macierzą Polską, to północny-wschód. Chodzi o rozbudowę systemu linii kolejowych, któreby z Katowic biegły w prostej linii na Warszawę, Białystok, Wilno, Turmonty do Rygi i do Petersburgu. Tą drogą szłyby wyroby przemysłu górniczo-hutniczego ze Zagłębia Śląskiego w poszukiwaniu dogodnych rynków zbytu na północny-wschód i do krajów bałtyckich.

Ta linia krzyżowałaby się także ze szlakiem, który prowadzi z zachodniej Europy na północny-wschód t. zn. z Paryża przez Pragę, Bogumin, Warszawę i Petersburg.

Widzimy tutaj, że interes kraju pod każdym względem pokrywa się interesem Europy. Innemi słowy utrwalenie bytu Państwa Polskiego, rozwój jego życia gospodarczego i rozbudowa sieci kolejowych w myśl potrzeb Państwa Polskiego, jest kardynalnym warunkiem gospodarczej odbudowy Europy. Kwestja sanacji gospodarczej Europy i pacyfikacji stosunków międzynarodowych, to kwestja racjonalnej rozbudowy kolejnictwa Polskiego, a w szczególności jak najściślejszego zespolenia kolei Śląskich z kolejami reszty ziem — Polskich.

Teraz zapytanie: co Polska uczyniła, ażeby się do tego celu zbliżyć?

Słyszysz się ogólne utyskiwanie na niedomagania komunikacyjne między Śląskiem i zagranicą. Ile w tych utyskiwaniach jest uzasadnienia, a ile niesłusznych pretensyj do Polskiego zarządu kolejowego, niechaj wyjaśnią następujące notatki:

Już niemiecka Dyrekcja w Katowicach zwracała uwagę w swych raportach do „Pana ministra“ w Berlinie na konieczność rozbudowy sieci kolejowej na Górnym Śląsku, a w szczególności w jego południowej części.

Pomimo, że Dyrekcja Katowicka rozporządzała takimi dużymi dworcami rozdzielczymi jak Gliwice, Pyskowice, Kędzierzyn i Opole, były skargi na trudności ruchowe na porządku dziennym. Jeżeli się zważy, że Niemcy mieli do dyspozycji duże warsztaty w Gliwicach, w Raciborzu i Opolu, a pomimo to w swych sprawozdaniach utyskiwali na niedomagania w służbie trakcyjnej, to łatwo sobie wyobrazić, w jak ciężkiem położeniu znalazł się Zarząd kolejowy Polski, który pozbawiony wszystkich wielkich dworców przetokowych i wszystkich warsztatów parowozowych i wagonowych, musiał z personelem niewyszkolonym i nieprzygotowanym objąć i utrzymać ruch na sieci kolejowej, która przez podział Śląska i wycięcie Bytomia została w podwójny sposób okaleczona.

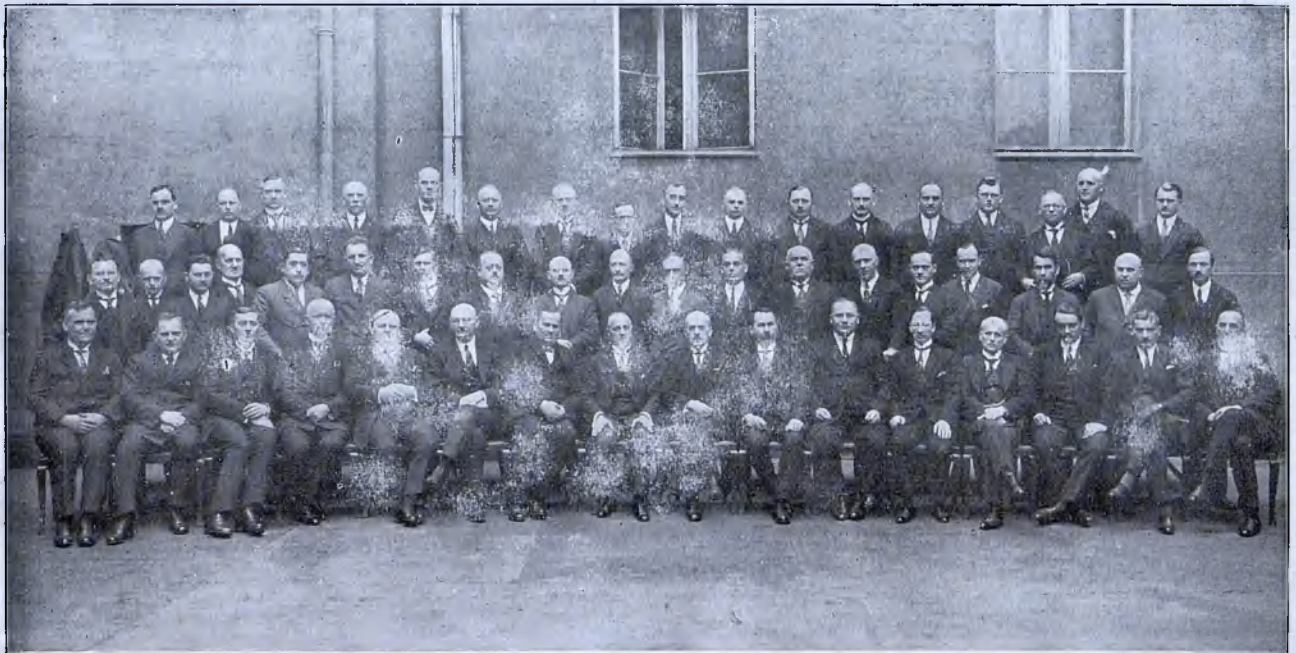
To też Niemcy z absolutną pewnością liczyli na to, że koleje Górnośląskie, po objęciu ich przez Zarząd Polski, najpóźniej po tygodniu staną i spowodują katastrofę w przemyśle Śląskim, niszcząc go na przeciąg paru lat.

W tym kierunku urabiali opinię zagraniczną, zapewniając koła polityczne i finansowe Anglii, że Polska absolutnie nie będzie w stanie utrzymać życia gospodarczego na Górnym Śląsku na dotychczasowym poziomie.

Można sobie wyobrazić, jakim tryumfem byłoby to dla polityki niemieckiej, gdyby się były te przewidywania spełniły. Niemcy przygotowali tę katastrofę komu-



Bankiet urządzony w Murckach G. Śląsk w roku 1925 na cześć przyjazdu p. Ministra inż. Tyszki i Dyrektorów Departamentu.



Grupa wyższych urzędników kolejowych D. K. P. Katowice w roku 1926 z Prezesem inż. Rucińskim.



Poświęcenie linii Szarlej—Chorzów w Stacji Dąbrówka Wielka w roku 1925.



Poświęcenie linii Szarlej—Chorzów w Stacji Brzeziny Śl. w roku 1925.



Nowo wybudowany dom mieszkalny urzędników D. K. P.
Katowice ul. Gliwicka.



Nowo wybudowany dom mieszkalny urzędników D. K. P.
Katowice ul. Sądowa.



Trasa linii Brzeziny—Szarlej D. K. P. Katowice.



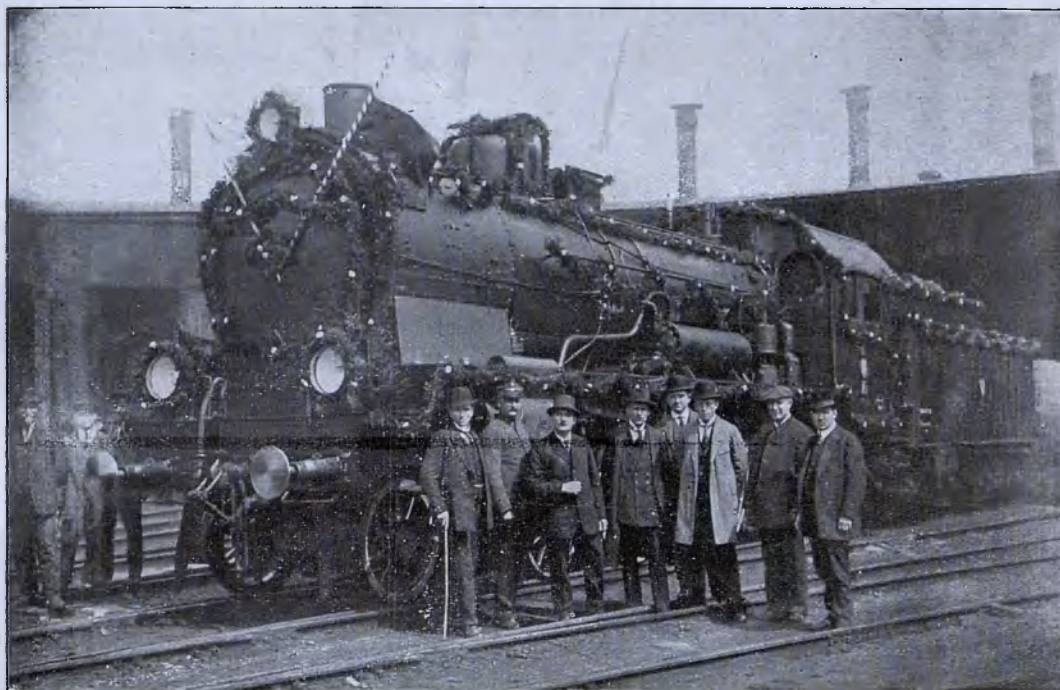
Stacja Brzeziny Śląskie D. K. P. Katowice (nowo wybudowana).



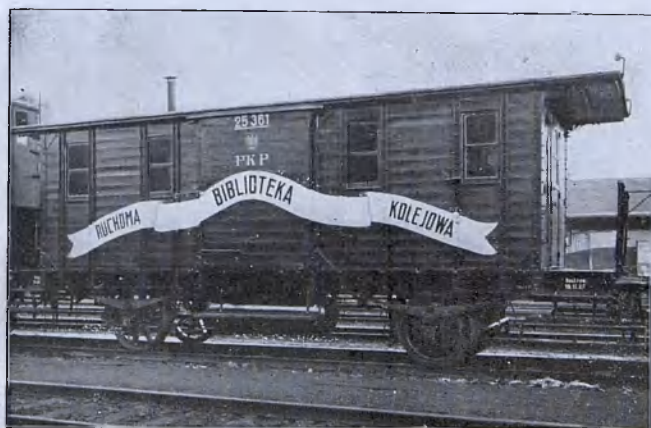
Nowo wybudowana stacja Strumień D. K. P. Katowice.



Przebudowa tunelu na linii Chorzów—Szarlej D. K. P. Katowice.



Udekorowany parowóz D. K. P. Katowice, prowadzący pociąg nadzwyczajny od stacji Dziedzice z Marszałkiem Francji Fochem w dniu 2. maja 1924 r.

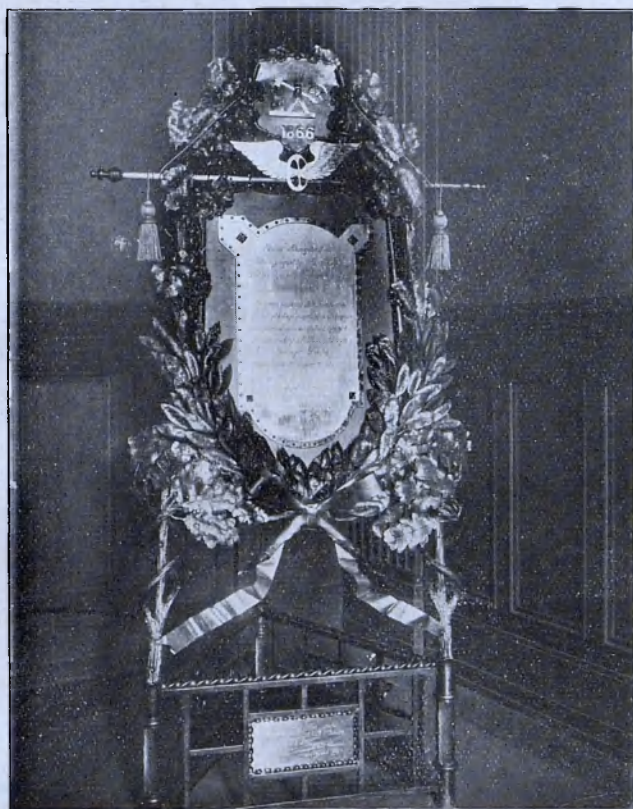


Ruchoma Biblioteka Kolejowa D. K. P. Katowice, wędrująca po całym G. Śląsku, zasilać pracowników kolejowych w książki do czytania.



Widok zewnętrzny wagonu Ruchomej Wystawy Lotniczej Wojew. Komitetu Kolejowego L. O. P. P.





Dar wykonany przez uczni warsztatów kolejowych Huty Marta D. K. P. Katowice z okazji sześćciolecia plebiscytu G. Śląska został wręczony w dniu 30. marca 27 r. o godz. 12-tej Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej Prof. Dr. Ignacemu Mościckiemu przez Prezesa D. K. P. Katowice Inż. Bogusł. Dobrzyckiego i Naczelnika Wydz. Mech. inż. A. Rybickiego.



Nowo wybudowany budynek mieszkalny stacji Strumień D. K. P. Katowice.



Stacja Makoszowy D. K. P. Katowice (nowo wybudowana).

nikacyjną, a w dalszej konsekwencji przemysłową na Górnym Śląsku, bardzo sumiennie i bardzo gorliwie. Między innymi zaniedbywali naprawy nawierzchni na liniach Górnośląskich i zaniechali napraw mostów, oraz innych obiektów i urządzeń kolejowych. Ażeby pozbawić parowozy wody, zaprzestali czyszczenie wodociągów, prowadzących do parowozowni z takim skutkiem, że po objęciu Kolei przez Zarząd Polski, znalazły się nasze parowozy bez wody i musiały urządzać objazdy po całym węźle katowickim w poszukiwaniu za wodą. W jakim stanie oddali Niemcy wodociągi, najlepiej zilustruje kawałek rury, który kazałem wyciąć z rurociągu Jaśkowice-Orzesze i który wykazuje, że woda w najlepszym razie mogła się tylko sączyć. Ten odcinek rury kazałem na pamiątkę gospodarki niemieckiej przechować. Niepotrzebuję chyba podkreślać, w jakim stanie znajdowały się parowozy, które nam Niemcy byli zmuszeni oddać i które były odbierane ze względu na nagłość objęcia kol. bardzo pośpiesznie przez zmaltretowane władze Polskie.

Zaraz po pierwszych wyjazdach okazało się, że odziedziczyliśmy po Niemcach nie parowozy reklamowane jako „deutsche Musterware“, lecz jako parowozy „Kriegsersatz“. Jeżeli się do tego stanu parowozów doliczy fakt, że prawie cały kierowniczy personel parowozowy oświadczył, iż przechodzi do służby niemieckiej, do czego ją władze niemieckie bardzo gorliwie namawiały, i że polscy maszyniści częściowo dopiero po objęciu Kolei mogli się zaznajomić z odmienną konstrukcją parowozów niemieckich, to można rozumieć, dlaczego Niemcy z taką absolutną pewnością liczyli na Polską katastrofę ruchową.

Do sprawnego uruchomienia kolei Górnośląskich, Niemcy potrzebowali 395 parowozów. Zaś po podziale Śląska okazała się potrzeba dla Polskiego Górnego-Śląska 265 parowozów zdolnych do ruchu, podkreślam zdolnych do ruchu (obecnie 282 parow.)

W dniu 18. czerwca 1922 r. t. j. w pierwszym dniu kolejnictwa Polskiego na Górnym Śląsku, Dyrekcja posiadała około 170 parowozów. Brak około 90 parowozów, licząc na normalny ruch, dał się ogromnie odczuć. Zaznaczam, że parowozy odebrane z niemieckiej Dyrekcji nie były wszystkie w dobrym stanie, a wskutek braku parowozów (około 90) musiano forsować ruch temi parowozami, niedając im należytego czasu do naprawy. Przydzielenie z Polskich sąsiednich Dyrekcji około 20, następnie 70 parowozów do pomocy, okazały małą pomoc, gdyż odebrane z Niemiec, wskutek forsownej jazdy zmniejszyły swą użyteczność o 70%.

Uszkodzenia parowozów i wozów ciągle się wzmagaly, gdyż młody i stosunkowo nieodpowiedni personel maszynowy bezwiednie je psuł i zjawisko to groziło rozszerzeniem się na cały organizm kolejowy. Gdyby ruch kolejowy wówczas zawiodł, musiałyby runąć bez wątpienia, oprócz innych komplikacji, także gospodarka krajowa wzgl. przemysł.

Według statystyki kolejowej znajdowało się w roku 1914 w warsztatach niemieckich i innych krajach 21% chorych parowozów, a 8% chorych wozów towarowych. Ta cyfra nie długo po przejściu kolejnictwa zwiększyła się prawie do 40%, która następnie zmniejszyła się do 35% wzgl. 17% przy wozach. Skąd pochodził ten niepokojący wzrost uszkodzeń parowozów i wozów? Przyczynę tego szukać należy w ogromie ruchu kolejowego na Polskim Górnym Śląsku. Ponieważ Zarząd Kolejowy musiał podolać tej niezwyklej w porównaniu z innymi Dyrekcjami kolejowymi pracy parowozowej, liczba zaś zużytych parowozów i wozów w pierwszych miesiącach wzrastała. Zwracam uwagę, że nie tylko wskutek powyższych niedomagań, ale też i bardzo młodego i niewykwalifikowanego personelu tak ruchowego jak maszynowego, przyczyniającego się do zbyt długich postojów pociągów po stacjach było przyczyną, że parowozy we warsztatach kolejowych swoje postoje celem napraw, coraz bardziej skracaly i nie pozostało należytego czasu, aby powstające uszkodzenia nalezyć i w swoim czasie usunąć i przeto uniknąć większych uszkodzeń. Statystyka wykazuje, że spóźnienia pociągów w pierwszych miesiącach na Górnym-Śląsku wynosiły w ogólnej sumie do 6500 godzin tygodniowo.

Również dalszą przyczyną niedomagań był kompletny brak warsztatów kolejowych i materiału zapasowego, które to do utrzymania zdolnych do ruchu parowozów i wozów dużo się przyczyniły. Tu nie potrzeba fachowców, by nalezyć ocenić trudną pracę jaką Dyrekcja Kolei Górnośląskich miała do przezwyciężenia. Dziś warsztaty przy parowozowniach są na ukończeniu, zaś warsztat pom. w Marta Hucie wprawdzie bardzo skromny jako na tutejsze stosunki, przeprowadza naprawę parowozów. Zaznaczyć muszę, że i prywatne instytucje przyszły z pomocą kolejnictwu Polskiemu, gdyż wzięły do naprawy tak wogony jak i parowozy.

Z powodu wielkiego zużycia i zniszczenia taboru kolejowego w czasie długoletniej wojny, okazało się koniecznem odnowienie taboru kolejowego na kolejach europejskich.

Także na Górnym Śląsku w miarę odbudowania kraju wymagają się zapotrzebowania taboru kolejowego, im dłużej zaś z uzupełnieniem, lub odnowieniem taboru będzie się zwlekać, tym większe będzie zapotrzebowanie. Poznawszy stosunki panujące na kolejach Górnośląskich Polskich, trzeba przyznać, że brak odpowiednich lokomotyw i wozów jest daleko większym, aniżeli w innych Dyrekcjach. Brak ten wzrastać będzie w miarę, gdy z powodu ulepszenia stosunków gospodarczych w kraju, wzmoże się i większy obrót taboru.

Koniecznem więc będzie zająć się jeszcze szybszem obudowaniem parku parowozowego i wozowego, gdyż w teraźniejszych warunkach nieodpowiednie siły pędowe trudno będzie zastąpić nowemi, a w każdym razie nie tak prędko będzie je można dostać i nie zawsze w wymaganej formie.

W czasie przedwojennym, parki parowozowe poszczególnych Państw rozbudowywały się po mału, lecz planowo. Odnawiały się one bardzo wolno, z powodu, że parowozy długo były zdolne do użytku; istniały więc wielkie ilości parowozów starszej i nowszej konstrukcji.

Z przydzielonych nam na Górnym Śląsku parowozów starszych typów, wielka ich część nie odpowiada już teraźniejszemu wymaganiom kolejnictwa, wobec tego bardzo trudno parowozy te, dostosować do coraz bardziej wzrastających potrzeb w kolejnictwie. Ze względu na wielką ilość parowozów starszych typów, nie można często kroć zastosować korzystnych i pod względem gospodarczym jako dobrze uznanych zasad do wykonania służby trakcyi i przepisów ruchowych.

Największe trudności w eksploatacji kolei Górnośląskich polegają na nierównomiernych swych wzniesieniach w stosunku do gęstej sieci kolejowej, których sprawność możnaby jedynie powiększyć przez zwiększenie obciążenia pociągów, a zmniejszenie czasu jazdy. Dla takich przestrzeni powinny być budowane specjalne parowozy (odpowiadające nowoczesnym warunkom). Na kolejach niemieckich, rosyjskich i austriackich zmniejszyły się parki parowozowe znacznie, z powodu oddania parowozów „zwycięzcom” w charakterze odszkodowań wojennych. Wobec tego zwiększyła się i u nas ilość parowozów, lecz równocześnie zwiększyła się ilość różnych typów parowozów. W czasie wojennym uskutecziano budowy parowozów bezcelowo tak, że nowe te dostawy zwiększyły jeszcze bardziej niejednorodność typów.

Co do rozbudowy tutejszej sieci kolejowej, to wybudowano linie Makoszowy—Mizerów (3 km), Hajduki—Kochłowice, Brzeziny—Błuszczów (12 km), Warszawice—Chybie (13 km) i Chorzów—Szarlej (12 km) i nową linię Kalety—Herby—Podzamcze.

Rozbudowano także znacznie dworce w Chebziu, w Ligocie Pszczyńskiej i Suminie. Zaś dalszej rozbudowy oczekują stacje: Lubliniec, Łaziska, Rydułtowy i Mysłowice.

Znaczenie ekonomiczne powyższych połączeń kolejowych daje się przedstawić następująco: połączenie kolejowe Chorzów—Szarlej (kolej dwutorowa i dla pociągów pospiesznych) ma na celu ominięcie węzła Bytomskiego, temsamem przejazd do północnej części Górnego Śląska po terytorjum polskiem, co także stanowi część linii wybudowanej w roku 1926 w kierunku Poznania przez Kalety—Podzamcze z ominięciem niemieckiej części Górnego Śląska.

Połączenie Makoszowy—Mizerów ma na celu ominięcie przejazdu przez Gliwice, a temsamem skrócenie drogi. Połączenie Hajduki—Kochłowice odciąża kolosalnie stację Katowice, tak dla ruchu osobowego jak i towarowego, przy przejeździe w kierunku z części północnej do południowej Górnego Śląska. Kolej Warszawice—Chybie łączy południową część Górnego Śląska z linią kolejową Wiedeń—Kraków a także prócz transportu węgla, ułatwia eksport buraków cukrowych do Chybia, których wielkie pola znajdują się nad Odrą w południowo-zachodniej części Górnego Śląska.

Rozszerzenie dworca Chebzie spełnia to samo zadanie, jakie miała stacja Gliwice t. j. skoncentrowanie całego zestawczego ruchu towarowego, odciążając częściowo tem samem małą i ciasną stację Katowice.

Jako dyrektywę zasadniczą powinniśmy mieć na oku, że całe życie gospodarcze na Górnym Śląsku, dotychczas sztucznie połączone ze zachodem, skutek centralistycznej polityki Prus, musi prędzej czy później skierować się ku swym naturalnym rynkom Polskim, t. j. na wschód. Już w roku 1916 zwracał wielki przemysł Górnośląski uwagę kanclerzowi Bethmann-Hollwegowi na konieczność anektowania Królestwa Polskiego, które nazwali magnaci przemysłowi w swym memorjale „Naturalnem dopełnieniem Śląska i jego bogatego przemysłu”. Ten ich „Drang nach Osten” powinniśmy dziś przekształcić na dążenie jak najściślejszego zespolenia Śląska z resztą Polski.

Obecne przesilenie w tutejszym przemyśle dałoby się także łatwiej opanować, gdyby projektowana rozbudowa komunikacji w kierunku Polski była już przynajmniej

częściowo zrealizowaną. Nasze rynki wewnętrzne na węgiel, koks, żelazo i cynk, byłyby już przyzwyczajone do większej pojemności i większej zdolności konsumcyjnej.

Dlatego niepowinniśmy tracić czasu i właśnie ten okres przesileniowy wyzyskać do rozbudowy, by zawczasu przygotować teren dla nowego rozkwitu przemysłu Górnośląskiego, a z nim do nowego rozpędu życia gospodarczego całej Polski.

Dziś, kiedy z racji 6-cio letniej rocznicy plebiscytu na Polskim Górnym Śląsku konstatujemy fakt silnego nierozzerwalnego zespołu tej dzielnicy z resztą Macierzy, wyżej wylane rozważania o przebytej przeszłości, jak również o tendencjach przyszłych, nakazuje nam przyznanie pozwanym zasług narodowych dla tych pierwszych pionierów Polaków na polu fachowej energicznej pracy z nadzwyczajnymi trudnościami, które były stworzone i energicznie kontynuowane przez zaborców, którym zależało nadzwyczajnie na niepowodzeniu służbowym tych pierwszych Polaków.

Inżynier Aureli Rybicki

Naczelnik Wydziału Mechan. D. K. P. Katowice.

Część IV.

Wyciąg z referatów przedkładanych przez D. K. P. Katowice do M. K.

Działalność kulturalno-oświatowa.

Prace kulturalno-społeczne rozpoczęto od propagandy muzyki i pieśni Polskich, przez zorganizowanie i utrzymywanie Kolejowego Kółka Śpiewackiego i Orkiestry Kolejowej. Dalej pragnąc odciągnąć młodszych pracowników kolejowych i dzieci starszych pracowników kolejowych od wstępowania do, pozostających pod wpływami niemieckimi, organizacji sportowych, utworzono Kolejowy Klub Sportowy, który wybudował własne boisko i zajmuje jedno z wybitniejszych miejsc wśród sportowych stowarzyszeń.

Stopniowo wybija się, co do działalności, Stowarzyszenie Kolejarzy, które zwraca główną uwagę na rozpowszechnianie książki polskiej i zajmuje się zakładaniem bibliotek.

Dyrekcja Katowicka nie poprzestaje tylko na subwencjonowaniu stowarzyszeń kulturalno-oświatowych, lecz bezpośrednio organizuje i prowadzi tego rodzaju instytucje, jako kursa dokształcające i Ruchomą Bibliotekę.

Pierwsze kursa dokształcające zorganizowała Dyrekcja w roku 1925. Korzystało z nich 378 pracowników kolejowych.

Drugą serję kursów otworzyła Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach z dniem 1. kwietnia 1927 r. Jednocześnie organizując trzy rodzaje kursów:

- 1) kursa przygotowawcze, na których zaznajamia się uczestników z językiem polskim w słowie i piśmie.
- 2) kursa niższe, które mają na celu dać uczestnikom wiadomości obywatelskie, wymagane od byłych absolwentów czterech klas gimnazjalnych, i
- 3) kursa wyższe, na których mają uczestnicy uzyskać wiadomości wymagane od obywateli, którzy ukończyli gimnazjum.

Kursa te trwać będą przez 10 miesięcy i prowadzone są w 27 oddziałach.

Kursa przygotowawcze są bezpłatne, na kursach niższych opłacają uczestnicy po 2 zł. a na kursach wyższych po 4 zł. miesięcznie. — Na kursa zgłosiło się razem 1361 pracowników kolejowych. — Koszta tych kursów przewiduje się w kwocie 44 000 zł.

Oprócz tego zorganizowała Dyrekcja Katowicka i uruchomiła w dniu 1. lutego br. Ruchomą Bibliotekę Kolejową. Biblioteka ta mieści się w 2 wagonach, z których każdy obsługuje pewne linje i stacje w ściśle oznaczonych dniach i godzinach, celem wypożyczania książek. — W ten sposób zaopatruje Dyrekcja w książki 99 stacji kolejowych. — Biljoteka ruchoma liczy obecnie mniejwięcej 6000 książek, z których około 2500 pochodzi z darów (od T. C. L., Stowarzyszenia Kolejarzy i od osób prywatnych) a inne zostały zakupione za kwotę 12000 zł. — W miesiącu lutym i marcu wypożyczono około 8000 książek, to jest ilość, równą połowie ilości wszystkich pracowników kolejowych, zajętych na Górnym Śląsku. Sprawy nowych budowli i zarządzeń, które wykonała D. K. P. Katowice w myśl rozporządzenia Rządu — wykazane są w Części III.

Działalność humanitarna.

Część humanitarnych przedsięwzięć i świadczeń w okręgu Dyrekcji Katowickiej dokonywana jest bezpośrednio przez Dyrekcję Kolei, zaś drugą część dokonują Kolejowa Kasa Chorych i Kolejowa Kasa Emerytalna.

Z funduszków państwowych przeznaczono 110000 zł. na udzielenie bezprocentowych pożyczek, a nadto wydaje się rocznie przeszło 50000 na bezzwrotne zapomogi. Prócz tego pokrywa się od 1. kwietnia 1925 r. wydatki na państwową pomoc lekarską dla pracowników etatowych.

Do końca marca 1925 r. pracownicy etatowi, których było przeszło 4000, zmuszeni byli w czasie choroby pokrywać wydatki na leczenie z własnych funduszków; od czasu zaś wprowadzenia państwowej pomocy lekarskiej, otrzymują oni w razie swej choroby, lub też w razie zachorowania członków rodziny, bezpłatną opiekę lekarską a środki lecznicze za 25% normalne oceny. Również Zarząd Polskich Kolei wydał bardzo poważne kwoty na budowę domów mieszkalnych, których wykonano 32 dla 203 mieszkańców o 775 ubikacjach.

Kolejowa Kasa Emerytalna dokonała w czasie od 1922 r. następujących dzieł, wychodzących poza normalne świadczenia statutowe:

- 1) Wybudowała w Rybniku i w Ligocie 31 domów mieszkalnych za 2800000 zł. i w ten sposób dostarczyła pracownikom kolejowym 119 mieszkań.

Kolonja zaś Kolejowej Kasy Emerytalnej w Ligocie liczy 15 domów, w których mieści się 67 mieszkań. Koszta budowy tej kolonii wynoszą 1700000 zł. Kolonja zaś Kolejowej Kasy Emerytalnej w Rybniku liczy 16 domów, w których mieści się 52 mieszkań. Koszta tej budowy wynoszą 1100000 zł. Obie kolonie są już od kilku miesięcy zamieszkałe.

Wydział Obwodu Górnośląskiego Kolejowej Kasy Emerytalnej, uczestniczy nadto w jednej trzeciej części w budowie sanatorium Kolejowej Kasy Emerytalnej dla płucno-chorych w Chodzieży, a kosztujące 3000000 zł.

Na Górnym Śląsku odczuwa się brak odpowiednich zakładów dla leczenia płucno-chorych, postanowiono przeto zorganizować własne zakłady w miejscowościach, które najbardziej się do tego nadają.

W roku 1923 zakupiła Kolejowa Kasa Chorych w Zakopanem willę i po odpowiednim przerobieniu, urządziła w niej w roku 1925 dom wypoczynkowy dla płucno-chorych. Koszta kupna i urządzenia tego domu wynoszą przeszło 100000 zł.

Stale może przebywać w powyższym Zakładzie 20 kuracjuszków.

Pierwszych kuracjuszków wysłano do Zakopanego w czerwcu 1925 r. a od tego czasu przebywało tam na Koszt Kolejowej Kasy Chorych 300 kuracjuszków przez 4849 dni.

W roku 1926 rozpoczęła Kasa Chorych budowę sanatorium dla płucno-chorych w Wilkowicach (Wilkowice-Bystra) obok Bielska.

Sanatorium to obliczone jest na 50 kuracjuszków i ma kosztować przeszło 600000 zł.

Oprócz tego urządza Kolejowa Kasa Chorych kolonie letnie dla dzieci pracowników kolejowych. W roku 1926 urządziła taką kolonję dla dzieci, potrzebujących kąpieli solankowych w Jastrzębiu-Zdrój. Korzystało z niej 87 dzieci (razem 2481 dni).

Utrzymanie tej kolonii kosztowało 10035 zł.

Udział Kolejarzy Śląskich w Lidze Obrony Powietrznej Państwa.

Równocześnie z tworzeniem się Sekcji Kolejowych w innych Dyrekcjach Kolejowych całej Polski, zwołano w tutejszej D. K. P. Katowice w dniu 11. X. 1924 r. zebranie konstytucyjne L. O. P. P., na którem w zrozumieniu ważności sprawy utworzono Wojewódzką Sekcję Kolejową L. O. P. P.

Działalność organizacyjna przedstawia się następująco: W całym Okręgu P. K. P. utworzono 64 kół z ilością 15835 członków rzeczywistych, wpłacających 50 groszy miesięcznie jako wkładkę członkowską L. O. P. P.

Działalność propagandowa: Razem z Wojewódzkim Komitetem urządziła Sekcja Kolejowa 2 „Tygodnie Lotnicze“. Prócz tego wygłoszono 174 odczytów o Lotnictwie, oraz rozrzucono wielkie ilości ulotków lotniczych. Rozdzielano poszczególnym kołom L. O. P. P. bezpłatnie pisma lotnicze. Urządzono Loterję Fantową, wydano specjalny numer kolejowy L. O. P. P. w „Lotniku“. Przystąpiono do zorganizowania Bibliotek Lotniczych. Stworzono Ru c h o m ą Wystawę Lotniczą w dwóch wagonach kolejowych objeżdżających stale cały Górny Śląsk. Wyświetlano filmy i przeżroczka lotnicze.



Grupa wyższych urzędników D. K. P. Katowice z Prezesem inż. Dobrzyckim
w dniu 11. IV. 1927 r.



Grupa wyższych urzędników Naczelnego Polskiego Komitetu Kolei Górnośląskich w Bytomiu
z Prezesem Wiktorem Millerem.



Poświęcenie konsumu kolejowego w Katowicach w roku 1923
Dr. Banaszkiewicz, wice-prezes inż. Ruciński, Ks. Dr. Kubina, Prezes inż. Nosowicz.



Reprezentanci Związków Zawodowych pracowników kol. w D. K. P. Katowice.

Działalność finansowa od 1924 roku:

1) Wpisowe	15 948.— zł.
2) Składki członkowskie	157 733 29 „
3) Jednorazowa ofiara na zakup samolotu	21 694.85 „
4) Dobrowolne składki złożone przez Oddział Mechan. Katowice	4 816.— „
5) I-szy „Tydzień Lotniczy“	16 730.— „
6) II-gi „Tydzień Lotniczy“	7 254.50 „
7) Dzień Lotniczy	2 489.— „
8) Loteria Fantowa	4 150.— „
9) Dochód z zabaw	750.80 „
Razem	231 568.— zł.

M. Charnas.

Naukowa Organizacja Pracy i jej rozwój w D. K. P. Katowice.

Naukową Organizację Pracy powołał do życia w r. 1925 inżynier Aureli Rybicki, Naczelnik Wydziału Mechanicznego D. K. P. Katowice.

Początkowo działalność polegała na wewnętrznym skonsolidowaniu się wszystkich grup Naukowej Organizacji Pracy w okręgu Śląskim, oraz przeprowadzenie propagandy nowych idei wśród kierowniczych sfer kolejarskich. Jednym z głównych środków osiągnięcia celu, zostały utworzone kursa Naukowej Organizacji Pracy z następującym programem wykładów:

Wykłady ogólnego charakteru, zaznamiające z zasadami N. Org. Pracy z szczególnym uwzględnieniem możliwego i praktycznego zastosowania ich specjalnie do warunków kolejowych, a mianowicie: Psychotechnika, chronometraż, gospodarka parowozowa i wagonowa, organizacja warsztatów, gospodarka cieplna i sprawy ruchowe.

Prelegentami byli: pp. inżynier Rybicki, inżynier Ateński, inż. Chrzanowski, inż. Buchaczkowski, Dyr. Drzewicki, Dr. Cukrzyński i szereg innych z przemysłu prywatnego.

Zainteresowanie się kursami było znaczne i wyraziło się już w pierwszym roku w liczbie 150 słuchaczy. Za dodatniem zapoczątkowaniem akcji, można uważać zastosowanie zasad N. O. P. do wprowadzonej premii w warsztatach kolejowych D. K. P. Katowice, które dały bardzo dobre wyniki.

Wydział Drogowy D. K. P. Katowice zastosowuje zasady N. Org. Pr. w szerokim zakresie. Wydział Eksploatacyjny dopiero zapoczątkowuje.

Obecna liczba słuchaczy przewyższa 300, z których Wydział Mechaniczny liczy 240, Wydział Drogowy 60 i kilkunastu Wydział Eksploatacyjny.

Na przyszłość, co do działalności praktycznej, grupa kolejowa N. Org. Pracy opracowuje program i podstawy do zapoczątkowania naukowych badań, normalizacji taborów i ich napraw.

Inż. E. Peczek.

Część V. Zakończenie.

Ogrom pracy i poświęcenia tkwi w historii polskiego kolejnictwa na Górnym Śląsku: Rzesze szarych i cichych pracowników kolejowych z pełnym poświęceniem i oddaniem się, prowadziły prace przedwstępne konspiracyjne, przygotowując i umożliwiając skuteczne wybuchy powstańcze. Tej skromnej i na zewnątrz nie występującej pracy na oko, rzadko kto docenić może, a jednakże jak olbrzymie zasługi położyli ci wszyscy kolejarze, którzy z zaparciem się siebie, narażając się na utratę stanowisk, chleba, mienia a nawet i życia, w pracy dla przywrócenia Górnego Śląska do macierzy Polski, nie ustawiali i jej całym sercem i duszą się oddali. Gdyby kolejarze a tem samem i koleje podczas Górno Śląskich powstań nie były dopisały, gdyby nie było się udało kolejom przeprowadzić aprowizacji, przegrupowań powstańców i dowozu materiałów wojennych, to nawet najlepiej organizowane powstania musiałyby być upaść, a tem samem i pogрузić na zawsze sprawę wolności polskiego Górnego Śląska.

Za tę pracę, za to poświęcenie i oddanie się sprawie narodowej, cześć Wam kolejarze, niech to krótkie wspomnienie tego coście zdziałali będzie dla Was osłoda w chwilach czarnych i ciężkich. Z wspomnień tych czerpcie przekonanie, że najwyższy

Wasz obowiązek wobec Kraju i Ojczyzny wypełniliście w całej pełni. A jeżeli czasami ogarnie Was zniechęcenie, jeżeli zdawać się Wam będzie, że jesteście pokrzywdzeni, to złóżcie i to również na ołtarzu Ojczyzny. Pamiętajcie zawsze o tem, że my, budując Polskę, musimy dużo poświęcić, by ją mieć taką, jaką sobie wymarzyliśmy — wielką, potężną i wspaniałą — że taką Polską, jaką mieć pragniemy, cieszyć się będą dopiero nasze dzieci. Tak jak dobry ojciec dba o swe dzieci, by im było lepiej niż jemu, tak samo i Wy kolejarze pracując usilnie i wytrwale dla polskiego kolejnictwa, pracujecie dla przyszłości Waszych dzieci i wnuków, którzy Was błogosławić będą za to, żeście się okazali prawymi i dobrymi Polakami.

Dewizą Waszej pracy, Waszej działalności dla kraju, niechaj będzie ten krótki wierszyk, który w chwilach zniechęcenia powtarzajcie Waszym dzieciom, Waszej Rodzinie.

Z Polską zbratani
W jeden kraj złani,
Stojąc w szeregach
Na granic brzegach
My Prapolacy
Górnoślązacy.

Do Boga wołamy
Jemu przysiegamy,
Że bronić będziemy
Póki my żyjemy
Śląska Piastowskiego
Śląska Wszechpolskiego.

Inż. Dobrzycki
Prezes
Dyrekcji Kolei Państwowych
Katowice.



Nr. 4587. 3

Biblioteka Śląska w Katowicach

Id: 0030000707251



III 1615

Pracownia Śląska