





~~149622~~

943.8 : 625.1

~~943.8~~
~~625.1~~

Po długiej, narodowej nocy wzeszło słońce wolności!
Pękły okowy... luty wróg został upokorzony... sprawiedliwości stało się zadość.

Nowe życie narodowe kłębi się... huczy... wre...

Dla Ojczyzny nastąpiła nowa era... Poprzez knut więzienia, Sybir szliśmy naprzód — ufni, że znój nasz dla Ojczyzny wyda plon zbożny.

Gdy wybiła godzina dziejowa, gdy padło hasło wyrwania z rąk wroga kolei polskich, jak jeden mąż stanęliśmy wszyscy do apelu.

Jesteśmy dumni, że nam przypadł ten wielki zaszczyt, iż nazwać się możemy pierwszymi pracownikami kolei żelaznych w odrodzonej Polsce.

Przeto w dniu pierwszej, a tak wielkiej dla nas Rocznicy poświęcamy nasz pamiętnik

DROGIEJ OJCZYŹNIE

dla której pracę i życie gotowiśmy ponieść w ofierze.

„Polacy! Obecnie już losy Ojczyzny w znacznej mierze w naszych spoczywają rękach. Okażmy się godnymi tych potężnych nadziei, które z górą przez wiek żywili wśród ucisku i niedoli Ojcowie nasi. Niech umilknie wszystko co nas wzajemnie dzieli, a niech zabrzmi jeden wielki głos „Polska Zjednoczona a Niepodległa“.

Czyż znalazł się choć jeden polak, którego nerwami nie targnęły te przedziwne a wzniosłe wyrazy, zawarte w orędziu Rady Regencyjnej z dnia 7-go października 1918 roku. Jak świat długi i szeroki, ze wszystkich zakątków ziemi, gdzie zamieszkał polak-tułacz, zmuszony opuścić swą ojcowiznę, pofrunęły w stronę rodzinną, niby ptactwo przelotne, myśli tych, co czuli w sobie iskrę Nieśmiertelnego Ducha Polskiego i tętno polskiego serca. Myśli zestrzeliły się w jednym punkcie, a nim była Polska. Przy Tobie jesteśmy, Ojczyzno, rozkazuj!

A ci w kraju, szczęśliwi, co czynem mogli zadokumentować, że, mimo wszystkie wysiłki wrogów, skierowane ku temu, by podeptać i zniszczyć pierwiastki polskości, ocknęli się ze snu letargicznego. Bo jakże..... Los tej Ukochanej, los Polski, której imię przez długie lat szeregi było uosobieniem lasu szubienic i setek tysięcy krzyżów cmentarnych, miał w rękach Jej synów spoczywać...

Któżby wahał się dla Niej wszystko poświęcić? Wszak tylko dla wiary w Nią nie załamaliśmy się w mrokach udręki i szarzyzny jakiegś oraz beznadziejnej pustki podczas ciężkich prób niewoli.

Stąd ten żywiołowy wybuch i poryw ku wolności, co zdumiał wrogów, ztąd to potężne wyładowanie energii potencjalnej, zaklętej w sanktuarjum chramu narodowego w owej chwili, gdy zdawało się ciemierzcom, iż odnieśli ostatnie nad Polską zwycięstwo. Załopotawszy skrzydłami, wysoko wzniosł się w przestworza Orzeł Biały — symbol wolności.....

A jednocześnie pod podmuchem jakiegoś, rzekłbyś zło-

wieszczonego, wiatru zapadały się w przepaść zmurszałe trony naszych gnębicieli.

I stał się cud legendarny: wstała w całej swej krasie Polska, zerwawszy kajdany niewoli.

Kolejarz polski, jak każdy inny prawy syn Matki-Ojczyzny ni chwili nie zwlekał, gdy wyczuł, iż Ona potrzebuje pomocy. Jako Polak obywatel żarty był zawsze tęsknicą pracy ku chwale swej Ojczyzny na wybranym warsztacie. Niestety, zdawało się mu to niedościgłym marzeniem... choć wierzył kolejarz-polak, iż kiedyś nastąpić ta chwila musi, bo i po nocy wszak dzień nastaje... Owionięty tchnieniem wolności, usłyszawszy pobudkę, niby hejnał, targający sercem Polskiem, kolejarz polak począł przejmować na swojej ziemi własne koleje. Przejął je, ku podziwowi wrogów, szybko i sprawnie, przejął tak, iż ruch pociągów nie został ani na chwilę wstrzymany: zatrzymanie ruchu w owym czasie groziło nieobliczalnymi następstwami...

Kolejarz polski stanął na wysokości zadania zaraz w pierwszych chwilach objęcia posterunków.

Obecna Dyrekcja Radomska była pierwszym ośrodkiem, wokół którego poczęły się skupiać prace, mające na celu podźwignięcie kolejnictwa rodzimego.

Z tych, umieszczonych bez komentarzy poniżej, strzępów wspomnień Pana Przewodniczącego Polskiej Komisji Odbiorczej, oraz Tych, którzy pierwsi wydierali z rąk najeźdźców austriackich koleje, dokładnie można zdać sobie sprawę z tego, jakim uczuciem był przeniknięty kolejarz polski w owym czasie.

Warto przytoczyć na tem miejscu jednak, na wieczną wszech rzeczy pamiątkę, ustępy jednego z pierwszych okólników służbowych pierwszego Prezesa Dyrekcji inż. J. Mrozowskiego, by dać wyraz temu tak dziwnie harmonijnemu drganiu serc polskich kolejarzy.

„Nareszcie nadeszła tak długo z upragnieniem oczekiwana chwila: polskie koleje zostały przejęte przez Władze Polskie. Szczęśliwym zrządzeniem losu nam pierwszym przypadł ten zaszczyt. Głęboko przekonany jestem, że każdy z nas odczuwa nie tylko dumę, ale i rozumie

całą ważność spadających stąd obowiązków, koleje to główne arterje społecznego organizmu: wszelkie naruszenia harmonji i porządku w ruchu kolejowym pociągają nieobliczalne straty dla kraju. Powinniśmy więc stać na straży tego porządku i nie dopuszczać żadnych zawiłkań w obecnej chwili organizacyjnej. Wierzę, że wszyscy stanimy, jak jeden mąż i wspólnymi siłami zrobimy wszystko, aby usprawiedliwić zaufanie, jakie nam okazała Ojczyzna, powołując nas na stanowiska kolejarzy Radomskiej Dyrekcji P. K. P.; zarazem pozwalam sobie złożyć serdeczne podziękowanie wszystkim związkom kolejowców i robotników, które swoją energją i czynną pracą przyczyniły się do rychłego przejęcia kolei i były mi wielce pomocne w tych przejściowych chwilach".

Koleje Radomskie nie były wyjątkiem w ogólnej gospodarce okupacyjnej kraju. Koleje te, wraz ze wszystkimi warsztatami naszej wytwórczości, niszczył wróg rozmyślnie, a z perfidją. Cel był jasny. Chodziło okupantom o to, by wyniszczyć kraj, uzależnić go od siebie ekonomicznie; zależność ekonomiczna pociąga siłą rzeczy zależność polityczną.

I oto upłynął pierwszy okres pracy organizacyjnej na eksploatowanych w ten sposób kolejach

Pocynamy nowy, rok drugi służenia kolejnictwu Polskiemu — Pan Prezes Dyrekcji Radomskiej w specjalnie poświęconym rocznicy okólniku służbowym z dnia 3-go listopada czyni bilans prac Dyrekcji. W okólniku tym czytamy:

"Upłynął rok twardych i mozolnych prac od chwili narodzin Kolejnictwa Polskiego". „W dniu 3-go listopada 1918 roku, my, kolejarze Dyrekcji Radomskiej, kładliśmy pierwsze podwaliny pod gmach rodzimego kolejnictwa; dziś, w pierwszą rocznicę tego dnia niezapomnianego, w którym sądzonem nam było rozpocząć pracę na swoich kolejach na chwałę wolnej i niepodległej Ojczyzny i ku pożytkowi swego społeczeństwa, mimowoli rzucamy okiem wstecz: wspominamy to, cośmy przy podjęciu prac planowali i co zdołaliśmy zrobić dotychczas. Zmagania z potęgującymi się stale przeciwnościami sprawiały, iż w pierwszych zwłaszcza okresach organizacji, podczas borykań z brakiem taboru, warsztatów, odpowiednio uzdolnionego personelu, były chwile, iż ręce opadały: nędza i wyniszczenie kraju spowodowane okropnościami długoletniej wojny robiły swoje; zdawało się nieraz, iż nie usprawiedlimy zaufania, jakim obdarzyła nas Polska. Dziś atoli z pewną dumą rzec można, że dołożyliśmy wszelkich starań, aby zrobić tyle, ile w czasach, któreśmy przeżyli, zdziałać można było.

Te usterki, czy niedokładności, jakie były w roku ubiegłym, odnoszę w zupełności na karb tej trudnej i zawsze doby organizacyjnej i ufam, iż cały podległy mi zastęp pracowników Dyrekcji Radomskiej przejmie się przeżywanym obecnie okresem przełomowych ciągle i dziejowych chwil w życiu Zmartwychwstałej Ojczyzny, a w dalszej pracy na Jej chwałę, a pożytek społeczeństwa będzie szukał i znajdzie ukojenie dla tych przykrości i braków rzeczy nieraz najpotrzebniejszych, jakie dziś cały świat wogóle, a nasza Ojczyzna, zmuszona dotychczas

bronić się przeciwko zakusom otaczających ją wrogów, w szczególności, przeżywa.

Dnia 11 listopada 1918 r. w sercu naszej Ojczyzny, w Jej stolicy, wydarta została z rąk najeźdźców przez Kolejarzy Warszawskich reszta kolei naszych. Te dwie rocznice musimy wspólnie obchodzić.

Z uwagi na ogólne położenie kraju, nie możemy odrywać się, dla uroczystego święcenia rocznicy Powstania Kolejnictwa Polskiego, od naszych prac codziennych. Ze wszechmiar więc zasługuje na uznanie myśl Komitetu Obchodu przeniesienia święta na pierwszą następującą po 3-cim niedzielę, t. j. na dzień 9 listopada. Niechże w dniu tym uroczystym dla każdego kolejarza — Polaka zamilkną spory i waśnie: ześpólny się i złączmy w dniu tym pod jednym sztandarem umiłowania Polski, wyryjmy na tym sztandarze przewodnią myśl naszą: „Przez żmudną pracę Polskę budujemy“ i mocno a po męsku postanówmy trwać i wytrwać na powierzonych warsztatach i nie ustajmy w pracy

„OJCZYŹNIE NA CHWAŁĘ
POTOMNOŚCI KU ZBUDOWANIU“.

I kolejarz, pracownik Dyrekcji Radomskiej, pojmie i zrozumie intencje Pana Prezesa Dyrekcji. Umilowawszy nade wszystko Polskę, kolejarz polski na zawsze jest i pozostanie wiernym Jej synem. Kolejarz polski unikać będzie tych błędów, w jakie może wpadał w pierwszym roku organizacyjnym. Współczesny kolejarz, jako Polak, którego duszę stale zatruwano jadem niewoli, dziś w radosnej dobie wolności, woła, wraz z poetą:

„Ziemio nasza nieszczęsna! Ranna, pokrwawiona,
Shańbiona i robactwem obcem splugawiona,
A jednak nieśmiertelna. Oporna i twarda
I męczeństwa świętością promienna i harda
Przetrwałaś wszystko. Ożyłaś! I znowu zielone
Trawy okryły Twoje łono obnażone,
I znowu się rozrodzą milionowe rody,
Odbudują się wioski, kościoły i grody,
Wzrosną zboża, okryją Cię lasy szumiące,
I znowu zaczniesz się życie bujne i tętniące,
I znowu zaczną się dzieje Polskiego Narodu.

(Wł. Tetmajer).

Kolejarz polski pojmuje całą ważność przeżywanego momentu i w tej państwowo-twórczej dobie życia Polski pracy swej nie poskapi:

„OJCZYŹNIE NA CHWAŁĘ
POTOMNOŚCI KU ZBUDOWANIU“.

Na skutek prośby Komitetu obchodu rocznicy powstania kolejnictwa polskiego na okręg Radomski, nie kuszając się na opis wyczerpujący, kreślę garść przeżytych osobiście wrażeń i dat historycznych z tych chwil niezapomnianych, gdy my polacy-kolejarze mogliśmy nareszcie stanąć do pracy na ojczy-
stych kolejach żelaznych i dorzucić nasze cegielki do odbudowy ukochanej Ojczyzny, a czekaliśmy na chwilę długo, niewymownie długo...

W początkach października roku 1918 otrzymałem od ówczesnego Ministra Handlu i Przemysłu p. Broniewskiego i szefa sekcji kolei żelaznych inż. Eberhardta propozycję objęcia stanowiska delegata rządu polskiego przy zarządzie kolei wojskowych, w ówczesnej okupacji austriackiej, dla kierownictwa pracami przygotowawczymi, w celu objęcia przez władze polskie zarządu temi kolejami. Co do atrybucji urzędu takiego delegata, prowadził rząd polski pertraktacje z władzami austriackimi, które chciały widzieć w nim rodzaj jakiegoś kontrolera, czy też asystenta przy jenerale, stojącym na czele ówczesnych kolei wojskowych w generał-gubernatorstwie lubelskim (Heeresbahn-Nord). Naturalnie podobna rola zupełnie nie odpowiadała temu celowi, do jakiego dążyć byliśmy obowiązani — najgłówniejszym zadaniem takiego delegata w pierwszym momencie powinno było być: 1) niedopuszczenie, aby austriacy wywieźli tabor i urządzenia kolejowe i wogóle nie dewastowali kolei i 2) stopniowe przygotowanie personelu dla objęcia zarządu temi kolejami, co miało nastąpić nie wcześniej niż 1 stycznia 1919 r. Tymczasem w październiku nastąpiła zmiana gabinetu, zostało utworzone Ministerstwo Komunikacji, do którego przeszła z Min. Handlu i Przemysłu sekcja kolei żelaznych. Na naradach z władzami okupacyjnymi ostatecznie postanowiono, że dla kierownictwa prac, zmierzających do przejęcia wszystkich działów zarządu cywilnego i gospodarczego od ówczesnych władz okupacyjnych austriackich w ręce Rządu polskiego będzie mianowany Generalny Komisarz Rządu polskiego. W skład tego Generalnego Komisarjatu mieli wchodzić delegaci ministerstw intere-

sowanych przy przejmowaniu władz, którzy samodzielnie mieli załatwiać powierzone im sprawy i komunikować się bezpośrednio z odpowiednimi ministerstwami.

Wyżej nakreślone urzędowe zadanie takiego delegata było za ciasne, nie odpowiadało istocie rzeczy i jeden człowiek nie mógłby podołać temu ogrowowi pracy, jaka rzeczywiście musiała by spaść na jego barki; prócz tego ówczesne wypadki historyczne pędziły z taką zawrotną szybkością, że trzeba było mieć w pogotowiu całą organizację, żeby w stosownej chwili móż wystąpić czynnie do do pracy. Od połowy października, nie czekając na oficjalne nominacje, wzięliśmy się do tej organizacji; — zostali wyznaczeni kierownicy przedewszystkiem wydziałów technicznych i przystąpiliśmy do układania budżetu eksploatacyjnego dla kolei w okupacji austriackiej. Kierownikiem wydziału drogowego i moim zastępcą był inż. J. Krzeczowski, wydziału mechanicznego inż. W. Krzyżanowski, wydziału zasobów inż. F. Rabek, telegrafu p. I. Łazowski, a przy układaniu budżetu wydziału ruchu przyjął bardzo chętny udział inż. Czapski. Pracowali również wtedy inż. Kaniewski i Górski.

Równocześnie zwróciłem się do Warszawskiego Związku b. pracowników kolejowych o przedstawienie mi stosownych kandydatów i tym sposobem mieliśmy przygotowanych ludzi na ważniejsze kierownicze posterunki. Z drugiej strony miałem wiadomości, że w Lublinie, Radomiu, Skarżysku, Kielcach i Strzemieszycach są już na miejscach kadry pracowników. Tym sposobem, w końcu października, gdyby trzeba było jechać na stanowiska (oficjalnych nominacji jeszcze nie było) mieliśmy ułożony budżet, wprowadzić bardzo przybliżony, ale zawsze pozwalający nam się orjentować w pierwszych chwilach naszej działalności i mieliśmy przygotowanych pracowników na większość stanowisk kierowniczych.

Najtrudniej było z wyborem kierownika wydziału ruchu; fachowców w tym dziale było zawsze bardzo niewiele, dużo Polaków nie wróciło jeszcze z emigracji. Prawie w ostatniej chwili zdecydował się jechać do Radomia ś. p. inż. Dąbrowski, który te najtrudniejsze dni organizacyjne spędził wśród nas i swoją niezmordowaną pracą i wyjątkowym spokojem ducha dużo się przyczynił do podtrzymania ruchu w tych przełomowych chwilach.

Ostatnie dni października przyniosły ze sobą wiadomość o rozpadaniu się monarchii austriackiej i naturalnie moja rola delegata zupełnie musiała się zmienić, dlatego też, gdy było postanowione, że 4 listopada mam stanąć w Lublinie, w celu omówienia kwestji przejęcia kolei z Generalnym Komisarzem rządu polskiego, którym został mianowany p. Juliusz Zdanowski, na mocy reskryptu Rady Regencyjnej z dn. 29/X-1918 r., i z generał-gubernatorem austriackim, otrzymałem 2 listopada 1918 r. nominację z daleko idącymi pełno-

mocnictwami w razie natychmiastowej potrzeby organizacji kolei,
treści następującej:

Warszawa, d. 2 listopada 1918 r.

Minister
Komunikacji
№ 146/18

Do
Pana Inżyniera
Józefa Mrozowskiego

NOMINACJA.

Mianuję Pana Delegatem Ministerstwa Komunikacji
do przejęcia kolei żelaznych od Władz Okupacyjnych na
terytorjum dotychczasowego C. i K. Generał-Gubernator-
stwa Wojskowego w Lublinie i Prezesem Komisji Odbiorczej.

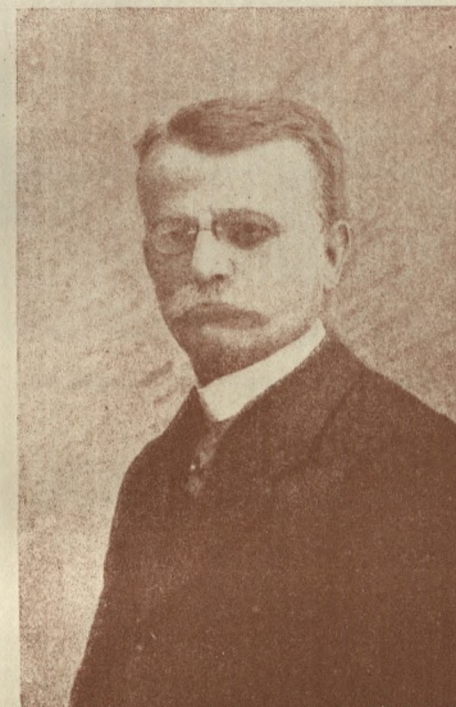
Zarazem polecam Panu organizować i zarządzać cza-
sowym zyskiem wyżej wskazanych kolei, w którym to
celu wyposażam Pana w pełnomocnictwa Prezesa Dyrek-
cji Kolejowej, z prawem mianowania tymczasowego wszyst-
kich pracowników niezbędnych do skutecznego odbioru
zysku kolei.

Minister (—) W. Paszkowski.

Jak się okazało, wyżej wymienione pełnomocnictwa były niezbędne
wobec zaszłych 2 listopada wydarzeń w okupacji austriackiej, a o któ-
rych do południa 3 listopada nic pewnego w Warszawie nie wie-
dziano.

3-go listopada wyjechaliśmy pociągiem do Lublina ja, inż. Krzecz-
kowski, inż. Krzyżanowski Dąbrowski, p.p. Łazowski i Klepacki.

W Dęblinie warszawskim dowiedzieliśmy się, że w okupacji
austriackiej miały miejsce poważne wydarzenia. Ludność, pod wpły-
wem wieści o rozkładzie Austrii i uczuć patriotycznych, wywołanych
przysięgą uroczystą żołnierza polskiego, wieczorem 2-go listopada
zaczęła rozbrajać austriaków, a kolejarze nasi zaczęli obejmować
w posiadanie koleje. W obawie interwencji władz niemieckich po-
ciągów z Dębłina radomskiego nie puszczano do Dębłina Warsz i od-
wrotnie tak, że tę drogę musieliśmy odbyć pieszo. W Dęblinie ra-
domskim zastałem już na stacji kolejarzy polskich i dowiedziałem się
dalszych szczegółów o odbieraniu kolei. Zamieszkali w każdym wię-
kszym węźle byli kolejarze polscy, którzy powrócili na swe dawne
popioły z emigracji rosyjskiej podzielili się samorzutnie na wydzia-
ły, na czele których stanęli „komisarze”; zadaniem ich było stopnio-
wo, w miarę możliwości, obsadzanie wszystkich stanowisk. Owemi ko-
misarzami, prawie bez wyjątku, okazali się ludzie, którzy już przez



JÓZEF MROZOWSKI,
Prezes Komisji Odbiorczej.



DWORZEC STACJI RADOM (PRZED SPALENIEM).



DWORZEC STACJI RADOM (PO SPALENIU).

nas byli wyznaczeni do objęcia stanowisk naczelników oddziałów. Naturalnie, akcja ta nie była skoordynowana, była wybuchem żywiołowym i trzeba ją było ująć i skierować na właściwe tory

Przedewszystkiem zajęto parowozownie, a nie wypuszczano po za granicę Dyrekcji ani jednego parowozu, ani jednego wagonu.

Ochrona mienia kolejowego wymagała, a dobro kr. ju nakazywało przedewszystkiem, aby wszelkimi siłami uniknąć przerwy lub zawieszenia ruchu kolejowego a dopiąć tego celu można było tylko utrzymaniem na swych stanowiskach urzędników austriackich, do chwili zamiany ich przez naszych kolejarzy, na to zaś trzeba było pewnego czasu. Przedewszystkiem, koniecznem było zajęcie wszystkich większych i węzłowych stacji, oraz stacji z personelem niemieckim; urzędnicy czesi otrzymali od swej Rady Narodowej rozkaz pozostawania w Polsce do chwili, gdy uznamy to za niezbędne — była to znaczna pomoc moralna. W drodze między Dęblinem a Lublinem wychodziłem na każdej stacji, uspokajałem personel stacyjny, obiecałem, że wszystkich odeślemy do ich ojczyzny i nikt nie zostanie skrzywdzony.

Dzień 4 listopada spędziłem częściowo w Lublinie, skąd dałem depeszę do wszystkich stacji na linii o swoim przyjeździe, w charakterze delegata Min. Kom. dla odebrania kolei, i po widzeniu się z Komisarzem generalnym p. Zdanowskim oraz wydaniu rozporządzeń w kwestji dalszej organizacji, wyjechałem do Radomia ekstra pociągiem prowadzonym już przez drużyny parowozową i konduktorską polskie. Podróż nasza nosiła cechę inspekcyjną i dyrektorowie wydziałów obsadzali stacje i dawali stosowne instrukcje nowemu personelowi.

Do Radomia przybyliśmy wieczorem; na dworcu oczekiwali nas inżynierowie Guerquen i Ukielski, którzy byli wyznaczeni przez ówczesną prowiz. radę miejską („piątkę“), jako czasowi komisarze do objęcia Zarządu kolei. Zaraz złożyli mi oni sprawozdanie ze swych czynności i z postępu objęcia stacji.

5-go listopada, o godzinie 9^{1/2} zrana, poszedłem w towarzystwie dyrektorów wydziałów do Zarządu Północnej Kolei Wojskowej (Heeresbahn Nord), obejmującego wszystkie koleje normalno torowe ówczesnego austriackiego generał-gubernatorstwa lubelskiego. Na czele tego zarządu stał generał-porucznik Ernest von Schaible (Feldmarschalleutnant Ernst von Scheible k. k. Minister a. D.) były minister kolei jednego z czasów wojennych gabinetów austriackich.

Gdym wszedł do jego gabinetu i oświadczył o celu swego przybycia, generał S. z pozornym spokojem i z całą wytwornością oświadczył swą gotowość do oddania kolei; dla omówienia technicznego, że się tak wyrażę, wykonania tego naznaczyliśmy na 4-ą godzinę po południu wspólną naradę z moimi dyrektorami wydziałów i naczelnikami oddziałów kolei wojskowej.

Z zarządu kolejowego poszedłem na posiedzenie Zarządu



Związku Radomskiego pracowników kolejowych, gdzie zostałem powitany przez wice-prezesa Zarządu p. Szczygłowskiego. Ze swej strony, z uczuciem głębokiego wzruszenia, witałem przyszłych swych pracowników, jako pierwszych polskich kolejarzy. Mówiłem, że pierwsze moje odwiedziny są do nich, że liczę na ich pomoc i współdziałanie i wzywałem ich do zakładania kooperatyw, mając na względzie ważność aprowizacji.

Na posiedzeniu popołudniowym z Zarządem wojskowym ustaliśmy tekst polski i niemiecki punktacji dla protokołu odbiorczego kolei; przewodniłem moim dążeniem było niedopuszczenie przerwy ruchu nawet chwilowej. Przerwa taka groziła katastrofą. Z powodu przewrotu w końcu października w Austrii, zaczęły w pierwszych dniach listopada napływać fale jeńców rosyjskich powracających z tamtąd oraz z Niemiec; z drugiej znowu strony, tłumy demoralizowanego żołdactwa austriackiego i węgierskiego dążyły do swych krajów i uprzedzały, że w razie odmowy przewiezienia ich, z bronią w ręku rzucą się na ludność.

W obawie takiej przerwy na wypadek, gdybyśmy nie zdążyli obsadzić główniejszych stanowisk na linii do chwili porzucenia ich przez urzędników austriackich, zmuszony byłem do czasu otrzymania wiadomości o objęciu stacji przewlekać chwilę ostatecznego urzędu węgierskiego przejęcia Zarządu kolei; austriacy zaś widząc, że już posiadamy w swej władzy główne punkty, i że przy jakimś oporze czy czynach złej woli, mogą ponieść surową karę i nieprędko wrócić do ojczystych stron, z obawy pełnili swe obowiązki na stacjach drugorzędnych.

Z tych więc powodów zamieściłem punkt, że Zarząd przejdzie w ręce polskiej komisji 9 listopada o godzinie 10-ej zrana, i że cały personel pozostaje na miejscu i pełni swe czynności, oraz że może być zwolniony jedynie za zgodą prezesa polskiej komisji odbiorczej, i że oddanie kolei musi być dokonane bez przerwy istniejącego ruchu.

Tym sposobem, za przerwę ruchu robiłem odpowiedzialnym Zarząd wojskowy; było to naturalnie tylko straszakiem, ale i to było jednym ze środków zapobiegawczych demoralizacji. Przez cały ten czas nasza praca organizacyjna była w pełnym biegu.

6-go listopada, zrana, przejeżdżał przez Radom generał Rozwadowski, ówczesny szef sztabu jeneralnego polskiego. Otrzymałem od niego zawiadomienie, że wszystkie koleje na wschód od st. Lublin, ze względów strategicznych, przechodzą do władz wojskowych polskich; stacja zaś Lublin i koleje na zachód do władz cywilnych.

Po widzeniu się z gen. Rozwadowskim, wyjechałem razem z dyrektorami wydziałów do Granicy i do Dąbrowy, w celu inspekcyjnym i zamówienia węgla na potrzeby kolei. A zapasy były prawie żadne.

Na stacjach spotykaliśmy pociągi z powracającymi do Rosji jeńcami; — organicznie bali się oni „jego“, t. j. Niemców, wypytывali się, gdzie „on“ jest, czy znowu ich nie weźmie do niewoli, opowiadali, że z jednego z eszelonów 100 ludzi uciekło koło Krakowa z obawy przed „nim“. Uspakajaliśmy ich oświadczeniami, że są polskie wojska, że swobodnie ich dowieziemy do Kowla, że tam „jego“ nie ma i że do Rosji dojadą.

Podobne dezercje były dla nas klęską; 7-go listopada spędziłem w Zagłębiu, 8-go wróciliśmy do Radomia, podpisaliśmy punktację odbiorczego protokołu, już wówczas nie przedstawiającego nic realnego, a 9-go zrana odszedł pociąg z austriakami z generałem v. Schauble na czele. Pozostały władze polskie, kolejarze polacy. Stan przejściowy się skończył i rozpoczęła się codzienna praca organizacyjna.

W tym okresie czasu, do 9 listopada, organizacja wszystkich wydziałów postępowała szybko, i do apelu stanęli przedewszystkiem ci, którym na sercu leżała troska o dobro ojczyzny, o losy kolei polskich; stanęli oni do warsztatów pracy, nie troszcząc się, nie pytając o wynagrodzenie, o pensję; stanęli, bo czuli, że to ich obowiązek, jako prawdziwych polskich kolejarzy, polskich obywateli kraju. W ciągu tygodnia wszystkie naprawnie były czynne i zupełnie zostały zorganizowane, wszystkie pociągi i parowozy były obsługiwane przez polskie drużyny parowozowe i konduktorskie, nawet straż warsztatów nieśli na swych barkach robotnicy kolejowi naprz. w Radomiu pod komendą p. Gajewskiego.

Nie trzeba zapominać, że ta nasza gorączkowa praca organizacyjna miała miejsce, kiedy połowa Polski jeszcze była pod władzą niemiecką i nikt nie przypuszczał, że ta władza tak prędko pryśnie, jak pryska bańka mydlana.

Komunikacja telefoniczna i pocztowa z Warszawą była utrudniona i prawie niemożliwa, trzeba było posyłać z wiadomościami specjalnych kurjerów, ludzi zaufanych i rola ta przypadła w udziale p. Ekiertowi, dzisiejszemu prezesowi komisji przedstawicielskiej Związku Radomskiego P. K. P.

W ostatnich czasach, przed oddaniem kolei, okupanci zaniechali najwidoczniej naprawy taboru, to też stan, w jakim zastaliśmy gospodarkę parowozową i wagonową, był nad wyraz smutny; stan taboru zdarnego do ruchu, pozostawiał wiele do życzenia; ilość taboru była zupełnie nie wystarczająca, a jeżeli do tego dodamy brak zapasów węgla, wzmożony ruch z jednej strony powracających jeńców rosyjskich, i z drugiej band żołdactwa austriackiego, dążącego do swych krajów, to będziemy mieć ponury obraz tego, co w tych pamiętnych chwilach widzieliśmy w obrębie Dyrekcji Radomskiej.

Chwilami zdawało się, że niedługo potrafimy utrzymać ruch

pociągów, zdawało się, że nie usprawiedlimy zaufania, jakim obdarzyła nas Polska, chwilami ręce opadały, jednakże zbiorowy wysiłek kolejarzy polskich, ich poczucie obowiązku i gorąca miłość Ojczyzny sprawiła, że w tej chwili przełomowej ani na jedną godzinę ruch pociągów nie został wstrzymany, ani zataimowany.

Głęboko wierzę w moc ducha pracownika kolejarza polaka, w jego miłość do Ojczyzny; głęboko wierzę, że swój warsztat pracy oddany mu przez społeczeństwo, będzie zawsze ochraniał, jak skarb swój najdroższy, nie wyda go wrogom polskości, nie pozwoli go naruszyć, ani zepsuć, ani na chwilę zatrzymać. Robotnik polski potrafi nie tylko dorównać, ale nawet przewyższyć swą pracą cudzoziemca; głęboko wierzę, że wspólnymi siłami potrafiemy nasze polskie kolejnictwo, wśród tej dziejowej burzy, nie tylko zachować, ale wzniesiemy je na szczyty doskonałości i to zrobimy naszymi wysiłkami, naszą pracą:

„Ojczyźnie na chwałę
Potomności ku zbudowaniu”.

J. MROZOWSKI.



JAN KRZECZKOWSKI,
Wice-Prezes Komisji Odbiorczej.



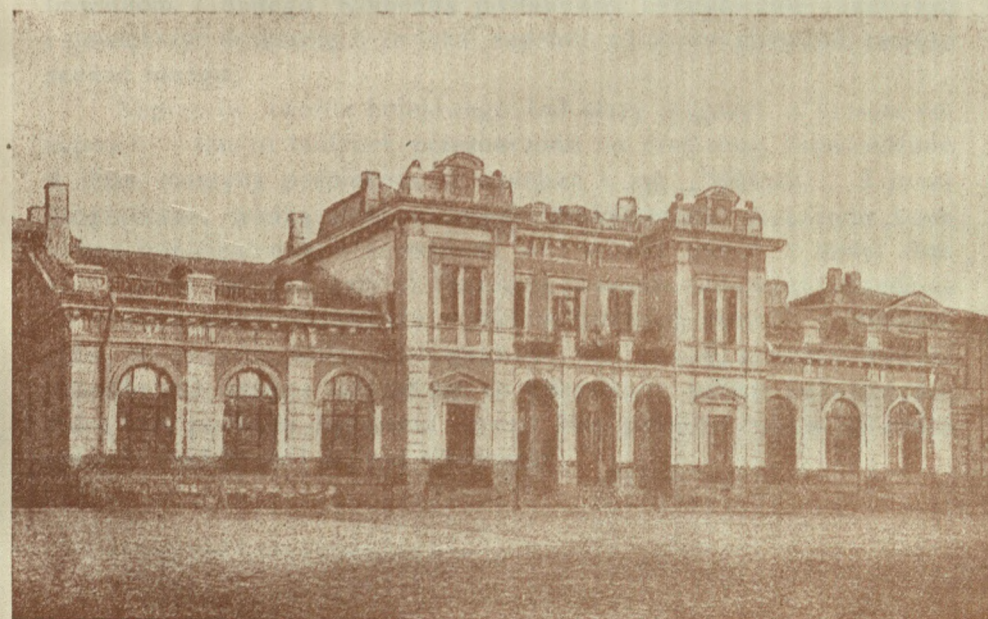
Inż. KRZYŻANOWSKI,
Członek Komisji Odbiorczej.



ANTONI SZCZYGŁOWSKI,
Delegat dla przyjęcia od okupantów Wy-
działów: Skarbowego i Dochodów.



RATUSZ W LUBLINIE.



DWORZEC W LUBLINIE.

Zapewne niejednego zaciekaWi, skąd Dyrekcja Radomska P.K.P. doszła do posiadania kompletnie urządzonej drukarni? Znając historję jej powstania, skreślam słów parę o jej początku, rozwoju i przejściu w ręce polskie.

Z początkiem objęcia przez okupantów zarządu kolei nasuwały się pewne trudności co do druków, potrzebnych zarządowi wojskowemu — bo druki czysto techniczne sprowadzano z Wiednia, bądź to z magazynów głównej Dyrekcji wiedeńskiej, bądź wykonywano je w Instytucie Geograficznym w Wiedniu — niezadługo okazała się konieczna potrzeba wykonywać rozmaite rozkazy, rozkłady jazdy pociągów wojskowych na miejscu. Z początku dawano do drukarni radomskich niektóre druki. później zaś, z powodu nieznamomości w tychże drukarniach języka niemieckiego sprowadzono dwóch Niemców, którzy pracowali dla okupantów w drukarni prywatnej. Praca ta nie odpowiadała wymaganiom, więc komenda wojskowo-kolejowa była zmuszoną wszelkie te braki usunąć. Sprowadzono z Wiednia jedną pośpieszną maszynę drukarską, trochę materiału drukarskiego i w Komendzie przy ul. Szerokiej w tak zw. „Heeresbahn-Kommando Nord“, w trzech małych pokojach, założono prowizoryczną drukarnię. — Pracowało w niej z początku dwóch maszynistów i pięciu zecerów. W krótkim czasie drukarnia ta nie mogła podołać licznym zapotrzebowaniom i dlatego Komenda postanowiła bezzwłocznie rozszerzyć i powiększyć drukarnię, a że lokal zupełnie na to nie pozwalał, zaczęto szukać innego.

Naprzeciw dworca kolejowego był stary magazyn z czasów rosyjskich — ten to budynek przeznaczono na drukarnię. Sprowadzono 2 duże maszyny pośpieszne, 2 mniejsze t. zw. „Bostonki“, 2 prasy litograficzne, wielką ilość materiału drukarskiego, urządzono kompletną introligatornię z maszynami — i w taki sposób z małej drukarni, mieszczącej się przy ul. Szerokiej, powstała drukarnia zakreślona na szeroką skalę. Pracowało w niej w ostatnich czasach 6 maszynistów, 30 zecerów, kilku introligatorów, tak, że cały personel wynosił przeszło 80 osób i składał się ze wszystkich prawie narodowości, które były podległe ówczesnej Austrii. Nas Polaków było w ostatnich czasach dwóch: ja i kolega Chojnacki.

Ostatnich dni października nie zapomnę nigdy. Głuche wieści niesły, że front bojowy włoski rozbity, że wszystko ucieka — i lada chwila nastąpi gwałtowny przewrót.

Nadszedł pamiętny dzień 1-go listopada. Był to dzień przełomowy w kolejniectwie wojskowym: wiedzieli już austriacy, że zarząd miasta 2-go listopada miał przejść w ręce polskie, ale jeszcze pannało pewne powątpiewanie, pewne wahanie się co do kolei.

W poniedziałek dnia 4-go listopada zaczęto zrzucać z czapek odznaki wojskowe, myśmy to zrobili naturalnie pierwsi: z początku patrzeli na nas Niemcy z pewną goryczą... za nami poszli Czesi — a później i sami Niemcy — klnąc wszystko i wszystkich odrywali oznaki z czapek i kołnierzy.

Tu muszę zaznaczyć, że od tej chwili ja wraz z kolegą pilnowaliśmy całego majątku i Niemcy zaczęli się liczyć z nami, wiedząc, że na każde nasze żądanie może nadejść pomoc wojskowa polska, która nawet w pewnej sprawie interweniowała. Później kazaliśmy stać obok drukarni warcie polskiej, tak, aby nikt niczego nie mógł wynieść. Widzieli oni, że wszystko usuwa się z ich rąk — i... zrezygnowali, czekając już tylko na chwilę wyjazdu do swych miejsc rodzinnych.

Zawezwano nas obu do Komendy polskiej i rozkazano pozostać na posterunku tak długo, dopóki ktoś z Dyrekcji nie obejmie majątku w posiadanie.

Dnia 8-go listopada reszta austriaków z drukarni wyjechała.

Dnia 10-go listopada zawezwał nas do Dyrekcji p. inż. Rabek, który stawiał pierwsze podwaliny pod Wydział Gospodarczy i wraz ze swoim sekretarzem p. Kowalikiem energicznie zajął się drukarnią, powierzając nam jej uruchomienie...

KAZIMIERZ JAN BŁCZAK
pomi. zarząd. Drukarnią kolejową.

....Zgodnie z zapadłą w Ministerstwie Przemysłu i Handlu decyzją, dnia 2-go listopada 1918 r. wyjechała z Warszawy Komisja dla przejęcia kolei żelaznych, leżących w b. okupacji austriackiej. Pociąg wiozący rzeczoną Komisję wyjechał o godzinie 7 min. 30 wieczorem z dworca Wiedeńskiego, kierując się na Dęblin, który był punktem granicznym okupacji niemieckiej i austriackiej.

Około godz. 12 w nocy przybyliśmy do Dęblina towarowego, który wówczas był jeszcze w rękach niemieckich, Dęblin zaś osobowy należący do okupacji austriackiej, był już zajęty przez naszych Legionistów i Polską Organizację Wojskową.

Jak wspominałem, pociąg doszedł tylko do Dęblina towarowego, gdyż dalej szyny były wyjęte i dlatego byliśmy zmuszeni udać się na piechotę do austriackiego. Po drodze spotykaliśmy warty polskie, które po wybadaniu przepuszczały nas dalej.

Stacja Dęblin osobowa była obsługiwana jeszcze przez władze austriackie, lecz komendantem stacji był już przedstawiciel Polskiej Organizacji Wojskowej.

Służbę przy telefonach i telegrafie pełnili urzędnicy austriaccy.

Z Dęblina wyjechaliśmy już dobrze po północy d. 3 listopada i bez przeszkód dojechaliśmy do Radomia o godz. 6 rano.

Około południa udaliśmy się do ówczesnej Dyrekcji wojskowej, gdzie przewodniczący Komisji odbiorczej wydał rozporządzenie natychmiastowego przejmowania pod zarząd polski telegrafu i centrali telefonicznych.

Tegoż dnia stacja telegrafu w Dyrekcji była już w naszym posiadaniu, jak również stacje: Lublin, Skarżysko, Kielce i Strzemieszyce, aczkolwiek obsługa techniczna częściowo składała się z Czechów, którzy — jak twierdzili — pozostali na miejscu w myśl zleceń otrzymanych jakoby z Pragi Czeskiej, by dać czynną pomoc Polakom obejmującym w swe posiadanie koleje, leżące w okupacji austriackiej.

Dnia 4-go listopada przejąłem od władz austriackich magazyny i warsztaty sygnałowe, które przez cały czas były pilnie strzeżone przez uzbrojonych członków P. O. W. i naszą bratnią kolejową. W tym czasie już wszystkie stacje telegrafu były w naszym posiadaniu i dozór techniczny, aczkolwiek nieliczny, obejmował całą linię.

Oddział I Wydziału Telegrafu w Kielcach objął kontroler p. Białkowski.

Oddział II w Skarżysku kontroler p. Samborski.

Oddział III w Lublinie kontroler p. Markiewicz.

Zarząd stacją telegrafu objął p. J. Klimkiewicz a dozór techniczny na miejscu p. Gorczyckiewicz...

E. DUDZIŃSKI.

W dniu 3-go listopada mija rok od chwili, kiedy pierwszy zastęp polskich kolejarzy objął w posiadanie drogi żelazne b. okupacji austriackiej Królestwa Kongresowego. Czyn ten, wzbudzający podziw błyskawicznością i planowością swego wykonania, niesłychanej wagi dla życia gospodarczego i politycznego, odradzającej się Polski, przyjmuje szczególne znaczenie, kiedy zważymy ówczesne położenie kraju.

Niewątpliwie niejednego z głębiej myślicy polaków przerażała myśl, co stanie się w momencie, kiedy trzeba będzie objąć te tak ważne arterie komunikacyjne. W kraju chaos, brak naczelnej władzy do pokierowania jakimkolwiek zbiorowym czynem — a czas biegnie, każda chwila stracona odbija się zgubnie na całej przyszłości, wyłaniającej się z mętów niepodległej Polski. Nie można dopuścić, aby choć jeden wagon, choć jeden parowóz został wywieziony. Inaczej — klęska.

Obawy były zupełnie słuszne. Kto naprawdę chce i może uświadomić sobie cały ogrom skutków, mogących być następstwem wywiezienia przez okupantów taboru kolejowego, zniszczenia urządzeń stacyjnych, pojmie całą doniosłość czynu kolejarzy polskich.

Proces objęcia kolei został przeprowadzony tak sprawnie, że błyskawicznością swego wykonania wprost oszołomił przerażonych okupantów. Postawił ich wobec faktu dokonanego.

Aby móc zrozumieć genezę powstania zastępów kolejarzy — żołnierzy, zdoinych do czynów, budzących podziw, połączony z szacunkiem, nie tylko u swoich, lecz i u cudzoziemców, należy sięgnąć znacznie w przeszłość.

Wiadomo wszystkim, że pracownicy kolejowi Polacy, służący na kolejach w byłym Królestwie Kongresowym, przy odstępowaniu wojsk rosyjskich, byli zmuszeni do opuszczenia Polski. Straszny los rozrzucił ich po całym obszarze b. imperjum rosyjskiego; od granic Rumunii i morza Czarnego po Archangielsk i Murman, od Mińska po Władywostok — nie było linii kolejowej, na której nie znalazłaby się, choć garstka kolejarzy polaków. Rozpyleni wśród oceanu rosyjskiego, pozbawieni mocnej organizacji, nie stracili ani na-

moment poczucia jedności, jakie daje wieloletnia praca przy wspólnym warsztacie, a przede wszystkim wspólne ukochanie Polski.

Gdy carat, wraz ze swym bezwzględny absolutyzmem, runął pod ciosami rewolucji marcowej — zniknął wraz z nim zakaz tworzenia organizacji o charakterze bardziej politycznym. Nastąpił okres zupełnej wolności.

Do duszy polaków wstąpiła dziwna nadzieja: chwila powrotu do kraju stała się jakby bliższą. Nie było miasta ani najmniejszej stacji, w Mandżurji, na Uralu, na Kaukazie, u brzegów morza Czarnego, czy też gdzie bliżej zachodu, czy na dalekiej północy — Murmanie, by, niezależnie od siebie, nie tworzyły się organizacje kolejarzy polaków. Przyświecała jedna myśl, jedno pragnienie: powrót do kraju i formowanie kadrów kolejarzy fachowców dla dróg żelaznych w przyszłej niepodległej Polsce. Ruch ten był żywiołowy, miało się wrażenie jakby jakieś siły skondensowane przez długie lata, znalazły nagle upust.

Zaczęła się znużająca praca organizacyjna, często spotykająca na swej drodze wiele przeszkód i trudności, lecz nigdy nie pozbawiona wiary w pomyślny rezultat wysiłków.

W celu stworzenia organizacji centralnej powrotu do kraju został zwołany do Moskwy zjazd kolejarzy polaków, pragnących powrócić do kraju. Z powodu fatalnych warunków komunikacyjnych i anarchji, jaką Rosja została ogarnięta, zaledwie część delegatów zdołała przyjechać na oznaczony termin. Pomimo to, zjazd odbył się i powziął cały szereg doniosłych rezolucji. Należy zaznaczyć, że wśród walk partyjnych, których areną stała się naówczas Rosja, zjazd zachował charakter apolityczny — szczerze polski, prześięknięty jedynie duchem narodowym.

Rewolucja bolszewicka wtrąciła Rosję w przepaść anarchji i walk bratobójczych. Szerokie plany, zakreszone przez zjazd, stały się wskutek nowych warunków niewykonalnymi.

Tymczasem nadeszła chwila powrotu do kraju. Każdy jak mógł, spieszył, by prędzej znaleźć się na ziemi ojczystej.

Tak skończył się pierwszy etap w rozwoju organizacji kolejarzy polaków z b. Królestwa Kongresowego.

Jakiż był jego rezultat?

Śmiało rzec można — jeden, lecz nieskończenie ważny: stworzył z masy kolejarzkiej pozbawionej poczucia jedności i wiary we własne siły zastępy ludzi uświadomionych, umiejących żyć życiem organizacyjnym, a nadewszystko solidarnych we wspólnych poczynaniach.

W końcu maja 1918 roku pierwsze gromady kolejarzy zaczęły powracać do dawnych siedzib, b. Królestwo Polskie znaleźli podzielone na dwie dzielnice: okupację niemiecką i austriacką. Przykre

to było uczucie znaleźć na ziemiach polskich jeszcze jedną granicę więcej. Tymbardziej, że dla powracających z Rosji przedostanie się z jednej okupacji do drugiej było połączone z trudnościami wprost nie do pokonania.

Powracający kolejarze w Warszawie i Lublinie znaleźli organizacje byłych pracowników kolejowych, którym udało się pozostać w Polsce. Były to stowarzyszenia bardziej o charakterze filantropijnym, niż zawodowym.

Świadomi siły, jaką daje jedność, wszyscy powracający bez chwili wahania, jak jeden mąż zapisali się do istniejących zrzeszeń.

To gremjalne wstąpienie zmieniło zasadniczo poprzedni charakter tych instytucji. Ze stowarzyszeń, pozbawionych większego znaczenia, w ciągu krótkiego czasu, stały się organizacjami, z którymi liczyć się byli zmuszeni nawet okupanci. Bogaci w doświadczenie, zdobyte w Rosji, zachartowani duchowo, kolejarze wyżyli wszystkie siły, by stworzyć instytucję możliwie jednolitą, solidarną w każdym wystąpieniu, a przede wszystkim dbającą o dobro nietylko własne, ile sprawy polskiej.

Należy jednak zaznaczyć, że w taktyce dwóch organizacji kolejarskich, stworzonych na terenach różnych okupacji, wkrótce dały się zauważyć pewne różnice.

Paromiesięczny pobyt w kraju licznych mas kolejarskich pozbawionych pracy zarobkowej wyczerpał ich środki materialne; coraz większa ilość przejadała resztki oszczędności, przywiezionych z Rosji. Głód zmuszał do szukania jakiegoś środka, który dałby możliwość przetrwania do chwili oczekiwanej — chwili objęcia kolei przez władzę polską.

Rząd okupacyjny austriacki, któremu z jednej strony nie na rękę była zbyt silna organizacja ludzi o bezwzględnie wroгим dla niego nastroju, a z drugiej odczuwając na własnych kolejach brak sił fachowych, postanowił wykorzystać to położenie i zwrócił się do kolejarzy polskich z propozycją objęcia całego szeregu posad w Galicji Wschodniej, Bukowinie i innych dalszych miejscowościach b. monarchji austro-węgierskiej.

Stanowiska organizacji warszawskiej i lubelskiej w kwestji stosunku do powyższej propozycji okazały się wręcz przeciwnymi.

Lublin był tym razem bardziej przewidującym. Lubelski zjazd delegatów kół kolejarskich rozrzuconych po całej okupacji austriackiej: w Radomiu, Skarżysku, Kielcach i Strzemieszycach wypowiedział się jasno, że nie pozwoli pod żadnym pozorem na rozbicie szeregów kolejarzy. Raczej z głodu przymierać, niż jeszcze raz opuścić swe gniazdo rodzinne — oto hasło, które zjednoczyło wszystkich.

Stosunki nawiązane z organizacjami galicyjskimi jeszcze w sier-

pniu, pozwoliły na zasięgnięcie opinii kolegów z za kordonu; okazała się ona identyczna ze stanowiskiem kolejarzy zebranych na zjeździe w Lublinie.

Warszawa pod wpływem błędnych orientacji i większego braku pracy, jak już zaznaczyłem, okazała się mniej przewidującą i była zdecydowaną na przyjęcie oferty austriackiej, na szczęście nastąpiły wkrótce wypadki, które nie pozwoliły na wprowadzenie w czyn tych zgubnych zamiarów.

Jednym z ważniejszych dążeń kolejarzy zgrupowanych w okupacji austriackiej było chwilowe zajęcie możliwie większej ilości posterunków na austriackiej kolei wojskowej, t. z. „Heeresbahn Nord“. Miano bowiem na uwagę, że w chwili stanowczej ludzie oddani organizacji mogą przynieść nieocenione usługi. Przewidywania te w następstwie okazały się najzupełniej słusznymi. Dzięki tym pracownikom, którzy zdecydowali się pracować u austriaków w warunkach wiele pozostawiających do życzenia, ocalona została cała masa wagonów i poważna ilość parowozów, okupanci bowiem prze-czuwając snąc bliski kres swego panowania, starali się wywozić możliwie większą ilość taboru kolejowego poza granice Polski.

Ażeby być w każdej chwili w zupełności przygotowaną do objęcia kolei, organizacja lubelska już we wrześniu przystąpiła do tworzenia Komisji wydziałowych. Zadaniem ich było wyznaczenie każdemu poszczególnemu pracownikowi odpowiedniej funkcji i posterunku, jaki winien był objąć w chwili decydującej. Zarządzenie to miało na celu stworzenie kadrów ludzi gotowych przystąpić w każdym momencie do pracy bez wahania i w należyтым porządku.

Nie należy sądzić, że działalność kolejarzy kończyła się jedynie na pracach przygotowawczych, dotyczących się objęcia kolejnictwa, przeciwnie brali oni udział we wszystkich poczynaniach społeczeństwa polskiego. Żaden czyn zbiorowy nie miał miejsca bez żywego udziału rzesz kolejarskich. Na własną rękę rozpoczęli robotę konspiracyjną — agitację wśród pracowników austriackich kolei wojskowych. Następnie za pomocą kilku wieców urządzanych na placach i w zabudowaniach stacyjnych zdołali oni obudzić silne wrzenie wśród niższej służby b. okupantów. Stanowisko, jakie zajęła ta ostatnia, w znacznej mierze przyczyniło się do pomyślnego przeprowadzenia akcji objęcia kolei.

Nadszedł wreszcie dzień decydujący — dzień 1-go listopada 1918 r.

Wiadomości, nadechodzące z frontu zachodniego o porażce wojsk koalicji niemieckiej, odbiły się potężnym echem wśród społeczeństwa polskiego. Atmosfera stała się do tego stopnia naprężona, że lada chwila należało oczekiwać potężnego odruchu, który jednym uderzeniem zerwałby więzy niewoli. Odgłosy zaburzeń antyrządowych, dochodzące z miast b. monarchji austro-węgierskiej, demonstracyjne

wielotysięczne pochody ludności lubelskiej wywołały zaniepokojenie wśród administracji okupacyjnej. Ferment wśród wojsk stacjonowanych w Lublinie był ostatecznym bodźcem ku żywiołowemu ruchowi powstańczemu.

Kolejarze, którzy zawsze w pierwszych szeregach brali udział we wszelkich ogólnonarodowych wystąpieniach i tym razem nie zawiedli pokładanych w nich nadziei

Zgromadzeni obok siedziby swego Związku, wspólnie z luźnymi gromadami wojskowymi, ruszyli na sąsiedni plac Katedralny. Tam, w obliczu monumentalnej budowli kościoła, pamiętającego okresy największej świetności i upadku Rzeczypospolitej, złożyli przysięgę pod własnym sztandarem o barwach narodowych, że służyć będą wiernie i uczciwie sprawie wolności narodu. Chwila ta miała charakter niesłychanie podniosły. Każdego przenikał duch samozaparcia i wiary w pomyślną przyszłość odradzającej się Polski. W imię tej świętej idei cała ta masa steranych tułaczek kolejarzy gotowa była poświęcić bodaj życie. Po ukończeniu uroczystości przysięgi, lokal Stowarzyszenia wypełnił się szybko b. pracownikami kolejowymi.

Po szeregu wysoce patriotycznych przemówień, postanowiono jednomyślnie objąć natychmiast koleje.

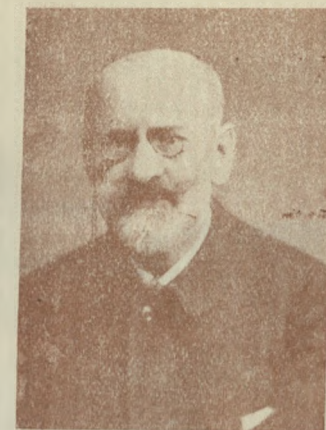
Aby temu czynowi nadać charakter legalny, zwrócono się do komisarza ówczesnego rządu polskiego o odpowiednie pełnomocnictwo. Komisarz p. Zdanowski, który już poprzednio otaczał troskliwą opieką organizację kolejarzy, nie odmawiając jej nigdy pomocy, tym razem zawahał się: uważał, że Austriacy jeszcze są zbyt silni, a więc krok decydujący może być na razie ryzykowny. Po upływie jednak kilku godzin zdanie zmienił, przekonawszy się, że nalegania kolejarzy, co do natychmiastowego przejęcia kolei, są uzasadnione i zjawiają się w samą porę, chętnie więc zgodę swą wyraził. Mandat piśmienny na objęcie w imieniu rządu polskiego dróg żelaznych oraz organizację kolei od Dębina na wschód, wydał niżej podpisanemu późną nocą. Prace przygotowawcze ukończono — teraz nadszedł okres czynu.

2-go listopada od rana b. kolejarze ciągnęli grupami w stronę dworca kolejowego, gdzie wyznaczono ogólną zbiórkę. Tegoż dnia zawładnięto Komendą „III. Betriebsabteilung Heeresbahn Nord“ i tym sposobem uchwycono ster zarządu kolei w swe ręce. Tymczasowe kierownictwo objętych linii kolejowych przypadło: ogólna organizacja i kierownictwo ruchem niżej podpisanemu Wydziału Drogowego inż. Gołębiewskiemu, Trakcji inż. Bobrowskiemu, Telegrafu p. Zarzyckiemu, a następnie p. Markiewiczowi, Wydz. Handl. i Dochodów p. Henrykowi Wiśniewskiemu i Wydział Zdrowia Dr. Stano.

Przystąpiono natychmiast do wydawania pracownikom mandatów na objęcie stanowisk wyznaczonych przez wyżej wspomniane Komisje Związkowe. Wyjazd pracowników na linię odbywał się planowo,



Dr. PETRAL,
Prezes Zarządu Związku w Radomiu.



STANISŁAW POPLAWSKI,
Skarbnik Zarządu Związku.



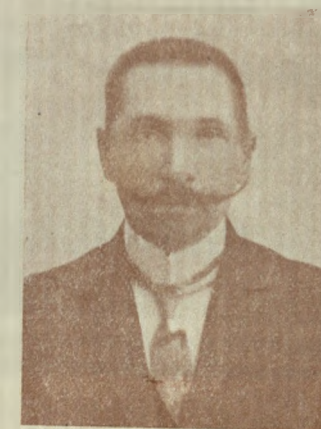
MIECZYSLAW MACHOWSKI,
Komisarz dla regulowania służby Ruchu
na linji.



WACŁAW EKIERT,
Wice-prezes Zarządu Związku Kolejarzy.



TELESFOR GÓRSKI,
Prezes Koła Związku Kolejarzy
w Lublinie.



JÓZEF KLIMKIEWICZ,
Komisarz dla regulowania służby
Telegrafu na linji.



ZAMEK KRÓLEWSKI W LUBLINIE.



ORKIESTRA KOLEJOWA W RADOMIU.

- 1) Prezes Dyrekcji Kolejowej Radomskiej p. J. Mrozowski. 2) Dyrektor W-tu Mechanicznego p. W. Krzyżanowski. 3) Dyrektor W-tu Ruchu p. M. Butkiewicz. 4) Vice-Dyrektor W-tu Ruchu p. B. Dergiman. 5) Prezes Związku Prac. Kolejowych p. M. Machowski. 6) Dyrektor Orkiestry p. D. Kozłowski. 7) Prezes przedstawicielstwa Okręgowego Zarządu Związku p. W. Ekiert, 8) Pomocnik Naczelnika Telegrafu p. E. Dudziński.

starano się rozdzielić nieliczny personel w ten sposób, ażeby na każdej stacji znalazł się przynajmniej jeden pracownik-związkowiec.

Należy zaznaczyć, że wszyscy — za nielicznymi wyjątkami, zarejestrowani w Stowarzyszeniu stawili się w krytycznym momencie. Na szczęście ta lwia część zrzeszonych kolejarzy, która nie zawahała się ponieść wszelkiej konsekwencji swego czynu, okazała tyle zapału do pracy, energii i samozaparcia, że zdołała przetrwać pomyślnie chwile najbardziej ciężkie. Podnoszę jej zasługi dlatego, że jej przypadł w udziale największy ogrom pracy.

Małoduszność tchórzliwych jednostek mogła spowodować przerwę w ruchu, aby więc zapewnić możliwy ład, zwrócono się z wezwaniem do austriackich żołnierzy batalionu kolejowego, należących do południowych i zachodnich słowian, nie przerywania pracy aż do chwili, kiedy się zjawią pracownicy-polacy. W zamian za te usługi przyrzeczono im wypłatę żołdu i ułatwienie powrotu do ojczyzny. Powyższe zarządzenie i usilna praca tych, którzy od pierwszego dnia objęli swe posterunki na kolejach, pozwoliły wprowadzić w czyn ten chwalebny zamiar, aby nie wstrzymać ruchu pociągów ani na chwilę.

Ruch był poważnie zagrożony: austriacy w Lublinie zostawili zapas węgla zaledwie na jeden dzień i parowozy większej części uszkodzone. Przerwa komunikacji mogłaby wpłynąć bardzo ujemnie na wewnętrzne, nader ciężkie położenie kraju, wywołałaby bowiem wstrzymanie wysyłania rozbrojonych już wojsk austriackich, całych mas jeńców rosyjskich i niemieckich do granic polskich, oraz przewozu nowopowstałej armji polskiej. Dla reemigrantów również straconoby możliwość powrotu do kraju. Trudności węglowe prędko usunięto, sprowadzono bowiem ekstrapociągami trochę węgla z Chełma i Dębina, a następnie dwa pociągi z Zagłębia i dzięki temu ogromne przewozy zdołano należycie wykonać przy bardzo szczupłym taborze. Zwrócono też baczną uwagę na ruch handlowy, oraz na aprowizację kraju, dowodem czego było pomyślne przeprowadzenie transportów buraków dla cukrowni w Lubelskiem, jakoteż zaopatrzenie ziemi Lubelskiej w środki żywnościowe i opał.

3-go listopada, przybyła do Lublina komisja z Warszawy na czele z Prezesem Dyrekcji Radomskiej, inżynierem Józefem Mrozowskim i stwierdziwszy fakt dokonany, udała się do Radomia, w celu objęcia Zarządu Dyrekcji.

Pomimo tego, że od 9/XI odcinek kolei od Lublina na wschód po Kowel, Włodzimierz-Wołyński i Sokal, formalnie przeszedł pod Zarząd Wojskowy, pierwsze parę tygodni, faktyczny zarząd tego odcinka spoczywał w dalszym ciągu w ręku związku lubelskiego, wzgl. lubelskiego oddziału Dyrekcji Radomskiej. Inaczej być nie mogło, gdyż władze wojskowe, biorąc pod swój zarząd koleje, nie posiadały absolutnie żadnych środków, ani odpowiedniego personelu.



Szerokie plany zakreślone w chwili tworzenia się organizacji kolejarskiej znalazły całkowite urzeczywistnienie. Objęto koleje tak, jak zamierzano sprawnie, szybko i bez zamętu. Przypisać to należy jedynie temu duchowi, jakim ogarnięty był ogół kolejarzy, za co cześć Im!

TELESFOR GÓRSKI.

.....W połowie lipca 1915 roku z polecenia władz wojskowych rosyjskich wyjechałem w głąb Cesarstwa; dnia 13 sierpnia 1918 roku powróciłem do kraju i zamieszkałem w Radomiu.

Nie mogąc narazie dostać zajęcia, gdyż wszystkie urzędy były w rękach rządu austriackiego, zapisałem się do związku kolejarzy i tam pracowałem, aż do chwili objęcia przez nas kolei od austriaków.

W tym czasie zwracałem pilną uwagę na zmiany, jakie stopniowo zachodziły w rządach okupantów i zauważyłem, że sprawy ich z każdym dniem się pogarszają. W mniemaniu mojem utwierdziły mnie fakty, iż rodziny urzędników kolejowych i wojskowych, pokryjому poczęły wyjeżdżać do swego kraju. Od czasu do czasu wybuchły w wojsku manifestacje. Działo się to w miesiącu wrześniu.

W październiku już zupełnie jawnie wyprowadzały się z Radomia rodziny urzędników i wojskowych. Wojska austriackie odmawiały wyjazdu na front francuski. Dyscyplina poczęła się rozluźniać; rząd okupantów zadrgał w posadach. Kolejarze austriaccy otwarcie namawiali nas brać koleje póki czas. Widząc, co się dzieje, zwołaliśmy ogólne zebranie i po omówieniu planu postanowiono przystąpić do czynu. Wybrano komisarzy z każdego wydziału oddzielnie, mnie mianowano komisarzem telegrafu.

Po porozumieniu się między sobą, sporządziliśmy wykazy wszystkich pracowników, gdzie który w danej chwili ma objąć posadę i czekaliśmy. Wypadki polityczne szybko następowały jeden po drugim. 1-go listopada głośno i otwarcie mówiono, że rząd austriacki lada godzina upadnie. Zebraliśmy powtórnie wiec, na którym przysłaliśmy do wniosku, że czas odpowiedni nadszedł; 2-go listopada gruchnęła wieść po mieście, że magistrat i rząd gubernialny już przeszły w ręce tymczasowego rządu polskiego.

W związku naszym zagotowało się: każdy z nas wydał w swoim wydziale ostatnie rozporządzenia, polecając by związkowcy wyjechali na linję wieczornymi pociągami i oznajmili sąsiednim Kołom i pracownikom, by zajęli wyznaczone im miejsca na posterunkach. Tegoż dnia ze Skarżyska przybył około godziny 4 po południu nad-

zwyczajny pociąg z delegatami Kół Skarżyskiego i Kieleckiego, prowadzony przez polskie drużyny mechaniczną i konduktorską. Wtedy zarządzaliśmy od Dyrektora kolei austriackich Jenerała Szajble mandatów na prawo obsadzenia kolei naszymi urzędnikami. Po długich pertraktacjach i drogą podstępny mandat nam wydano. O godzinie 6 wiecz. warsztaty i magazyny w Radomiu obsadzone już były przez naszą strażą zrekrutowaną z pośród rzemieślników warsztatowych i wojskowych polskich, którzy odstąpili austriaków i złożyli przysięgę na wierność rządowi tymczasowemu.

Wszystko odbyło się planowo zawdzięczając wczesnemu przygotowaniu i dobrej organizacji związku naszego. Austriacy trudności nie robili. Poleciliśmy represji względem nich nie stosować i pozostawiać ich do czasu, na zajmowanych stanowiskach.

3-go listopada koleje były w naszych rękach.

Wobec dotkliwego braku telegrafistów, kto umiał telegrafować i chciał pracować zatrzymywałem go, by w miarę możliwości uruchomić telegraf, gdyż Niemcy natychmiast porzucili służbę, a pozostali tylko Polacy i Czesi.

Charakterystyczne było zachowanie się Prusaka, kontrolera telegrafu, podczas obejmowania przezemnie telegrafu Dyrekcji. Butny ten mąż zmierzył mnie od stóp do głów i zapytał podniesionym głosem swych podwładnych, kto ja jestem, otrzymawszy odpowiedź krzyknął „alles ist verfallen“, zakręcił się na pięcie, brzęknął szablą i wyszedł wraz z telegrafistami Niemcami. Czesi pozostawali jeszcze na służbie przez dwa dni, objaśniając nam chętnie połączenia telegraficzne i telefoniczne.

W kilka dni przybyły władze polskie i przejęły koleje od Dyrektora dróg austriackich Jenerała Szajble.....

J. KLIMKIEWICZ.

W miarę powrotu pracowników kolejowych z Rosji do kraju, większe ogniska kolejarzy polaków zaczęły działać w kierunku odebrania od okupantów kolei. Do tych właśnie ognisk należał Lublin, który jeden z pierwszych zaczął pracę realną — grupując wkoło siebie bractwo kolejową. Praca ta wzmagała się z dniem każdym — największe napięcie zaczęło się przejawiać w końcu października roku 1918, gdy cały ruch konspiracyjny skoncentrował się w związku b. kolejarzy, zarząd którego po powrocie kolejarzy z Rosji uległ zmianie. Przewodnią i wyłączną myślą związku było odebranie kolei od okupantów. Pod wpływem wypadków politycznych, zarząd związku trzymając rękę na pulsie życia politycznego, sformował specjalną komisję, rodzaj sztabu, dla obsadzenia linii kolejowych na wypadek ustąpienia austriaków. Dzień ustąpienia okupantów zastał kolejarzy węzła lubelskiego zorganizowanymi — czekali sygnału: wszyscy byli zwrócenii ku Warszawie — czekali co ona powie, lecz kordon okupacyjny utrudniał z nią stosunki. W trakcie tego oczekiwania nawiązana została łączność z kolejarzami polakami, którzy pozostawali na czynnej służbie u austriaków, to dało możliwość jeszcze lepszego zorganizowania się i ostatecznego przygotowania do czynnego wystąpienia. Po długich oczekiwaniach i pod naciskiem wypadków politycznych, grupa kolejarzy rozmaitych wydziałów dostaje polecenie zajęcia Chełma. Wydział mechaniczny — poruczono niżej podpisanemu. Przyjechawszy do Chełma w nocy z 2 na 3 listopada, z 15 drużynami parowozowymi, rzemieślnikami i urzędnikami biur, na wstępie spotykam się z podoficerem wojsk kolejowych austriackich, z którym poprzednio już nawiązałem kontakt; on nas informuje o stanie rzeczy. Dalej zapoznaję się z komendantem dworca kolejowego, polakiem, który informuje nas, że sytuacja przedstawia się niezbyt zachęcająco, gdyż w mieście zorganizowały się grupy przychylne austriakom, złożone z żydów w liczbie około 400 osób, które grożą wyrżnięciem przybywających kolejarzy. Po krótkiej naradzie z komendantem, zabieramy 11 karabinów, oraz amunicję i tak uzbrojeni obejmujemy w posiadanie depôt Chełm.

Komendantem depôt był naówczas oberlejtendant Juliusz Bronner, żyd, stały mieszkaniec Wiednia. W grzeczny, lecz stanowczy sposób odbieram od niego zarząd wydziału mechanicznego przyjmując cały aparat pod swój zarząd. Zawdzięczając rutynie i wyrobieniu moich podkomendnych biur, remizy i magazyny przechodzą sprawnie do rąk naszych. W kilka godzin po objęciu stacji przez nas, już brygady były powyznaczone na parowozy, obsadzone były pompki i klucze od magazynów były w naszych rękach. Panami sytuacji znaleźli się polacy. Ponieważ wersje o napadzie stałe krążyły, zmuszeni byliśmy mieć się na baczności i ciągle utrzymywać, tak zwane ostre pogotowie, śpiąc z bronią w ręku.

Na drugą noc po przyjeździe, tabor nasz zwiększył się o jeden parowóz niemiecki. Przebieg tego wypadku był następujący: w nocy od strony Kowla przyszedł pociąg, który przyprowadził maszynista prusak. Nie przeczuwając, że depôt jest już w rękach polaków, przyjechał jak do siebie, ale spotkał go gorzki zawód, gdyż zmuszony był oddać parowóz, a sam wędrować z powrotem jako pasażer. Początkowo próbował się opierać, ale na moje oświadczenie, że wszelki opór, jaki będzie stawiał pogorszy jego sytuację, uspokoiło go i butny prusak widząc, że nic nie wskóra, wrócił do swoich.

Austriacy na gwałt likwidowali swoje interesy, starając się jak najwięcej zabrać z sobą produktów spożywczych.

Wyjeżdżając do Chełma, tej nocy spotkałem się z komisją odbiorczą PKP, na czele z inż. Mrozowskim, Krzeczowskim i Krzyżanowskim, która mnie zawiadomiła, że jestem naznaczony na kierownika Oddziału w Strzemieszycach. Misji tej od razu przyjąć nie mogłem ze względu, że byłem zaangażowany w Chełmie, solennie więc obiecałem, że, jak tylko Chełm przejdzie w nasze ręce, natychmiast wyjadę do Strzemieszyc. W kilka dni później jechałem pociągiem towarowym do Strzemieszyc, po drodze spotykając ostatnich uciekających prusaków. Nawet niebo polskie niezbyt gościnnie ich zęgnało ponieważ deszcz lał, jak z cebra.

WACŁAW KOMARNICKI.

W pierwszych dniach października odebrałem wiadomość z Lublina, iż okupanci austriacy rozbierają zapasowe tory na stacjach, ładują szyny na wagony i wynajmują Zastępy robotników, którzy mają się stawić niezwłocznie na każde żądanie, do masowego ładowania ciężarów. Upewniwszy się, iż nasi kolejarze (Związek) będą czuwać nad tem, by zapobiedz opustoszeniu kraju, udałem się do Warszawy, by poczynić odpowiednie kroki w Ministerstwie Handlu i Przemysłu. Przyjechawszy do Warszawy, 10 października, udałem się do Szefa Sekcji Kolei Żelaznych, inżyniera Eberhardta i tam dostałem polecenie, by się szykować do objęcia kolei od okupantów, gdyż spodziewanem jest ustąpienie austriaków z kraju w najbliższym czasie. Sprawa jednak jeszcze nie była postawiona dość wyraźnie. Prowadziły się układy między rządem polskim i austriackim, których echa tylko dochodziły do nas, sprawa chwiała się to na jedną, to na drugą stronę a do konkretnej roboty jeszcze nie można było przystąpić. Dnia 15 dowiedziałem się, iż Komisarzem do przyjęcia kolei ma być zamianowany inżynier Mrozowski, mnie był proponowany udział w Komisji. Oczekując konkretnych postanowień, wzięliśmy się tymczasem z inż. Mrozowskim do pracy organizacyjnej: do zbierania etatu pracowników i do tworzenia budżetu. Do pomocy zaprosiliśmy inż. Krzyżanowskiego, b. naczelnika Trakcji, jako znawcę Wydziału Mechanicznego i inżyniera Czapskiego, jako ruchowca. Na sekretarzy zaprosiliśmy inż. Kaniewskiego i Górskiego i zaczęliśmy układać listę pracowników i budżet miesięczny kolei w okupacji austriackiej. Około 20/X otrzymaliśmy wiadomość o zmianie Ministerstw, o ustąpieniu Ministra Handlu i Przemysłu i utworzeniu nowego Ministerstwa Komunikacji, na czele którego stanął inżynier Paszkowski. Dawny Szef Sekcji inż. Eberhardt pozostał na swem miejscu, co znacznie nam ułatwiło już zaczęłą robotę. Robotą organizacyjną ciągnęła się do 2 listopada. Dopiero 2 listopada zdołaliśmy uzyskać piśmienne nominacje i przekaz do banku na 300.000 marek, a 3 listopada rano wyruszyliśmy do Lublina.

Wielką pomocą przy organizowaniu składu osobistego był Związek Kolejowy Warszawski. Odbywaliśmy tam prawie codziennie posiedzenia, zbieraliśmy ludzi, którzy chcieli stanąć do pracy na polskich kolejach i wypracowaliśmy normy płacy, które trzeba było określić, biorąc za podstawę minimum wynagrodzenia. To minimum po długich debatach na żądanie Związku, było określone w sumie 250 marek miesięcznie. Jako przedstawiciel administracji, chciałem tą sumę powiększyć, lecz przedstawiciele Związku na to się nie zgodzili i pozostała suma 250 mar. Następne sumy były stopniowo normowane; najwyższa pensja szefa wydziału była określona na 1200 marek.

Przed wyjazdem z Warszawy trzeba było uzyskać pozwolenie miejscowej policji niemieckiej. Takiego pozwolenia w żaden sposób dostać nie mogłem, udawałem się do różnych władz policyjno-administracyjnych, odsyłano mnie z jednej instytucji do drugiej, lecz bezskutecznie. Wtedy zdecydowałem się jechać bez pozwolenia i nigdzie w drodze przeszkód nie napotkałem. W Warszawie dano nam wagon oddzielny jako komisji kolejowej.

Po przyjeździe do Lublina zastaliśmy tam już robotę gorączkową nad objęciem kolei i utrzymaniem całego majątku kolejowego. Pracę podjął miejscowy związek kolejowy. Służbą ruchem kierował p. Górski i kolejarze polacy zajmowali stopniowo opróżniane przez austriaków stanowiska. Kolej już była w ręku polskim. Poleciwszy p. Górskiemu nadal sprawować rolę naczelnika oddziału ruchu, wyjechaliśmy do Radomia. W Radomiu stanęliśmy 4 listopada rano. Po przyjeździe udaliśmy się do szefa kolei generała Schajblego i rozpoczęliśmy pertraktacje o oddanie kolei i stopniowe usuwanie pracowników okupantów. Generał Schajble nie czynił żadnych trudności co do przekazania kolei, uprzedził jednak, iż pracownicy jego już ewakuują się i że żadna siła powstrzymać ich od tego nie może. Mniemał on, iż kolejarze-polacy nie zdołają własnymi siłami utrzymać ruchu na kolei. A jednak wyjechawszy na linię 5-go listopada, zastawaliśmy posterunki opuszczone przez austriaków, lecz na miejsce ich stawali niezwłocznie polacy, biorąc na swoje barki czasem wykonanie pracy kilku funkcjonariuszów poprzednich. W ten sposób ruch udało się utrzymać bez przerwy.

JAN KRZECZKOWSKI.

W pierwszych dniach listopada r. ub. przepowiadnie zaczęły się sprawdzać, trony ciemieżców zachwiały się... Naród Polski wzdychający przez cały czas niewoli do niepodległości i zjednoczenia powstał, aby uwolnić piękną Ojczyznę naszą od najeźdźców. Wyniki były nadspodziewane, to o czym marzyliśmy i śnili sprawdziło się. Uzyskailiśmy wolność, niepodległość i zjednoczenie.

Nie będę opisywał szczegółowo kroków wstępnych w Radomiu, mających na celu wydarcie kolei polskich z rąk wrogów, lecz zaczynam od chwili uzyskania mandatu komisarza dla objęcia i zorganizowania Wydziału Ruchu i Telegrafu na przestrzeni od Radomia do Granicy.

Trzeciego listopada, o godzinie 8-ej wieczorem, personel polski objął stację Radom. Tu miałem sposobność obznajmienia się z ruchem pociągów. Ruch pociągów był bardzo duży. Odbывała się ewakuacja wojsk austriackich z t. zw. Ukrainy. Stacje były przepełnione rozbrojonym żołnierstwem austriackim, wszystkie rodzaje broni pomieszczały się między sobą i w jednej chwili cała dyscyplina wojskowa znikła, oficerowie nie mieli najmniejszego wpływu na te zdeorganizowane masy.

Żołnierze myśleli tylko o tem, aby jak najprędzej dostać się do pociągu i uciekać. Ilość wagonów była bardzo niska, o formowaniu pociągów na miejscu w Radomiu, Skarżysku i Kielcach nie mogło być mowy, trudności piętrzyły się jedna na drugiej. Całą uwagę skupiłem na objęciu stacji rozrządnych (węzłowych), obawiając się rozmyślnego wstrzymania ruchu przez austriaków-kolejarzy, gdyż wówczas zdemoralizowane bandy żołdactwa powędrowałyby pieszo, demolując wszystko po drodze. Sytuacja była nad wyraz groźna: żołnierstwo nie mając bowiem dostatecznej ilości wagonów i oczekując na dworcach na pociągi, w każdej chwili mogło dopuścić się ekscesów. Niezależnie od masowej ucieczki austriaków w stronę granicy, żołnierze rosyjscy znajdujący się w niewoli austriackiej, po rozpadnięciu się Austrii, wracali na Wschód t. j. w stronę Kowla; żeby sprostać choć w części zadaniu, które spadło na koleje, trzeba było rozporządzać doskonale zorganizowanym i fachowo wyszkolonym personelem.



TADEUSZ RADOSZYŃSKI
Komisarz dla przejmowania
linji i majątków kolejowych.



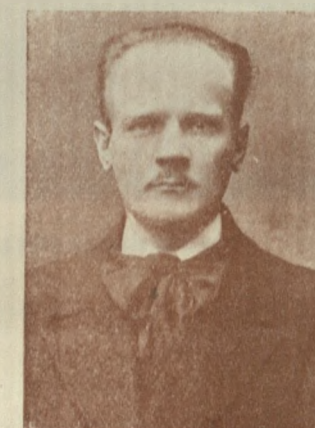
HENRYK SZERSZYŃSKI
Sekretarz Zarządu Związku.



FRANCISZEK MALCZEWSKI
Członek Zarządu Związku
w Radomiu.



KAZIMIERZ JAN BOŃCZAK



BOLESŁAW CHOJNACKI

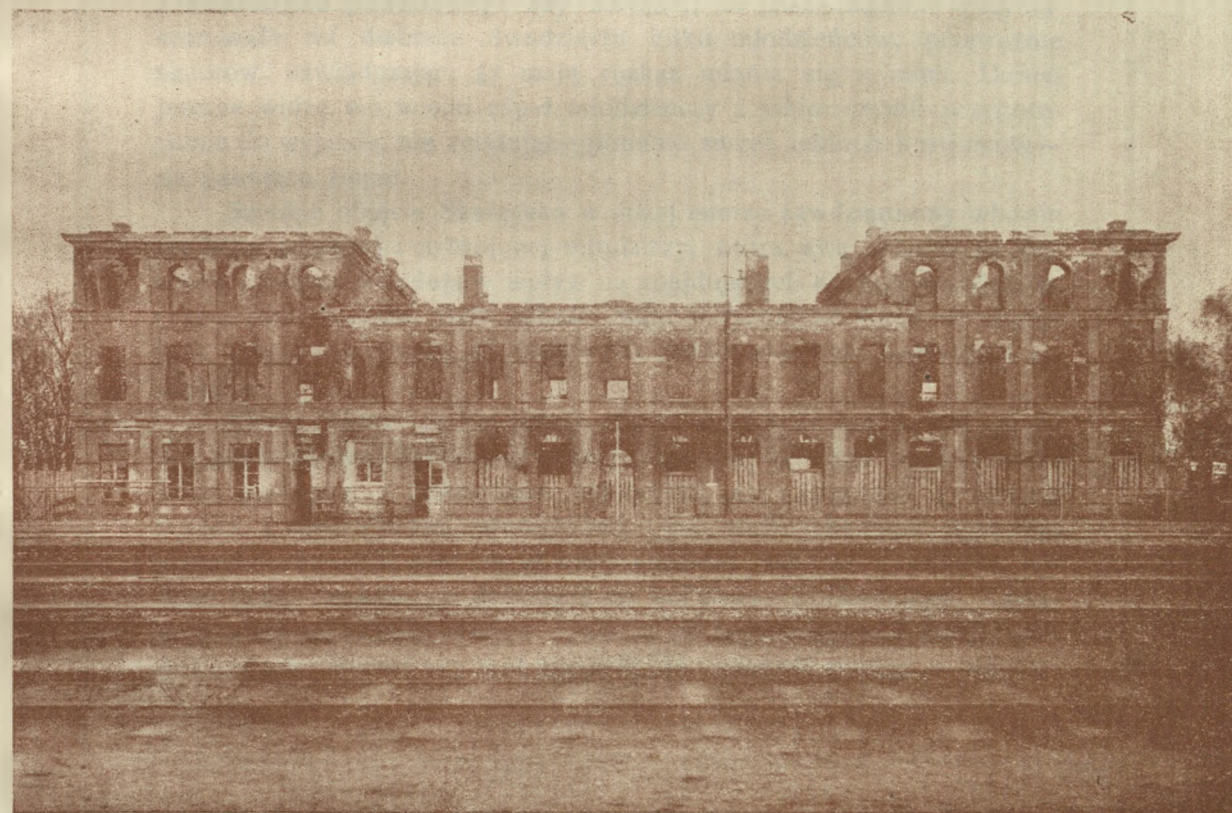
Pierwsi pracownicy Drukarni Kolejowej Dyrekcji Radomskiej.



MEDAL WYBITY NA PAMIĄTKĘ WYDARCIA Z RĄK NAJEŹDZCÓW SIECI KOLEJOWEJ OKRĘGU RADOMSKIEGO.



ZRUJNOWANY MOST NA KAMIENNEJ POD SKARŻYSKIEM.



SPALONY DWORZEC STACJI KIELCE.

Dla objęcia i zorganizowania wszystkich wydziałów kolejowych byli wyznaczeni komisarze w Dyrekcji i na linii. Komisarze linjowi podzielili się na dwie grupy: 1) od Radomia do Granicy i 2) od Radomia do Kowla. W skład pierwszej grupy wchodził: dla wydziału drogowego—Adamczewski, mechanicznego—Kowalewski, gospodarczego—Dłużniewski, warsztatów—Radoszyński, ruchu i telegrafu—Machowski oraz zdrowia—Sawicki.

Po objęciu Radomia, polecono dać dla komisarzy pociąg nadzwyczajny, który odszedł do Skarżyska o godz. 10-tej wieczorem, był to pierwszy pociąg na tej linii, który pod biało-czerwonym sztandarem wyruszył w drogę. Jak już wspomniałem, objęcie węzłów było sprawą palącą. W szczególności chodziło o Skarżysko, tam bowiem była główna parowozownia i warsztaty kolejowe. Przed wyruszeniem pociągu, dowiedzieliśmy się, że w Skarżysku pomiędzy tamtejszą ludnością i okupantami toczy się bitwa i że, bez siły zbrojnej, nie uda się nam usunąć austriaków. Trzeba przyznać, że niektórzy kolejarze austriaccy mężnie trwali na stanowiskach i o opuszczeniu ich nie chcieli słyszeć, oświadczając iż stanowisk swych nie porzucą, dopóki nie wywiozą swych żołnierzy i urzędników.

W oczach każdego prawie c. k. kolejarza czytało się zupełne lekceważenie naszych znajomości fachowych i nawet mówili głośno, że z chwilą kiedy ich nie stanie, my ruchu pociągów utrzymać nie potrafimy.

Wobec pogłoski o toczącej się bitwie w Skarżysku, zażądaliśmy z komisariatu powiatowego siły zbrojnej; na nasze żądanie przyszerowało na dworzec dwudziestu kilku młodzieńców, przeważnie skautów, oświadczając, że mają rozkaz udania się z nami. Dzisiaj jeszcze widzę ten wielki zapał młodzieńczy z jakim czynili przygotowania do wyjazdu, nie zważając—pomimo swych lekkich kostjumów—na panujące zimno.

Szybkie objęcie Skarżyska w dużej mierze zawdzięczamy właśnie tej lichy odzianej i uzbrojonej młodzieży, która swą stanowczą postawą wywarła decydujący wpływ na znajdujących się tam austriaków, przeważnie Czechów. Była północ, objąć natychmiast stacji nie można było z braku pod ręką sił fachowych trzeba więc było wstrzymać się do rana.

Nocny dyżur ruchu pełnił oficer austriacki Czech, nie ufając mu postanowiłem dyżurować z nim wspólnie. W ciągu nocy przeszło kilka pociągów z żołnierzami rosyjskimi, powracającymi z niewoli i kilka z rozbitymi austriakami. Jak moja obecność była tam potrzebna dowodzi fakt, że w nocy nadeszła depesza z Lublina nadana przez tamtejszego prezesa koła kolejarzy T. Górskiego, domagająca się natychmiastowego wysłania pociągu z węglem dla potrzeb kolejowych. Szczęśliwy traf zrządził, że nadszedł pociąg z węglem

dla Skarżyska, więc mogłem zadość uczynić żądaniu kolegi Górskiego, kierując ten węgiel do Lublina. Z depeszy dowiedziałem się, że Lublin jest w naszym ręku, co dodało nam otuchy do dalszej pracy.

Około 8-ej rano zaszedł ciekawy epizod: nadszedł pociąg z uciekającymi węgrami, których było około 1200 ludzi, wszyscy byli z bronią i domagali się natychmiastowego wysłania pociągu dalej do granicy, na co zgodziłem się pod warunkiem, że broń zostanie nam wydana. Oficer dowodzący stanowczo sprzeciwił się żądaniu, powołując się na przyjaźń węgrów dla Polski; postawa dowódcy zmusiła mnie wydać polecenie, aby pociąg przestawiono na tor zapasowy i aby odwołano zażądaną już maszynę. Szeregowcy, dowiedziawszy się o zapadłej decyzji, złożyli broń dobrowolnie w ręce naszej młodzieży, prosząc o rychłe wyprawienie ich do domu; trzeba było widzieć niewyraźną minę pana dowódcy, który przed chwilą butnie rozporządzał silnym oddziałem dobrze uzbrojonych ludzi, a w ciągu tak krótkiego czasu zmuszony był oddać swoją broń bez wystrzału.

Czwartego listopada o 9-ej z rana pojawili się zamieszkali w okolicy kolejarze i wszystkie posterunki służbowe były obsadzone przez nas. Węzeł był w naszym ręku.

Teraz całą uwagę skupiliśmy na Kielcach. Pociąg nasz był gotów i mieliśmy wyruszyć dalej, lecz wśród pracowników warsztatowych wynikł zatarg; zatarg ten, zawdzięczając koledze Radoszyńskiemu, który zwołał wiec i wyjaśnił sytuację, wkrótce został zlikwidowany.

Po przyjeździe do Kielc zastaliśmy wszystkich kolejarzy w lokalu Związku; oczekiwali oni na nasz przyjazd i na wyznaczenie im stanowisk.

Zarząd Koła Związku Kolejarzy, przewodniczącym którego był kolega Suski, sekretarzem zaś kolega Chrościcki, zwołał posiedzenie, na którym jako członek Zarządu tego Koła, złożyłem sprawozdanie z ogólnej sytuacji, prosząc o natychmiastowe wyznaczenie pracowników dla objęcia stacji od Suchedniowa do Wolbromia włącznie. Przystąpiono do tej ciężkiej pracy, która piątego listopada o 3-ej godzinie po północy była ukończona. O szóstej z rana wyruszyliśmy w dalszą drogę, zabierając z sobą pracowników, którzy obejmowali kolejne stacje. Do wieczora mieliśmy już wszystkie stacje do Miechowa włącznie. Następnego dnia objęliśmy resztę stacji do granicy z całym węzłem Strzemieszyckim.

Pociąg nasz wszędzie spotykano z wielką radością. Nie było wypadku, aby którykolwiek z kolejarzy odmówił spełnienia jakiegokolwiek polecenia. Zapał był nadzwyczajny, i jeżeli sprostaliśmy zadaniu, to tylko zawdzięczając wielkiemu patriotyzmowi kolejarzy, którzy przy pierwszej sposobności zerwali pęta niewoli, stanęli do pracy jak prawdziwi obywatele kraju, wyrывая z rąk wrogów kolej, tę główną arterję organizmu państwowego. W dniu 6 listopada, w Strzemieszy-

cach spotkaliśmy nadzwyczajny pociąg, którym przyjechała komisja odbiorcza nominowana przez rząd polski. W skład komisji wchodził:

Przewodniczący Komisji, a obecny prezes Dyrekcji inż. Mrozowski, inżynierowie: Jan Krzeczkowski, Włodzimierz Krzyżanowski, Romuald Dąbrowski, Feliks Rabek i doktor Choroszewicz.

Komisję tę witaliśmy z wielką radością, gdyż jak prezes, tak i członkowie byli dobrze znani szerszemu ogółowi kolejarzy, jako patrjoci i doświadczeni fachowcy na niwie kolejnictwa.

Po powrocie do Radomia zaczęła się racjonalna organizacja i, choć rok dobiega, praca ta trwa dalej i potrwa jeszcze czas dłuższy.

Trudności są wielkie, braki taboru, materiałów i odpowiednich maszyn tamują pracę, lecz miejmy nadzieję, iż przy umiejętnym kierownictwie i współdziałaniu pracowników, koleje okręgu Radomskiego zajmą jedno z pierwszych miejsc wśród kolejnictwa ku chwale Ojczyzny i pożytkowi społeczeństwa.

MIECZYSLAW MACHOWSKI.

Dnia 1 listopada 1918 roku o godz. 4-ej popołudniu odebrałem przez umyślnego posłańca kartkę ze stacji Niekłan treści następującej: „Borkowice—Mołdawa. Na zlecenie Komisarza Machowskiego proszę niezwłocznie stawić się jutro na służbę. Kubaczyński”.

— Co się stało? wszak 2-go listopada byłem w Skarżysku, a nie słyszałem nic takiego, co by mogło tłumaczyć to nagłe wezwanie... „Niezwłocznie” „Komisarz Machowski” — co to ma znaczyć?!... Faktem jest jednak, że zostałem wezwanym i że musiało zajść coś nadzwyczajnego, Kubaczyński bowiem, który mieszkał wtedy na st. Niekłan nie wysyłałby napróżno umyślnego. Wzywają — więc trzeba się stawić na zawołanie! Nie mogąc zdać sobie sprawy o co chodzi, zaciekawiony tajemniczą treścią otrzymanego polecenia, o 8-ej wieczorem ruszam do Chlewisk, gdzie zatrzymuję się na nocleg, a nazajutrz rano do Skarżyska... na wezwanie Komisarza! Czyż Ojczyzna nasza byłaby już wolną?... Czy może, w co nie chcę wierzyć, tak, jak w Rosji komisarze objęli władzę nad wszystkim? Gnany ciekawością, na skrzydłach ptaka, nie zważając na ciemną noc listopadową, chciałem dostać się do Niekłania. Mijam ciche wioski Zdunków i Rzuców, układające się już do snu... na drogach pustki... nie natrafiam na nikogo, od kogo mógłbym się dowiedzieć, co się dzieje na świecie.

O 10-ej jestem w Chlewiskach — ciekawości mej częściowo staje się zadość — polacy obejmują koleje w swe posiadanie, od dwóch dni Komisarz Machowski urzęduje na st. Skarżysko!... Dlaczego jednak nie zawiadowca stacji, a komisarz? Nikt na to nie może mi odpowiedzieć; opowiadają mi tylko, że dzisiaj w Chlewiskach i Szydłowcu rozbrojono posterunki żandarmerji: w Chlewiskach objął komendę bezpieczeństwa publicznego inżynier Basiński. Przez noc całą w kancelarji urzędu gminnego siedzi kilku uzbrojonych ludzi — podwładnych inżyniera Basińskiego. Ni-pewność jakaś, jakiś przestach widzę na twarzach tych ludzi, nic jednak nie wiedzą co dalej poza Chlewiskami i Szydłowcem słyszeć. Gazety nie nadeszły... Nazajutrz rano opuszczam Chlewiska i boczną drogą przez las podążam w kierunku Szydłowca. Ludzie spotykani po drodze nic mi powiedzieć nie umieją...

„Okupanci ustępują... Komisarz Machowski... koleje polskie...” — zaczynam przypuszczać; ciekawość coraz bardziej nie daje mi chwili spokoju, coraz bardziej też spieszę do celu swej podróży! Mijam miasteczko Szydłowiec, w którym prócz kilku spacerujących po ulicach kóz, nie spotykam żywej duszy. Wychodzę na błonie w kierunku stacji: jesienne słońce na bezchmurnem niebie zaczyna przygrzewać, perli się miliardami kropli rosa poranna na łąkach i ścierniskach i zdaje się ubierać w godową szatę tę urodzajną szydlowiecką ziemię.

Jestem nareszcie na przystanku... Kolega Bolesław Sztanc, pierwszy urzędowy przedstawiciel polskości, jakieg. m. ujrzał, siedzi wśród uwijających się Czechów... z twarzy bije mu radość i uniesienie, wita się ze mną przyjaźnie i nie czekając na me pytania, zasypuje mnie lawiną wyjaśnień — entuzjasta mówi tak szybko i tak chaotycznie, iż na razie nic nie mogę zrozumieć... P. zostawił go tutaj wczoraj jako zawiadowcę stacji komisarz Machowski. Z dalszej rozmowy dowiaduję się, że kolejnictwo objęte zostało przez Polaków, że już Zarząd Dyrekcji Radomskiej jest czynny, i że dzisiaj wkrótce przybędzie tu, jadąc do Granicy, sam Prezes Dyrekcji, i że przejmie ostatecznie kolej z rąk okupantów.

Zawiadowca stacji, Czech z opasłym brzuchem, szykuje się do podróży i zbija jakąś grubą pakę: mruczy coś pod nosem i jest grubo niezadowolony. Żal mu widocznie intratnej posady...

W ciągu godziny dowiedziałem się wszystkiego: na odgłos pierwszych wieści idących z zachodu, a niosących radusną nowinę, iż tam na polu walk krwawych butne potomki krzyżaków zgiąć musiały twarde karki pod stopami zwycięzców — kolejarze polscy żywiołowo rzucili się do obejmowania należnych im stanowisk i pozajmowali swe placówki! Kolejarz polski po tylu latach wygnania i tułaczki, po tylu doznanych upokorzeniach i cierpieniach upomniał

się o to, co było zawsze jego własnością i co mu tylko przemoc wydarła!... Robotnik i inteligent podali sobie dłonie i zgodnie stanęli do odbudowy Ojczyzny...

Nadszedł pociąg — pierwszy pociąg polski!... Przez lustrzaną szybę wagonu widać postacie kilku mężczyzn — to wyższe władze kolejowe polskie... Wsiadam do wagonu „dla służby“, spotykam w nim kilku znajomych, między innymi kolegów Kacperka i Dwójaka. O godzinie 10 minut 45 stajemy w Skarżysku. Na peron zrujnowanej stacji wyległo mrowie ludzi, pragnących ujrzeć pierwsze polskie władze kolejowe.

„Komisarza“ na stacji już niema, zawiadowcą jest kol. Pajewski, który oznajmia mi, że otrzymałem nominację na jego pomocnika i że mam już w nocy objąć służbę, aby obznajmić się z warunkami pracy, de facto zaś będzie jeszcze urzędował dawny funkcjonariusz — Czech. Z wagonu salonowego wychodzi Prezes Dyrekcji i wraz z nim dyrektorzy wydziałów.

Liczne zapasy zboża i cennego inwentarza udało nam się wyrwać z rąk „pobratymców“ — wszystkie klucze od magazynów są już w rękach Polaków.

Pociągi kursują prawidłowo bez żadnych opóźnień, ruch ani na chwilę nie został przerwany.

Dnia 9 listopada o godz. 10-ej rano gotowy jest pociąg złożony z 40 wagonów — pociąg ten ma wywieźć od nas okupantów i ich mienie osobiste 11-go listopada o godz. 7-ej rano pociąg ten podają na linię pierwszą. Tłumy zalegają peron i przyległe place — każdy chce się przekonać na własne oczy, że minął już, jak zły, ciężki sen stan okupacyjny i że nastał czas tryumfu nad ciemnizcami. Rozwinięto sztandary, ktoś zanucił „Rotę“, tłum podchwycił melodię... „Nie rzucim ziemi z kąd nasz ród, nie damy pogrześć mowy“ — płynie gromka pieśń z tysiąca piersi.

Przygodni mówcy z jednej i drugiej strony przyrzekają sobie nawzajem dogonną przyjaźń i braterstwo... — „Na zdar! Żiwio Masayk! Żiwio Republika Polska!“ wołał tłum z wagonów odchodzącego pociągu; z naszej strony pluton milicji ludowej rozpoczął na pożegnanie bezładną strzelaninę... Pociąg z okupantami zniknął na zakręcie w stronę Kiełce — my, kolejarze polacy, zostaliśmy jedynymi, prawymi gospodarzami naszych kolei!...

JULJAN MOŁDAWA.

Wnocy z d. 1-go na 2-go listopada wybrano w Radomiu Rząd Tymczasowy, który o godzinie 10-ej rano przejął władze od c. i k. rządu austriackiego. Około południa manifestacyjnie wyległy na ulice tłumy. Rzucano hasła „Precz z okupantami“, rozbrajano żołnierzy, powstał w mieście ruch gorączkowy, urzędnicy austriaccy uciekali na dworzec i odjeżdżali, jak kto mógł. Na liniach kolejowych tego dnia jeszcze gospodarowali okupanci. Ładowali oni do wagonów dobytek kolejowy, maszyny, narzędzia, zapasy wszelkie. Liczba naładowanych wagonów dosięgła 50. Nasi nie mogli patrzeć spokojnie na taki rabunek i dlatego koledzy: Domański Stanisław, Bielawski Józef, Maliszewski, Wierciński, Sławiński, Gajewski Franciszek i niżej podpisany zorganizowali naprędce oddział zbrojny z kolejarzy, rozbroili wartowników i rozstawili straż około wagonów i na stacji. Jednocześnie naprawnie, drukarnię i magazyny przejęto i obstawiono silną strażą. W ten sposób zabezpieczono i uratowano na kilkadziesiąt milionów koron majątku kolejowego. To samo działo się na całej linii, a wykonawcami byli członkowie stowarzyszenia pracowników kolejowych. W tymże samym czasie zarząd stowarzyszenia rozsyłał po całej linii gońców, gromadząc w ten sposób ludzi obznajomionych z ruchem pociągów, techniką kolejową, a konferując jednocześnie z władzami, robił przygotowania, by mógł przejąć ruch pociągów, tak, by ani na chwilę nie przerwać komunikacji.

Należy przyznać odwagę i zapał młodszej generacji braci kolejowej, gdyż wyspecjalizowani w kolejnictwie ludzie — za wyjątkiem niektórych jednostek — na razie bali się iść ze stowarzyszeniem, motywując rezerwę brakiem wskazań z Warszawy.

Dnia 3 listopada o godz. 8 wieczorem, gdy okazała się na razie dostateczna ilość służby kolejowej, zatrzymano 2 parowozy i przyczepiono do nich po dwa wagony, wzięto wojsko i w ten sposób utworzony ekstrapociąg udał się w stronę Granicy, drugi zaś do Lublina. Opatrzeni legitymacjami Rządu Tymczasowego, a mianowani komisarzami koledzy: Machowski Miecz., Borowski, Radoszyński, Kowalewski, Adamczewski, Soból, Klimkiewicz i Dłużniewski udali się

na linję, by na każdej z poszczególnych stacji obsadzić właściwych urzędników. Na mniejszych stacjach, gdzie była warta słabsza, nie napotymano trudności, gdyż z pod ziemi wyrastali dawni kolejarze i chętnie stawali na posterunkach, jak tego wymagała potrzeba. Każdy zrozumiał ducha czasu i pragnął godnie odpowiedzieć zadaniu.

Dni 2-go, 3-go i 4-go listopada były dla zarządu stowarzyszenia nader ciężkie i niepewne. Ciągłe napięcie nerwowe i wyczekiwania na komisję, która jakoby miała wyjechać z Warszawy do Lublina. Oczekiwanie przeciągało się i dłużyło... nakoniec upragniony przyjazd komisji odbiorczej z inż. J. Mrozowskim na czele nastąpił i wlał otuchę w serca nasze oraz pokrzepił widokiem prawowitej władzy. ..

TADEUSZ RADOSZYŃSKI.

Przystępując do opisanja faktu odebrania od okupantów kolei na terenie Zwierzynieckim w powiecie Zamoyskim, ziemi lubelskiej, na wstępie muszę nadmienić słów kilka o swym tam pobycie wówczas.

Po uzyskaniu w czerwcu 1918 r. pozwolenia na powrót z Rosji do kraju (b. okupacji austriacko-węgierskiej) powróciłem do Lublina, lecz z powodu braku mieszkań i nader trudnych warunków aprowizacyjnych zmuszony byłem opuścić Lublin i przenieść się do Zwierzyńca, gdzie objąłem stanowisko pomocnika buchaltera głównego zarządu ordynacji hr. Zamoyskich.

W Zwierzyńcu mieścił się posterunek żandarmerji, urząd leśny (wojskowy), komenda przemysłowo-leśna i oddział W-łu Ruchu.

Po wybudowaniu przez okupantów linii Rejowiec—Bełzec stacja towarowo-osobowa narazie była zbudowana w odległości około 2-ch kilometrów od wsi Zwierzyniec na tak zwanym „Białym Słupie“, lecz, z powodu niewygody, okupanci pobudowali we wsi Zwierzyniec przystanek dla pasażerów i bagażu.

W Zwierzyńcu działała organizacja P. O. W. W zarządzie ordynackim i w szkole miejscowej pracowali byli legjoniści i trzech (licząc i mnie) kolejarzy; wszyscy byliśmy przygotowani, objąć w odpowiedniej chwili zajmowane przez wroga posterunki, t. j. kolej, tartaki, koszary żandarmerji, magazyny, składy kolejowe i inne, dość obficie zaopatrzone w artykuły żywnościowe, w odzież i w obuwie, jak również i kolej wązkotorową Zwierzyniec—Biłgoraj, pobudowaną przez okupantów, o której zapomniałem wyżej nadmienić.

W wigilję Wszystkich Świętych było już wszystko przygotowane, w miejscowej zaś szkole był wyznaczony punkt dla komendy placu i na skład amunicji i dnia tego późnym wieczorem uzbrojeni powia-
cy w karabiny i rewo'wery mieli napaść na posterunki wojskowe, a my mieliśmy zająć stacje i składy, lecz ze względów technicznych tego wieczoru to było niewykonalne i dopiero nazajutrz rano przystąpiono do czynu łącznie z pracownikami ordynackimi przy pomocy miejscowej ludności.

My, kolejarze, zajęliśmy stację Zwierzyniec wieś, Zwierzyniec „Biały Słup” szeroko i wązkotorowej kolei z magazynem i postawiliśmy straż przy moście na Wieprzu. Zajęcie kolei, magazynów, składów i wszystkich posterunków powiodło nam się dzięki zdecydowanemu stanowisku naszemu i tej okoliczności, że wśród wojskowych byli polacy, którzy czynnie nam pomagali.

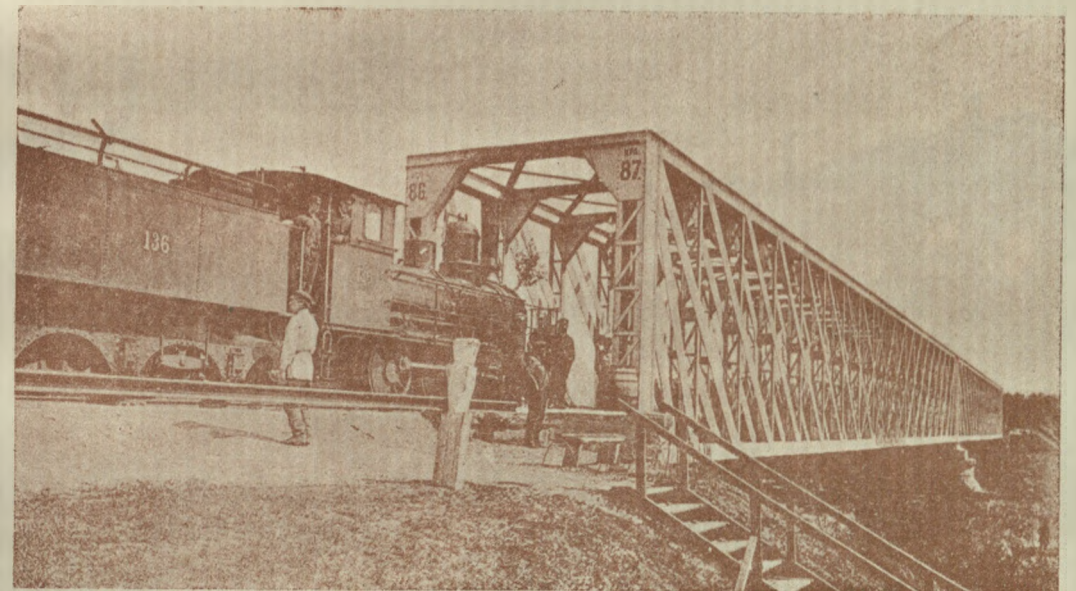
Po zajęciu tych posterunków, w Zwierzyncu urządziliśmy punkt żywnościowy dla powracających jeńców i polskiego wojska, jadącego w stronę Bełżca na odsiecz Lwowa.

W parę dni kolej była obsadzona przez pracowników, delegowanych ze związku kolejowego, a prócz tego jeden, z nas trzech obecnych w Zwierzyncu, P. Góra zajął miejsce zawiadowcy i kasjera w Zwierzyncu wsi, gdzie pełnił dłuższy czas obowiązki, drugi z nas p. Gadomski objął zarząd wązkotorowej kolejki Zwierzyniec—Biłgoraj do czasu przejęcia jej przez wojskowe dowództwo, a ja, jako pracownik biurowy, zostałem wezwany przez Dyрекcję Radomską na służbę do Radomia, gdzie objąłem powierzone mi stanowisko.

FRANCISZEK STEŁĄGOWSKI.



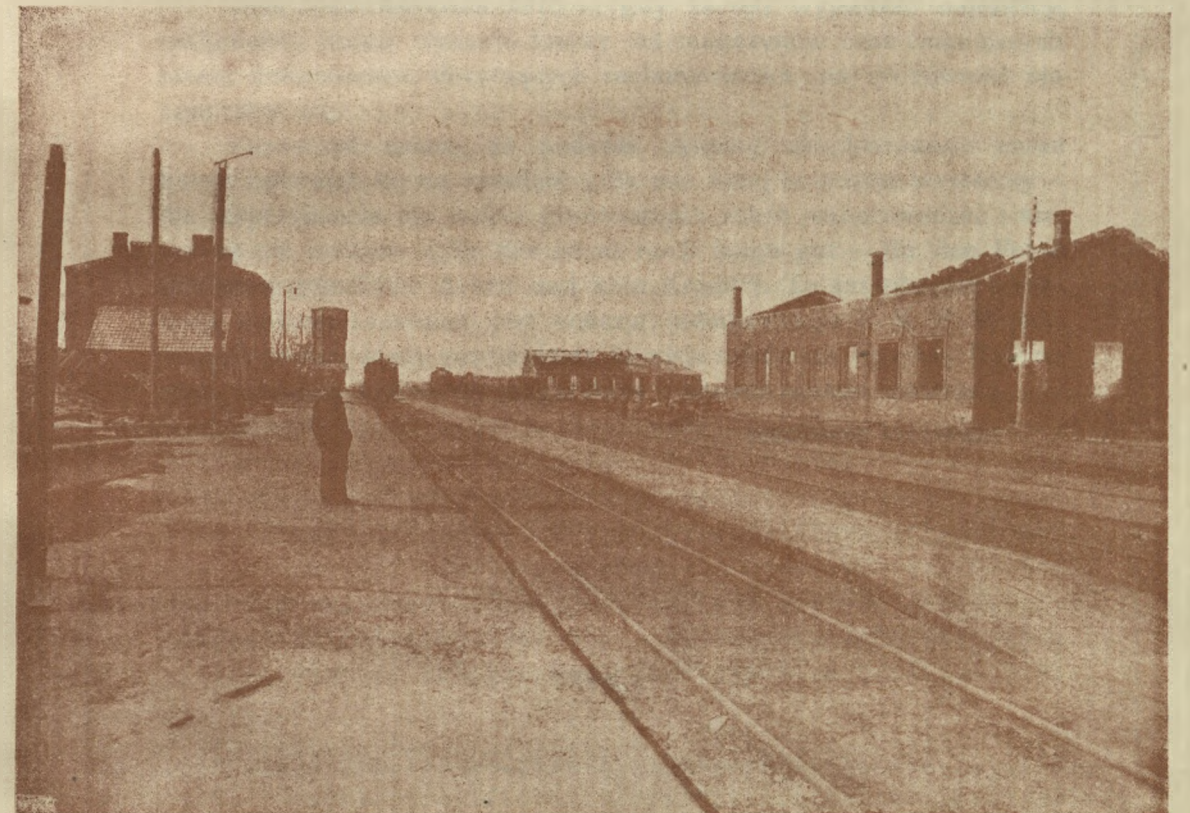
ZNISZCZONY PRZEZ FALE WISŁY PROWIZORYCZNY MOST POD DĘBLINEM.



MOST NAD BYSTRZYCĄ.



DWORZEC STACJI JĘDRZEJÓW OCALAŁY PRZED POGROMEM MOSKIEWSKIM.



FRAGMENT Z LINII.

...Przybyłem z okupantami na stację Strzemieszyce, na której pracowałem w ciągu dwóch lat jako nadzorca drogowy u byłych władz okupacyjnych. Jako polak postanowiłem już więcej do Górnej Austrii pod rządy niemieckie nie wracać; tam nas wszystkich, tylko dlatego, żeśmy byli polakami z ziemi polskiej, byłego zaboru austriackiego, tj. Galicji i Śląska Cieszyńskiego, przetranslokowano, w miejsce nas zaś napychano Niemców.

W d. 20 października 1918 r., otrzymałem sekretny rozkaz od swych władz, abym natychmiast przystąpił do ładowania wszystkich materiałów pierwszej potrzeby, jako-też zawartość magazynu Oddziału Drogowego, celem niezwłocznego wysłania zagranicę, do tak zwanego „Hinterland'u”—w porozumieniu się z naszą tajną organizacją, postanowiłem sobie rozkazu tego nie wykonywać i nie też nie ładowałem do wysłania, za co skazano mnie z góry, bez sądu, który się już wówczas nie miał czasu odbyć, na długoletnie więzienie, z odroczeniem wykonania wyroku do czasu ukończenia wojny, dalsze zaś sprawy, co do przekroczenia istniejącej pragmatyki służbowej, miały być dodatkowo sądzone przez sąd dyscyplinarny, do czego już nie doszło z powodu szybkiego biegu pomyślnych dla nas wypadków.

Dnia 1-go listopada 1918 r., gdy zaczęli wyjeżdżać najeźdźcy, otrzymałem rozkaz wydania kluczy od magazynów oraz cenniejszych rzeczy dokumentów, dotyczących rachunkowości, na co również nie zgodziłem się.

Zaznaczyć muszę, że podczas okupacji eksploatowano nasze koleje opierając się na zasadzie: „dla nas kolej ta jeszcze wystarczy — dla nieprzyjaciela nie wolno gruntownych robót przeprowadzać i nie ma na nie kredytu („für uns ist es noch lange gut — für den Feind gibt keine gründliche Arbeit und kein Kredit“). To też obecnie z wieloma brakami zmuszona jest walczyć administracja P. K. P. W pierwszych dniach, kiedy przejeżdżała komisja odbiorcza Dyrekcji Radomskiej, oddałem klucze od magazynów i zdałem ocalałe materiały.

FERDYNAND SZCZYPKA.

.... W roku 1915, — kiedy krwawe widmo wojny objęło całą ziemię Polską, — z rozporządzenia władz rosyjskich, które przed natarciem nieprzyjaciela musiały odstępować, wyewakuowano nas wraz z rodzinami w głąb Rosji.

W czasie przymusowej naszej służby w Cesarstwie, poroszano nas w różne miejscowości, nie licząc się z warunkami klimatu, często- kroć zabójczymi dla nas. Stosowano względem nas wyjątkowe prawa. Szykanowano i prześladowano, tolerując jedynie jako siłę roboczą z konieczności.

W końcu 1917 i na początku 1918 roku, położenie nasze wskutek przewrotu politycznego i domowej wojny w Rosji było nie do zniesienia; — dość wspomnieć okropności na całym obszarze Rosji, a w szczególności na liniach dróg żelaznych. Życie nasze i naszych rodzin zależało od nastroju rozpasanej tłuszczy.

Chwili powrotu do Ojczyzny czekaliśmy z upragnieniem i to dodawało nam sił i koło moralne rany zadawane ostatnimi wypadkami. Chęć współpracy z rodakami w odbudowie Ojczyzny paliła nas. Chwila z takim utęsknieniem oczekiwania, nareszcie nadeszła i my, po czteroletniej tułaczce, pożerani cierpieniami fizycznymi i duchowymi wróciliśmy do kraju w pierwszych dniach maja 1918 r.

Niestety wiele jeszcze mieliśmy przeczekać. W kraju siedział najeźdźca, koleje były w ręku wroga, obsługiwane przez Niemców lub Austriaków, nadzieja pracy zeszła do minimum... Głód i nędza poczęła zaglądać nam w oczy...

Nie traciliśmy jednak wiary w lepszą przyszłość. Nawoływaliśmy do zrzeszania się, do organizacji i dnia 1 lipca 1918 roku założyliśmy swoje ognisko, pod nazwą „Stowarzyszenie wzajemnej pomocy b. pracowników kolonijnych ziemi Radomskiej“, zadaniem którego było: przeprowadzenie szczegółowej rejestracji członków Stowarzyszenia, według ich specjalności, wywindykowanie przypadających członkom Stowarzyszenia należności od b. władz rosyjskich, pogłębianie, w miarę możliwości, wiadomości w zakresie kolejnictwa i wyszukiwanie dla członków Stowarzyszenia odpowiednich warunków bytu.

Pierwszymi założycielami byli pp.: Wacław Adamczewski, Adolf Borowski, Eugeniusz Poppe, Józef Sokolnicki, Stanisław Wątorski i Władysław Ziółkowski.

Cel nowo-założonego Stowarzyszenia był bardzo na czasie, jednakże przy zalegalizowaniu tego, natrafiono na ogromne trudności przeto nie mógł on należycie rozwinąć swojej działalności.

Ustawa Stowarzyszenia zawarta w 31 punktach, przedłożoną została władzom austriackim dnia 15 lipca 1918 r., zatwierdzono ją zaś dopiero 14 października tegoż roku z licznymi zmianami i uzupełnieniami, poczynionymi czerwonym atramentem w tekście. Od tej chwili dopiero ukonstytuowało się nasze Stowarzyszenie i nastąpił wybór członków zarządu przewidzianych w ustawie.

Na ogólnym zebraniu zwołanym przez założycieli tegoż Stowarzyszenia, dnia 27-go października 1918 roku, po złożeniu mandatów, wybrano zarząd, w skład którego weszli: Inż. Krzeczkowski Jan, dr. Petral, Popławski Stanisław, Szczygłowski Antoni, Ekiert Wacław, Malczewski Franciszek, Adamczewski Józef, Klimkiewicz Józef, Szerszyński Henryk, Kowalewski Piotr, Ziółkowski Władysław, Jastrzębski Jan i Sokół Adam. Liczba zarejestrowanych członków Stowarzyszenia dosięgała — 750.

Zespołeni w jedną rodzinę, ochoczo wzięliśmy się do pracy organizacyjnej i z wyteżeniem umysłów śledziliśmy bieg ostatnich wypadków wojennych. Czuliśmy swoją siłę we własnej organizacji i wierzyliśmy w nią ufni, że ona nas nie zawiedzie.

Aż oto staliśmy się świadkami przełomu dziejowego... Kończy się długotrwała i uporczywa walka dwóch kolosów militarnych i zwycięzka koalicja, zyskawszy przewagę, zmusza okupantów do opuszczenia zajętych ziem.

Zmieniają się dawne granice państw, powstają z martwych uciemiężone narody. Spełniły się serdeczne marzenia Ojców i Dziadów naszych, którzy niejednokrotnie leli krew ofiarną na ołtarzu wolności.

Po długich latach ciężkiej niewoli, udręki, trudów, łez — z krwawej topieli, wśród gromu dział i walącego się w gruzy dawnego świata, — zmartwychwstaje nasza Ojczyzna.

Dzień 2-go listopada 1918 r. — złotymi głoskami zapisany będzie na karcie naszego ruchu wyzwolenie.

W dniu tym w jednej chwili, jak gdyby za pociągnięciem różdżki czarodziejskiej, cała władza, w okupowanym przez Austriaków kraju, spoczęła w rękach polskich. Rozbrajanie okupantów, przejmowanie władzy, tworzenie i zbrojenie prowizorycznej armii polskiej, wiece, pochody, okrzyki na cześć Polski, — wszystko to sprzęgło się w jeden radosny chaos.

W Radomiu wyłoniono delegację, której powierzono udać się do austriackiego komendanta powiatu i przejąć władzę cywilną.

Tegoż dnia o godz. 10 rano delegacja ta, wraz z p. W. Gajewskim, sekretarzem do spraw politycznych przy generalnym komisarzu Rządu Polskiego w Lublinie i p. St. Majewskim, kurjerem generalnego komisarza w Lublinie udała się do austriackiego gen. Kwiatkowskiego dla ustalenia, że przejęcie władzy odbędzie się w tym dniu

pamiętnym. Komisarzem na powiat Radomski przez Rząd Polski został mianowany inż. Słomiński. O godz. 12^{1/2} Rząd Polski wydał odezwę do ludności i ogłosił rozkaz szefa sztabu jen. Rozwadowskiego treści następującej:

„Najstarszy oficer Polak każdej miejscowości okupacji austriackiej obejmie natychmiast komendę nad wszystkimi znajdującymi się w danej miejscowości oddziałami żołnierzy Polaków. Wszystkie odznaki zastąpić odznakami polskimi. Oddziały zaprzysiądz według dekretu z dnia 12 października 1918 roku i postępować w dalszym ciągu w porozumieniu z polskim generalnym komisarzem J. Zdanowskim w Lublinie. Zachować bezwzględny spokój i porządek”.

Nasze Stowarzyszenie powołał Rząd polski do najcięższego zadania: przejścia kolejnictwa od władz austriackich.

Szczęśliwym zrządzeniem losu nam pierwszym przypadł ten zaszczyt. Każdy z nas rozumiał całą wagę spadających nań obowiązków, to też jak jeden mąż stanęliśmy wszyscy, by usprawiedliwić zaufanie Ojczyzny, jakie nam okazała, powołując nas na stanowiska kolejarzy polskich.

O godz. 2 po południu dla wspólnego wypracowania planu przejścia kolei, zwołane było nadzwyczajne posiedzenie członków Zarządu Stowarzyszenia, oraz delegatów tymczasowego Rządu Polskiego inż. Ukielskiego i Querquena.

Zagaił posiedzenie vice-prezes Stowarzyszenia Antoni Szczygłowski, krótką przemową, w której zaznaczył doniosłość chwili obecnej i odpowiedzialność, jaką bierzemy na siebie, przejmując kolej, tą główną arterję życia społecznego i nawoływał, abyśmy dołożyli wszelkich sił i starań do utrzymania ruchu na kolejach. Po debatach, przyjęto jednogłośnie wniosek inż. Ukielskiego, aby niezwłocznie poczynić kroki, mające na celu przejście całej drogi żelaznej w okupacji austriackiej, wraz z aktami, inwentarzem, taborem kolejowym i, znajdującą się w kasach, gotówką. O rezolucji tej postanowiono zawiadomić pokrewne Stowarzyszenia w Kielcach, Lublinie, Skarżysku i t. d. polecając, aby natychmiast przystąpiły do czynu.

Na tymże posiedzeniu zarząd Stowarzyszenia wyznaczył komisarzy, których zadaniem było dozorować nad planowem objęciem kolei i wyznaczenie na stacjach odpowiedniej służby.

Komisarzami tymi byli: Radoszyński Tadeusz, komisarz warsztatów głównych, Szczygłowski Antoni, komisarz W-łu Handlowego i Finansowego, Dłużniewski Jan, komisarz W-łu Gospodarczego, dr. Petrał, W-łu Lekarskiego, Ekiert Wacław, komisarz W-łu Oświaty, Dergiman Bolesław, komisarz W-łu Ruchu, Ukielski Stefan, komisarz

W-łu Drogowego, Słoniewski Stanisław, komisarz W-łu Mechanicznego, Klimkiewicz Józef, komisarz W-łu Telegrafu.

Po wybraniu komisarzy i wręczeniu im mandatów uwierzytelniających i zawiadomiono Dyрекcję dróg północnych austriackich, żądając wydania poleceń, by funkcjonariusze linjowi podporządkowali się polskiemu komisarzom.

W tymże czasie Stowarzyszenie b. pracowników kolejowych przeistoczyło się w Związek zawodowy pracowników kolejowych.

Zarząd Związku natychmiast wezwał wszystkich b. pracowników kolejowych, by zajęli swe placówki i stanęli na straży mienia kolejowego, pozostawionego przez austriaków. Z jakim poczuciem obowiązku każdy dążył do swego warsztatu pracy, może posłużyć fakt, że podczas sprawdzania posterunków przez komisję wydelegowaną z ramienia Związku, w nocy z dnia 2 na 3 listopada, ta ostatnia znalazła, iż prawie wszystkie stacje już były obsadzone przez kolejarzy polaków.

Następnego dnia przystąpiono do przejścia poszczególnych Wydziałów i rozdelegowania coraz to więcej zgłaszających się, pracowników kolejowych.

Przejmowanie kolei od władz wojskowych, postępowało w szybkim tempie. Ruch pociągów odbywał się normalnie w dalszym ciągu bez przerwy.

W dniu 4 listopada nastąpił przyjazd ministerjalnej komisji na czele z inż. Mrozowskim, który zastał już całą sieć kolejową w rękach polskich.

Po obejrzeniu wszystkich urządzeń stacyjnych w Radomiu i otrzymaniu raportów o stanie kolei od komisarzy, komisja odbiorcza udała się do lokalu Związku przy ul. Trawnej № 3, gdzie, w imieniu wszystkich pracowników podniosła mową powitał ją vice-prezes Związku p. Szczygłowski Antoni; w odpowiedzi, na którą inż. Mrozowski serdecznymi słowami dziękował za poniesione trudy przy organizowaniu kolejnictwa polskiego. Następnie komisja specjalnym pociągiem udała się na objazd linji. Wszędzie na stacjach entuzjastycznie z okrzykami „niech żyje“ — witano pierwszego prezesa Dyrekcji Radomskiej inżyniera Józefa Mrozowskiego.

Stosownie do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2-go listopada 1918 r., inż. Józef Mrozowski został mianowany delegatem Ministerstwa Komunikacji dla przejścia kolei od władz okupacyjnych i Prezesem Komisji Odbiorczej, z poleceniem zarządzenia eksploatacją kolei w charakterze Prezesa Dyrekcji Kolejowej. Członkami Komisji Odbiorczej mianowani byli: inż. Jan Krzeczkowski, zastępcą Prezesa i Dyrektorem W-łu Drogowego, inż. Włodzimierz Krzyżanowski — Dyrektorem W-łu Mechanicznego, inż. Romuald Dąbrowski — Dyrektorem W-łu Ruchu i inż. Feliks Rabek — Dyrektorem W-łu Zasobów. (okólnik № 1 z dnia 4/XI 18 r.).

Dnia 5/XI 18 r. z rozkazu szefa sztabu Wojsk Polskich generała Rozwadowskiego, kapitanowi inż. J. H. Brzozowskiemu powierzono funkcje Szefa Polskiego Kolejnictwa Wojskowego, z siedzibą w Radomiu, z poleceniem utworzenia Centralnego Kierownictwa Transportowego, kadrów Wojsk Kolejowych, sformowania odpowiednich ilości wojskowych formacji kolejowych. M. P. P. Schaible składa natychmiast komendę w ręce kapitana inż. Brzozowskiego.

W sobotę, 9 listopada 1918 r. o godz. 10 rano podpisany został akt przejścia kolei pod Zarząd Polski.

Ten akt przejęcia kolei wywarł głębokie i niezatarte wrażenie w sercach naszych i dał początek erze kolejnictwa Polskiego.

HENRYK SZERSZYŃSKI.

Wielki, pamiętny dzień 2 listopada 1918 r., dzień którego data przejdzie do potomności, budząc zawsze echa dalekich wspomnień.

Po wyjściu z domu, zostałem zelektryzowany widokiem powiewających na domach chorągwi narodowych — w śródniesciu wieści wielkie, radosne; z gorączką niecierpliwości oczekujemy godziny południowej — chwili przyjęcia przez „piątkę” władzy miasta z rąk okupantów. Pierwsza myśl biedź do Zarządu Związku, aby wziąć czynny udział przy przejęciu kolejnictwa w ręce nasze. Wpadam i zastaję już zwartą masę braci — kolejarzy oczekujących dyspozycji od prezydium, sala nabita, chwila niezdecydowania: co i jak robić?

Ostatecznie wyłania się decyzja, aby przewodniczący udał się do komisarzy miasta — po bliższe informacje. My zaś tu, na miejscu — do pracy przygo owawczej. Dzięki wielkiej gorliwości i pracy p.p. Jasickiego Stefana, Szerszyńskiego Henryka i innych mamy gotowe listy pracowników według kategorii pracy. Dorywczo urządzamy naradę i decydujemy, aby linje b. okupacji podzielić na oddziały i wysłać ludzi w celu objęcia stacji. Wraca przewodniczący od komisarzy, aby niezwłocznie obsadzać stacje, gdyż austriacy porzucają pracę i wskutek czego zachodzi obawa powstrzymania ruchu pociągów. Decyzja „niedopuszczyć”. Wzywamy p. X., najstarszego z pośród nas specjalistę służby ruchu, aby przyjął na siebie kierownictwo całą sprawą. Działać trzeba niezwłocznie — szukamy p. X. — podobno pojechał na cmentarz (dzień zaduszny). Umyślny przywozi go. — Dowiedziawszy się o naszym postanowieniu, pan X. daje nam odpowiedź: „nie przyjmę odpowiedzialności, dopokąd nie dostanę polecenia od Rady Regencyjnej”. Wszyscy rozumiemy wagę chwili, los kolei zależy od natychmiastowego działania. W Warszawie Niemcy, a tu żądanie rozkazu od R.-R., przeto powyższa odpowiedź wywołuje śmiech i oburzenie zarazem. Nie pytając już więcej p. X., wysyłamy komisarzy Borowskiego, Machowskiego, Dłużniewskiego i innych na linję i dajemy polecenie nie przerywać ruchu ani na chwilę, a do biur udają się pozostali — każdy w swej specjalności. — Szczygłowski zaś udaje się w Rynek do Wydziałów: b. Buchalterji, Dochodów i Handlowego — niżej podpisany, Jasicki, Starosz przybywają tamże trochę później, gdyż zmuszeni byli wykańczać powierzone im czynności w Zarządzie Związku. Po przybyciu do Wydziału Handlowego, zastajemy na konferencji Szczygłowskiego, austriackiego Nacz. Wydziału i Józefa Konopnickiego. Było to nasze pierwsze zetknięcie się z austriackimi kolejarzami.

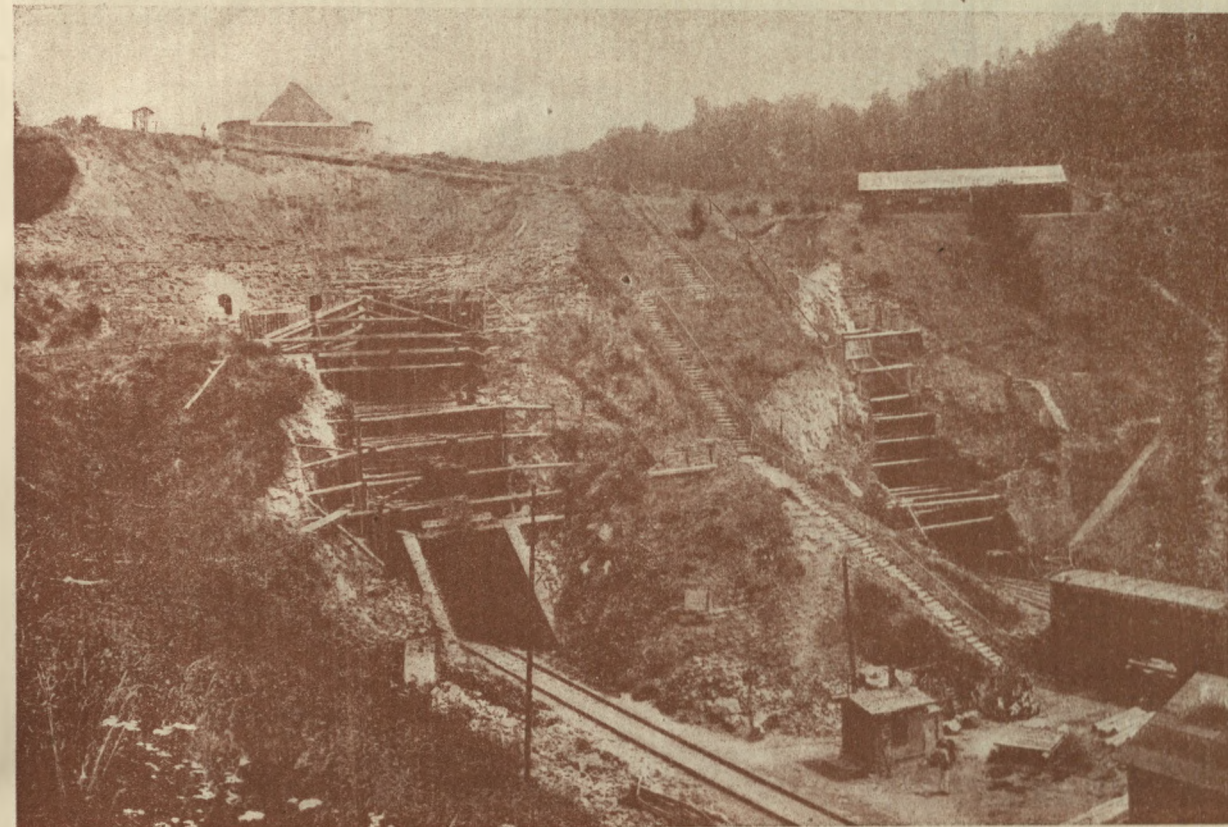
Fałszywi czesi, których tam spory procent pracował, skwapliwie spieszą nas zapewnić o swoich sympatiach dla nas i o swej odrębności narodowej. Wszędzie się słyszy „sem čech“ wymawiane z naciskiem. Robiło to wrażenie jak gdyby się spodziewali czarującego wpływu, jaki ich zdaniem wyraz „czech“ powinien wywierać na wszystkich. Nic im to nie pomogło, wynosili się tak, jak i ich koledzy. W atmosferze budynku dawało się odczuć wogóle ogromne zdenerwowanie, ruch gorączkowy — pośpiech.

Po krótkiej naradzie, rozdzieliliśmy czynności między sobą. Ja usunąć mam pracowników Wydziałów: Handlowego i Buchalterji; Jasicki wraz ze Zdzisławem Wolskim i Staroszem przyjąć Wydział Dochodów i inne. Kasę obejmują p.p. Stanisław Popławski i Antoni Szczygłowski. Boże! z jaką pasją a zazazem satysfakcją wypędzało się to plugawstwo.

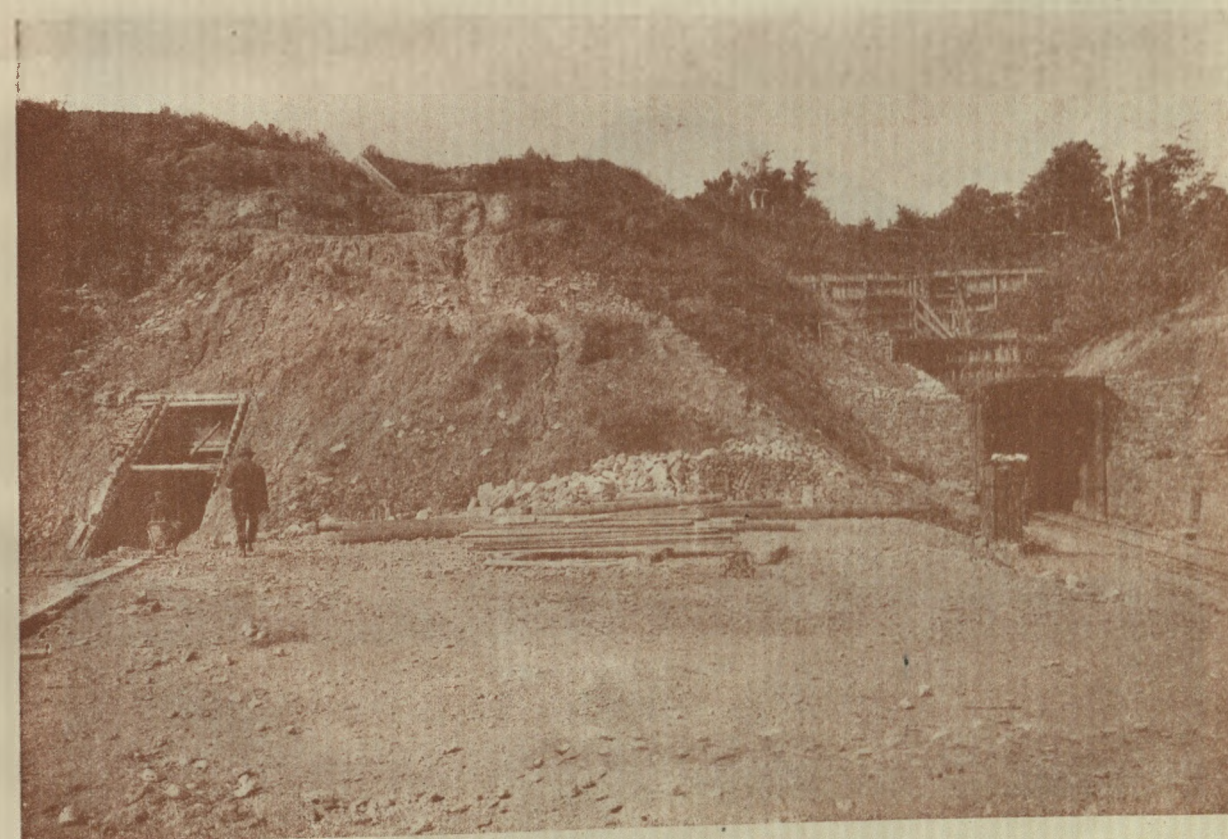
Pan Poll, szef-generał martwił się, że sobie rady nie damy, że nas zamało, że zachodzi konieczność pozostawienia kolejarzy-austrjaków. Powiedziałem mu, aby starał się prędzej pakować manatki i wyjeżdżać, gdyż potem może mieć trudności. Oślawiony ten dygnitarz rekomendował nam pracowników, a w szczególności jakiegoś Seroka — żyda, który, jak się okazało, wspólnie z generałem zajmował się szmugłem. Za tłumacza służył nam p. Konopnicki urzędnik c. k. z Wydziału Handlowego; odnośnie kasy dawał dyspozycje p. Szczygłowski, a następnie p. Kaliński który przybył w kilka dni później wraz z p. Sarnowiczem i innymi.

Pomimo jednak tak gorączkowo i chaotycznie prowadzonej likwidacji przez austriaków, nie omieszkali oni skorzystać ze sposobności krętactwa. Komisarze pozwolili im zabrać wszelkie dokumenty rachunkowe za czas ubiegły, ci oszucili zaś chcąc skorzystać z tego pozwolenia na swój sposób, przygotowali się dokładnie do wywożenia szmugłu. Nie udało im się to, gdyż zagroziliśmy zatrzymaniem pociągów i szczegółową rewizją, a nawet osobistą. Posmutnieli, ale wystraszeni bardzo — nie oponowali. Dla wysłania więc dokumentów sprowadzili masę pak ze st. Zagożdżon, z których część zaraz wywieźli, a resztę zostawili z prośbą o przechowanie, obiecując wkrótce przybyć po nie. Kazałem pozostałe paki otworzyć i tu się jeszcze raz okazała cała perfidja austriaków.

W pakach zamiast dokumentów, była moc zegarów, maszyn do pisania, do liczenia, czystych ksiąg buchalteryjnych, materiałów piśmiennych i t. d., wszystko rzeczy bardzo wartościowe. Poleciłem wszystko powyjmować, a natomiast — kazałem wypełnić paki brudnymi papierami z podłogi i z koszów; skrzynie zabito z powrotem i z tą zawartością zabrano je do Wiednia. Dowiedziałem się w jakiś czas potem, że mieli wielki żal do nas za ten niepotrzebnie wieziony bagaż.



TUNEL POD MIECHOWEM (ODBUDOWA).



TUNEL MIECHOWSKI.



SPALONY DWORZEC STACJI MIECHÓW.



DWORZEC STACJI KOŃSKIE.

I tak opanowani jedną myślą oczyszczenia Radomia z plugactwa niemieckiego, pracowaliśmy do dnia 8-go listopada 1918 roku. Dnia 9 t. m. odbyła się uroczystość podpisania aktu o przyjęciu kasy. Obecni przy tem byli p. p. S. Popławski, D. Kaliński, S. Sarnowicz i inni. Od tej też daty liczy się urzędowe przejęcie kolei. Jako prezes Komisji Odbiorczej przybył p. Mrozowski, który przyszedł wraz ze sztabem swoim do Związku, gdzie został powitany przez p. Szczygłowskiego. Potem mianowano na stanowisko kierownika Wydziałów Dochodów i Handlowego p. Szczygłowskiego. Od tego czasu przystąpiliśmy do pracy organizacyjnej.

WŁADYSŁAW TRYBULSKI.

...W dniu 1 listopada o godzinie 9 rano po przyjeździe do Strzemieszyc z Dąbrowy, gdzie pracowałem od chwili powrotu z Rosji, spotkałem na peronie d-ra Białostockiego i kilku kolegów. Po krótkiej rozmowie, wszedłem do biura ruchu, gdzie d-r Białostocki zarekomendował mnie, jako byłego urzędnika ruchu stacji Strzemieszyce. Wtedy zwróciłem się do obecnych oficerów austriackich z żądaniem podporządkowania się moim rozporządzeniom.

Jednocześnie oświadczyłem, że, za wyjątkiem zawiadowcy stacji i jego pomocników, reszta administracji zwalnia się i zaproponowałem im niezwłoczny wyjazd. Oświadczenie moje, jak zauważyłem, większość przyjęła z rezygnacją; wyrażnie zaoponował tylko naczelnik oddziału ruchu. Jako karę za opozycję zabroniłem mu wstępu do biura stacyjnego. Wieść o tem, co zaszło, bardzo szybko rozeszła się po Strzemieszyczach, więc w krótkim czasie zgłosili się do pracy ruchowcy M. Górski, Zgrzebnicki, jako też i niższa służba. Mając dwóch dyżurnych ruchu, byłem w możności ustanowić kontrolę nad dyżurnami okupantów. Dla większej zaś ostrożności poleciłem, aby bez mego zezwolenia nie wysyłać pociągów. Stacja telegrafu była oddana telegrafście Księżopolskiemu. Natychmiast zabroniliśmy nadawania depesz władzom okupacyjnym. Kasę biletową powierzyłem p. Wciśle; pod dozorem jego sprzedaż biletów odbywała się przez kasjerów okupacyjnych. Przy przejmowaniu kasy trafiliśmy na opozycję ze strony wyżej wspomnianego naczelnika oddziału, co mnie zmusiło do zagrożenia mu aresztowaniem i wywiezieniem w głąb kraju. Tego dnia po południu, mając do rozporządzenia większą ilość niższej służby, obsadziłem posterunki zwrotniczych, ustawicieli i t. d. Wieczorem przyjechali mianowani przez Koło Dąbrowskie naczelnik węzła p. Czaplński i pomocnik p. Tucholski. W dniu 1 listopada wydział trakcji przeszedł w ręce kolejarzy polskich z p. Wagnerem na czele.

W dniu 2 listopada przy każdym okupancie znajdował się już nasz pracownik. Około południa pomiędzy okupantami rozeszła się wieść, że Niemcy mają przyjść im z pomocą. Aby się choć częściowo zabezpieczyć, zwołałem żołnierzy, pracowników okupacyjnych i oświadczyłem im, że są zwolnieni ze służby i aby natychmiast zbierali się do odjazdu. W tym celu kazałem podać kilka wagonów. Aby zaś izolować ich od agitacji oficerów, postawiłem koło koszar dwóch uzbrojonych pracowników, poleciwszy nie dopuszczać do nich nikogo. Wieczorem 2 listopada pozbyłem się większości okupantów, których wysłałem do Galicji. W miarę napływu pracowników obsadziliśmy pozostałe stacje Zagłębia. Wobec braku telegrafistów, nie można było wprowadzić korespondencji telegraficznej. Wieczorem 2 listopada podałem depeszę do Radomia i Kielc, adresowaną do p. Moskwy i p. Dergimana, przypuszczając że takowi objęli już posterunki administracyjne, z prośbą o przysłanie telegrafistów. W dniu 3 listopada wprowadziliśmy język polski i zwolniłem dyżurnych oficerów okupowanych. Zawiadowcy stacji Czechowi poleciłem pozostać dopóki nie przyjedzie zawiadowca stacji, wyznaczony przez polską administrację, mając na uwadze szczegółowe oddanie stacji, na przyjęcie której nie mógłbym znaleźć czasu. W dniu 7 listopada przyjechała Komisja dyrekcji Radomskiej, a z nią administracja stacyjna, która zastała na wszystkich posterunkach pracowników Polaków....

L. TWARKOWSKI.

Po powrocie z Rosji, zamieszkałem w Opocznie i pracowałem u okupantów w sekcji Opoczyńskiej, jako starszy robotnik, początkowo za 4 koron 80 hal., później zaś po 6 koron dziennie.

2 listopada o godzinie 9-ej wieczorem, usłyszałem alarm trąbki na pożar, ludzie zaczęli się zbiegać do szopy straży ogniowej. Naczelnik straży ogniowej p. Janas powiedział nam, że pójdziemy wyganiać dziadów, t. j. rozbierać wojsko austriackie — poszliśmy i rano mieliśmy już przeszło 300 karabinów zabranych okupantom.

Ranitko 3 listopada, poszedłem na st. Opoczno; tam spotkałem starszego robotnika, Antoniego Kusala i wielu innych pracowników służby drogowej, z nimi uradziliśmy rozbiorć służbę torową i samym ją objąć. Nie mieliśmy na to z góry żadnej dyrektywy, działaliśmy na własną rękę. Najpierw odebrałem karabin obchodowemu stróżowi, Michałowi Cederowi, pochodzącemu z pod Krakowa i jakiemuś rusinowi. Posiadając 2 karabiny, wziąłem sam jeden, a drugi dałem starsze-

mu robotnikowi Kuselowi i tak uzbrojeni z kilkoma ludźmi, udaliśmy się do koszar na st. Opoczno, gdzie był austriacki pomocnik dozorca Jochimstal ze swymi ludźmi, wszyscy byli wojskowi i uzbrojeni. Kiedy weszliśmy do koszar, zastałem tam 9 ludzi i zażądałem, w imieniu Rady Regencyjnej, ażeby mi zdali broń i klucze od magazynów, przy których postawiłem zaraz ludzi z karabinami i rozstawiłem sztafetę po linii, ażeby wszyscy pracownicy kolejowi zajmowali swe poprzednie stanowiska. Tak od godz. 3 popołudniu tor, poczynając o l 46 wiorsty do Pilicy, t. j. do 81 wiorsty był w posiadaniu mojem (za Pilicą była okupacja niemiecka) i obsadzonym przez polską służbę. Do Końskich posłałem polecenie Gawłowskiemu, starszemu robotnikowi, ażeby obejmował tor pod swój zarząd, jako dozorca drogowy. A chwilami ogarniał mnie strach, że może się nie udać — i że mnie starego powieszają... ale trudno, zaczęło się, trzeba płynąć dalej.

Rano 4-go listopada przyszedłem na stację, tam spotkał mnie austriacki naczelnik dystansu inżynier Ster z zapytaniem, na jakiej zasadzie wypędzam jego służbę kolejową, odpowiedziałem mu, że z rozporządzenia Rady Regencyjnej; czy mam na to pisemne rozporządzenie? — odpowiedziałem, że mam. Gdy zażądał, ażeby mu je pokazać, odmówiłem (gdyż nie miałem żadnego rozporządzenia). To mnie tylko martwiło, że służby ruchu nikt z naszych nie przyjmował i dalej pełnili ją Niemcy.

5 listopada wieczorem na stację Opoczno przyjechał parowozem inżynier Kaniewski i obsadził służbę ruchu naszymi urzędnikami. Stację przyjął Władysław Baran; dopiero wtedy uspokoiłem się, gdy po raz pierwszy na polskich kolejach zobaczyłem naszą władzę.

7 listopada przyjąłem urzędowo cały dystans od Skarżyska do Tomaszowa od inżyniera oberleutnanta Stera, o czym został sporządzony protokół.

11 listopada zawiadomił mnie stróż z mostu nad Pilicą, że powiedział mu żołnierz niemiecki (od strony Opoczna na moście Pilicy stała nasza straż kolejowa, a od strony Tomaszowa straż niemiecka), że jutro, t. j. 12 listopada, gdy pociąg będzie szedł od Opoczna do Tomaszowa, to na moście na Pilicy wyleci w powietrze, gdyż Niemcy most podminowali.

12 listopada pociągiem pasażerskim pojechałem na parowozie do Tomaszowa; pociąg ten miał już nawet wracać do Skarżyska, bo były pogłoski, że gdy przyjdzie do Tomaszowa, to go Niemcy z powrotem nie puszczą; po pewnym namyśle jednak, stacja puściła pociąg do Tomaszowa. Przy Pilicy pociąg zatrzymał się w odległości pół wiorsty od mostu, zszedłem z parowozu i na piechotę doszedłem do mostu, tam zastałem naszego stróża, który mi zameldował, że ledwie pół godziny temu zeszła z mostu straż niemiecka i na moście ze strony niemieckiej niema nikogo. Nagle usłyszałem strzały kara-

binowe w mieście Tomaszowie; pomyślałem sobie: dobrze idzie, nasi rozbijają Niemców. Przeszedłem most na Pilicy i nic podejrzanego nie zauważyłem — pociąg ruszył ze mną dalej do stacji Tomaszów.

Po przyjeździe pociągu do Tomaszowa, zobaczyłem wielki ruch na stacji i tłumy publiczności cywilnej z miasta. Spotkałem urzędnika ze służby ruchu Bronisława Węglewskiego, którego 5 listopada delegował inż. Kaniewski do objęcia służby od urzędników austriackich; pytam się zatem, co znaczy ten ruch nadzwyczajny. Odpowiedział mi że Niemcy szykują się do ucieczki, że on przyjął już stację od nich, tylko służby drogowej nie ma kto przyjąć; poszedłem zaraz do dozorczy Niemca i przyjąłem służbę: odstąpię tomaszowski; o przyjęciu dałem depeszę do inż. Kaniewskiego. Na stacji stał pociąg niemiecki, przygotowany do odejścia w stronę Kuluszek, a w nim pełno wojska niemieckiego, uzbrojonego kompletnie. Wtem wjeżdża konno na peron, jakiś młodzieniec, a za nim przeszło 20 ludzi naszych z karabinami w ręku; młodzieniec na koniu daje rozporządzenie, aby rozbijono żołnierzy niemieckich, znajdujących się w pociągu. Podziwiałem odwagę tych paru ludzi, z jaką rzucili się na pociąg z wojskiem. Zrobiło się zamieszanie, były i strzały, lecz w przeciągu pół godziny na peronie stała armia z przeszło 500 ludzi naszych, uzbrojonych w karabiny; wszystkim Niemcom odebrano broń i zrewidowano ich.

Pociąg był gotów do odejścia. Wtem uwiadomiły Kuluszki, że z tamtąd wyszedł do Tomaszowa nasz pociąg służbowy, wstrzymaliśmy więc odejście pociągu z Niemcami; rozmawiałem właśnie o tem z zawiadowcą stacji, polakiem, gdy podszedł do nas jakiś młody człowiek z karabinem na plecach i mówi nam, że pociąg idzie od Kuluszek nasz już polski, a tam na 86 wiorście pod Cekanowem wyjęta jest szyna; pytam się kto ją wyjął? odpowiada, że to on wyjął szynę z polecenia swego komendanta, owego młodzieńca na koniu; o ileby Niemcy nie dali się rozbijć i pociąg z nimi odszedłby, to żeby się z nimi w drodze wysypał.

Pociąg idzie od Kuluszek, a tam na 86 wiorście szyna wyjęta, trzeba uprzedzić go jakoś. Odczepiamy parowóz od pociągu niemieckiego i jedziemy na spotkanie pociągu, ażeby go uprzedzić, podjeżdżamy do miejsca, ale już zapóźno, bo się wykoleił, ale tak szczęśliwie, że parowóz przeskoczył to miejsce, gdzie szyna była wyjęta i stanął na szynach wszystkimi kołami, a dwie klasy za parowozem zeszło z szyn wszystkimi kołami i tak na początek miałem świeżą robotę na niemieckiej okupacji. W pociągu, który szedł od Kuluszek jechał nadzorca drogowy Wł. Paszkiewicz, który obsadzał służbę na szlaku od strony Kuluszek. Przy podnoszeniu wagonów okazał dużą pomoc ślusarz depo Kuluszki p. Motylewski, który jechał w tym pociągu i miejscowi robotnicy: remontowy Józef Kielman i obchodowy

Jan Mrówka, którzy dopomogli do rychłej naprawy toru. Gdy linja została uporządkowaną, Niemcy niezwłocznie wyjechali z Tomaszowa.

I tak się zakończyło rugowanie okupantów z tej okolicy...

ANTONI WĘGLEWSKI.

W

Naprawni Sygnałowej w Radomiu u okupantów pracowało około stu rzemieślników; niezależnie od tego w skład Naprawni wchodziło 30 wojskowych niższych stopni c. i k. armji z porucznikiem Linderem na czele.

Przy końcu października, gdy po mieście rozchodziły się głuche wieści o parawkach Austriaków, w warsztatach Naprawni zaczął się jakiś ruch gorączkowy. Z polecenia władz wyższych, wojskowi zaczęli rozbierać i pakować maszyny, opróżniając jednocześnie i magazyny. Pilnie śledziliśmy przebieg tych robót z zamiarem, aby przy pierwszej sposobności nie dopuścić do wywieżenia maszyn i materiałów. Tymczasem, ostatnie dni października dobiegały do końca, my zaś wszelkimi siłami staraliśmy się opóźniać pakowanie, by tym sposobem zyskać na czasie...

Nadszedł pamiętny dzień 2 listopada. Około południa gruchnęła wieść, że upragniona chwila nadeszła... Przybrawszy energiczną postawę, zwróciliśmy się do pełniących wówczas służbę w warsztatach żołnierzy, z żądaniem, by broń nam wydali. W tej chwili nadszedł zawiadowca Naprawni, porucznik Linder, który dowiedziawszy się o co chodzi, spojrzał na towarzyszy i opuściwszy głowę z rezygnacją oddał broń w nasze ręce, również to uczynili i jego podkomendni. Stawszy się panami sytuacji, poleciliśmy im wydać klucze od warsztatów i magazynów.

Po należytem zabezpieczeniu całego majątku przystąpiliśmy do zorganizowania straży bezpieczeństwa, w skład której weszli: Antosiewicz Władysław, Bandera Ludwik, Baran Władysław, Baryłkiewicz Władysław, Baryłkiewicz Ludwik, Bursztyn Antoni, Bąk Jakób, Bąk Stanisław, Chojnacki Jan, Dymbat Józef, Dwóznik Albin, Dorczyński Roman, Derfla Bronisław, Durasiewicz Marjan, Dutkowski Czesław, Dzikowski Bolesław, Flejszer Edmund, Gajewski Lucjan, Grochowalski, Kamiński Władysław, Klauziński Piotr, Krasnodębski Piotr, Libich Stanisław, Marczak Stanisław, Marczak Józef, Muszyński Adolf, Nakonieczny Antoni, Ordzyński Jan, Pawlina Bolesław, Ruz Jan, Sochaj Jan, Stefański Jan, Szczepkowski Józef, Trybulski Kazimierz, Wdowczyk Karol, Wojniarski Walenty, Zawadzki Bolesław, Zbrożek Stanisław, Żak Karol i Żuchowski Stanisław.

Straż zorganizowana w tym składzie pełniła wartość warsztatów i na terenie stacyjnym do tego czasu, aż cała sieć kolejowa Okręgu Radomskiego została wydartą z rąk wroga i prawowita władza objęła w posiadanie koleje Państwa Polskiego.

WŁADYSŁAW BARYLKIEWICZ.

Po nieskończeniu długich 3-ech latach tułaczki po Rosji i przymusowej rozłąki z Krajem, pozwolono nam powracać w strony ojczyste. Przyjechałem do Radomia w dniu 18-go sierpnia 1918 r. i pierwsze moje kroki skierowałem w stronę warsztatów kolejowych, w których spędziłem połowę mojego życia. Spojrzałem na mury rozwalone, na rozgrodzone place, na gospodarkę najeźdźców i ogarnął mnie lęk, — czyżby to miało tak pozostać, czyż niema siły w naszym Narodzie, żeby pogwałcone świętości i zdeptyany honor Narodu zemścić, gospodarka najeźdźców trwała długie szeregi lat...

W jesieni 1914 roku, w czasie wojny europejskiej, dawniejsi najeźdźcy — moskale, zmuszeni byli ustąpić miejsca nowemu najeźdźcy. Radom zagarnęły wojska niemieckie. Wtenczas nie było frontów stałych, wojnę w naszym kraju prowadzono partyzancką i Niemcy, po paru tygodniach z powrotem oddali Radom moskałom, zostawiając warsztaty w całkowitym porządku. Przy powtórnej ewakuacji z Radomia b. Dyrekcja Kolei Nadwiślańskich dała rozporządzenie zabrania i wywieżenia cennych przedmiotów. Na mocy tego rozporządzenia, zabrane były do Rosji wszystkie prawie narzędzia rzemieślnicze, drobniejsze maszyny, superty od większych maszyn i pasy pociągowe; grubsze części maszyn, silników i pompki wodociągowej zatopiliśmy w kanałach. Jednym słowem, warsztaty zostały zdewastowane, za co Austriacy, mszcząc się, przy powtórnej odsłepowaniu, spalili je doszczętnie, zostawiając gołe mury hal: maszynowej i wagonowej, kotłarni i kuźni. Halę parowozową wysadzili w powietrze pyroksyliną i od tego czasu t. j. od połowy listopada 1914 r., warsztaty przestały istnieć, a pozostałe opalone części maszyn i żelazto moskale wywieźli do Rosji.

Po zajęciu po raz trzeci Radomia przez Austriaków, warsztaty kolejowe pokryte zostały częściowo dachem, sprowadzono kilka maszyn obrabiarek i zaczęto montować zburzone na przestrzeni mosty i budynki mieszkalne oraz urządzono oddział do robienia pudełek dla wysyłania „szpeku“ do „Vaterlandu“. Nastąpił nareszcie upragniony dzień odwetu. Potęgą złoczyńców coraz to słabnie i w dniu 3-go listopada 1918 r., po klęskach poniesionych na frontach, zmuszeni byli najeźdźcy sromotnie złożyć broń już nie przed wojskiem zwycięzcy, ale przed ludem, tak niedawno przez nich ujarzmionym. W tym dniu grupa kolejarzy b. pracowników warsztatów w Radomiu pod prze-

wodnictwem pp. Wiktora Sławińskiego i Franciszka Gajewskiego udała się na dworzec kolejowy, gdzie zdobyli od okupantów 24 karabiny i rozdali je między swoich współtowarzyszy. Tak uformowany zbrojny oddział objął straż nad własnością skarbu Narodu Polskiego, a było czego pilnować: z jednej strony miejscowe szumowiny, chcąc się obłowić przy sposobności, z drugiej argentyńska szlachta napastowała straż o wydanie rzekomo zakupionych od Austriaków materiałów. Wszystkie te fikcyjne pretensje nie były uwzględniane, co pomogło w znacznej mierze do szybkiego uruchomienia warsztatów.

W dniu 5 listopada 1918 r. już przystąpiono do pracy twórczo-organizacyjnej. Tegoż dnia sporządzony został akt po polsku i niemiecku o przyjęciu ruchomego i nieruchomego inwentarza, oraz wszelkiej własności od Dowództwa Wojskowego okupantów na rzecz Państwa Polskiego. Powyższy akt podpisali: inż. Guerquen i Boguski, technicy Wł. Czerniawski i Luc. Śliwiński; ze strony okupantów kilku oficerów wyższych rang, (podpisy nieczytelne).

Dnia 6 listopada inż. Gurquen wydelegował technika Władysława Czerniawskiego do warsztatów dla przyjęcia kluczy, oraz objęcia zarządu nad magazynami, poczem polecono technikom sporządzić szczegółowe opisy inwentarza i materiałów.

Niżej wymienieni pilnowali dniem i nocą majątku narodowego od dnia wydarcia kolei od okupantów aż do dnia 15 lutego 1919 r.:

Przedstawiciel Dyrekcji: Czerniawski Władysław; Komendant: Gajewski Franciszek; zastępca komendanta: Sławiński Wiktor; szeregowcy: Adamus Adam, Barwicki Stefan, Białas Antoni, Bogdanow Michał, Biskupski Ignacy, Błach Szymon, Brodziak Jan, Bielawski Bronisław, Cander Stanisław, Ciup Piotr, Daniszewski Jan, Dutkiewicz Wacław, Fronczak Jan, Gadalski Antoni, Gołęziowski Roman, Jakóbowski Florjan, Jakóbowski Marjan, Jaro-z Stanisław, Korba Józef, Kulik Jan, Konarski Marceł, Kwiecień Ignacy, Kowalski Michał, Kaczmarek, Kański Leon, Kaczorowski Julian, Manowiecki Józef, Miętkowski Ksawery, Moskwa Stanisław, Olszewski Wacław, Okólski Norbert, Orszewski Antoni, Ofiara Władysław, Pietrasik Paweł, Prokop Jakób, Perkuzewski Ignacy, Pipczyński Kazimierz, Sawicki Tadeusz, Skorza Józef, Sobkiewicz Józef, Sobol Piotr, Sosniński Feliks, Swiniarski Aleksander, Sroczyński Józef, Stanikowski Stanisław, Stanikowski Roman, Szafranski Roman, Szczałkow Jan, Szkoryk Baltazar, Szmulak Jan, Szubiński Józef, Wierciński Kazimierz, Wiórkiewicz Antoni, Wrochnowski Antoni i Żemantowski Józef.

Używając materiałów, pozostawionych przez okupantów, uruchomiono warsztaty w 9 dni po wypędzeniu okupantów, t. j. 11 listopada, zatrudniając znaczną liczbę spragnionych zarobku kolejarzy.

WŁADYSŁAW CZERNIAWSKI.

Cyfl.
Rep. 1070
449622 8284

PUNKTACJE

w sprawie oddania c. k. Wojskowej kolei północnej polskiej komisji odbiorczej, spisane w dniu 5 listopada 1918 roku w Radomiu.

- 1) Oddanie kolei przez c. k. wojskowy zarząd północny polskiej komisji odbiorczej musi być wykonane bez przerwy istniejącego ruchu kolejowego.
- 2) Zarząd kolei przechodzi do polskiej komisji odbiorczej 9 listopada 1918 roku o godz. 10 rano.
- 3) Cały obecny personel pozostaje na miejscu i pełni w dalszym ciągu swoje czynności, może być zwolniony jedynie za zgodą prezesa polskiej komisji odbiorczej.
- 4) Obejmowanie stanowisk przez polski personel kolejowy odbywa się z rozporządzenia prezesa polskiej komisji odbiorczej.
- 5) Kolej przechodzi do polskiej komisji odbiorczej od zarządu c. i k. kolei wojskowej północnej w tym stanie, w jakim się znajduje, wraz z całym taborem, zapasami, inwentarzem, aktami, archiwum i t. d. z wyłączeniem tych wszystkich dokumentów rachunkowych z przynależnymi aktami i książkami, któreby później potrzebne były północnej kolei wojskowej.
- 6) Polska komisja odbiorcza przejmuje zawartości wszelkich kas rządowych kolejowych, jaka się okaże w nich, w dniu 7 listopada 1918 r., jak również pozostałość w tymże dniu efektów pieniężnych z rachunku c. i k. wojskowej kolei północnej w banku austro-węgierskim w Lublinie.
- 7) Wyżej wymienione warunki dotyczą wszystkich linii c. i k. wojskowej kolei północnej biegnących na zachód od Lublina. Linje na wschód od Lublina oddane zostają na tych samych warunkach Szefowi Wojskowego Kolejnictwa Polskiego.

Radom, 8 listopada 1918 roku.

m. p. Delegat Ministerstwa Komunikacji inżynier *Józef Mrozowski.*

m. p. *Ernst v. Scheible.*

PROTOKÓŁ

zestawiony 7 listopada 1918 r. o godzinie 11 rano o oddaniu kasy głównej kolei wojskowej Północnej funkcjonariuszom Dyrekcji Polskiej Kolei Państw. w Radomiu.

Obecni ze strony kasy komendy:

Naczelnik Norbert Rozek, Kasjer, nadporucznik Otto Fater, Od wydziału VIII ze stałej Rewizji Kasowej, nadpor. Oskar Pater.

Ze strony Polskiej Komisji:

Antoni Szczygłowski, Stanisław Popławski, Stefan Sarnowicz i Marcei Wolski.

Oddane i odebrane zostały:

Koron 106,717.95 (sto sześć tysięcy siedemset siedemnaście 95 hal).
Marek 181,270.78 (sto ośmdziesiąt jeden tysięcy dwieście siedemdziesiąt 78 fen.).

Rubli 999.91 (dziewięćset trzydzieści dziewięć 91 kop.).

SKŁAD GŁÓWNY WYDAWNICTWA:

EDWARD PISAREK, RADOM, RYNEK 12.

WYDZIAŁ DOCHODÓW RADOMSKIEJ DYREKCJI P. K. P.

Odbito w Drukarni Kolejowej w Radomiu pod kierownictwem:
S. Dudzińskiego, K. J. Bończaka, B. Chojnackiego i R. Wandelta.

Składali: Poremba, Wójcikowski, Pawłowicz, Zuchajewicz,
Barszcz, Monka, A. Niedolistek, S. Niedolistek, Płasek, Podlewski,
Rajkowski, Smolkowski.

Drukowali maszyniści: Flont, Gócio, Trynkiewicz i Wojciechowski.

Oprawiali i broszurowali: Wolski, Wolf, Chotecki, Matuszczyk,
E. Staniszewski, S. Staniszewski, Szybowski, Spoton, Trociuki i Zawadzki.

Klisze wykonano przez Zakłady Art.-Graficzne „Helios”, M. Kamocka i S-ka, Warszawa, Warecka Nr. 12.

Roboty litograficzne wykonano w firmie: F. Pilczek, Poznań,
Rycerska 38.

