



**OSIEDLE
DYREKCJI
KOLEI PAŃSTWOWYCH
W CHEŁMIE**

OSIEDLE DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W CHEŁMIE



ISBN 978-83-89942-70-8

*w 95. rocznicę złożenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu
Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej dla pracowników w Chełmie*

MAGDALENA MAKA

OSIEDLE DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W CHEŁMIE



CHEŁM 2023

Szanowni Państwo!

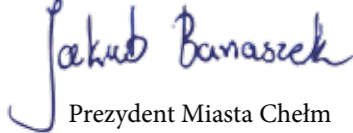
W 2023 roku przypada 95. rocznica wmurowania kamienia węgielnego pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie. Z tej okazji mamy wielki zaszczyt przekazać w Państwa ręce katalog pt. „Osiedle Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie”.

Niniejsza publikacja to prawdziwa skarbnica wiedzy i wspomnień na temat zabytkowego osiedla Dyrekcja, czyli prawdziwej perły architektonicznej naszego miasta. To pozycja, która z pewnością poruszy serca chełmian i zachęci ich do jeszcze intensywniejszego zgłębiania historii tego miejsca, ale dostarczy również wielu interesujących faktów osobom zainteresowanym dziejami powstałej w okresie dwudziestolecia międzywojennego kolejowej dzielnicy.

W katalogu znajdą Państwo m.in. liczne archiwalne dokumenty, ogłoszenia publikowane w ówczesnej prasie, fotografie, a także projekty poszczególnych budynków. To efekt długotrwałej kwerendy prowadzonej przez zespół Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie pod okiem koordynującej projekt Pani Magdaleny Mąki, której z tego miejsca pragnę serdecznie podziękować za ogromny wkład włożony w powstanie opisywanej publikacji.

Jestem dumny, że będą mogli Państwo dogłębnie zapoznać się z niezwykle bogatą historią osiedla Dyrekcja, a także szeroko zakrojonymi planami – brutalnie przerwanych przez wybuch II wojny światowej – związanymi z utworzeniem w Chełmie Dyrekcji Kolei Państwowych. Zachęcam do dzielenia się publikacją z rodziną, przyjaciółmi, znajomymi, a w szczególności z przedstawicielami najmłodszego pokolenia, ponieważ to oni będą mogli w przyszłości kultywować związane z historią „Dyrekcji” dziedzictwo, stanowiące istotny element tożsamościowy całego miasta.

Jeszcze raz, z całego serca, dziękuję wszystkim zaangażowanym w powstanie katalogu i wyrażam głęboką nadzieję, że niniejsza publikacja stanie się kluczowym opracowaniem na temat osiedla Dyrekcja oraz jego historii.


Prezydent Miasta Chełm

Szanowni Państwo,

Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie jest depozytariuszem historii najważniejszej inwestycji budowlanej naszego miasta – osiedla „Dyrekcji”.

Osiedle „Dyrekcji” od zawsze budzi zainteresowanie nie tylko samych jego mieszkańców, ale również badaczy historii naszego miasta. W przestrzeni social mediów funkcjonuje wiele stron i portali dedykowanych temu zagadnieniu. Każde nowo upublicznione zdjęcie budzi burzliwe dyskusje i wspomnienia. Temat „Nowego Miasta” wielokrotnie pojawiał się w artykułach i publikacjach. Muzeum podjęło wysiłek zebrania dostępnych materiałów i przedstawienia ich w formie publikacji. Autorka katalogu podejmuje próbę zestawienia komplementarnego wszystkich pozyskanych podczas kwerend materiałów, które z uwagi na ograniczenia wydawnicze zredukowała do wyboru tych najważniejszych i najmniej znanych. Liczę, że album, który oddajemy w Państwa ręce, będzie pretekstem do wspomnień – peregrynacją, wędrówką po zakamarkach osiedla i zachętą do zgłębiania tematu.

Niepublikowane dotąd fotografie oraz materiały dokumentujące budowę modernistycznego, nowoczesnego osiedla – „miasta ogrodu”, łączącego funkcje mieszkaniowe, administracyjne, usługowe i rekreacyjne, spełniającego marzenia Polski w okresie dwudziestolecia międzywojennego przypominamy w 95. rocznicę wmurowania kamienia węgielnego pod Gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie.

W drugiej dekadzie XX wieku Chełm był ważnym węzłem kolejowym. W 1925 roku podjęto decyzję, aby Radomską Dyrekcję Kolei Państwowych przenieść do Chełma. Dogodne położenie miasta było najważniejszym czynnikiem decydującym o jego wyborze.

Prestiżowa inwestycja wskutek kryzysu gospodarczego oraz wybuchu II wojny światowej nigdy nie została ukończona.

Obecnie możemy podziwiać zaledwie fragment modernistycznego planu w postaci wyjątkowego osiedla zwartych robotniczych bloków, urzędniczych willi oraz monumentalnego Gmachu, który jest najbardziej charakterystycznym budynkiem miasta.

Realizacja projektu „Osiedle Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie. Wystawa i katalog” była możliwa dzięki wsparciu finansowemu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Partnerami wydarzenia byli: Województwo Lubelskie, Państwowa Akademia Nauk Stosowanych w Chełmie oraz Chełmskie Towarzystwo Naukowe.

Dziękuję wszystkim zaangażowanym w powstanie wystawy i wydanie katalogu, instytucjom i osobom prywatnym za współpracę, życzliwość oraz użyczenie obiektów.

Słowa uznania kieruję do Pani Magdaleny Mąki – autorki scenariusza ekspozycji oraz publikacji – za rzetelność, trud i upór w pozyskiwaniu materiałów wykorzystanych na potrzeby projektu.

Serdeczne podziękowania składam osobom, które wydarzenie promujące Miasto Chełm oraz województwo lubelskie objęli honorowym patronatem, byli to: Lech Sprawka – Wojewoda Lubelski, Jarosław Stawiarski – Marszałek Województwa Lubelskiego, Jakub Banaszek – Prezydent Miasta Chełm, parlamentarzyści ziemi chełmskiej: Anna Dąbrowska-Banaszek, dr Krzysztof Grabczuk, prof. dr hab. Józef Zajac oraz Beata Mazurek.

Natalia Jędruszczak

Dyrektor Muzeum Ziemi Chełmskiej
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie

Chełm, październik 2023

Podjmując temat budowy osiedla Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie, należy przypomnieć o 1877 r., kiedy to do użytku oddana została Nadwiślańska Kolej Żelazna (Mława – Warszawa – Lublin – Chełm – Kowel), łącząca Kijowski Okręg Wojskowy z Królestwem Polskim. Dziesięć lat później (1887 r.) dla celów wojskowych wybudowano linię kolejową łączącą Chełm z Brześciem. Wówczas miasto stało się ważnym węzłem komunikacyjnym, którego znaczenie jeszcze wzrosło po odzyskaniu przez Polskę niepodległości.

Chełm w czasach II Rzeczypospolitej należał do miast średniej wielkości, a jego główną część stanowiła Góra Chełmska i usytuowany na zachód zespół miejski. Kluczową okazała się podjęta przez Komisję komunikacyjną 25 czerwca 1928 r. decyzja o przeniesieniu z Radomia do Chełma Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Ta wielka inwestycja realizowana w latach 1928–1939 wywarła znaczny wpływ na rozwój przestrzenny miasta, radykalnie zmieniając jego wygląd.

W ramach miejskiej inwestycji, w 1928 r., na terenie majątku państwowego Starostwo-Obłonie, liczącego ok. 400 ha, przystąpiono do budowy tzw. Nowego Miasta z potężnym biurowcem i osiedlem dla pracowników kolejowych. Prace nad szkicem rozbudowy miasta rozpoczęto w 1925 r., a zakończono w maju 1926 r. Do przygotowania projektu zaangażowano Spółdzielnię Architektoniczną Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie. Autorami koncepcji urbanistycznej byli inżynierowie: Adam Kuncewicz i Adam Paprocki. Warto wspomnieć, że projekt był wystawiony w Warszawie, w czerwcu 1926 r., na wystawie Związku Miast Polskich, a następnie na wystawach w Polsce oraz na Wystawie Urbanistycznej w Wiedniu z okazji Międzynarodowego Kongresu Urbanistów. Projekty budynków przygotował inż. Henryk Gay. Prace wykonawcze powierzono firmie Budex, a następnie Tor z Warszawy. Całość prac stanowiła ogromne wyzwanie nie tylko budowlane, ale i organizacyjne. *Zużyta cegła wystarczyłaby dla wyłożenia drogi 5 metrów szerokości od Warszawy do Chełma*. Powyższe słowa publikowane w „Ziemi Lubelskiej”, z 11 listopada 1930 r., obrazowo przedstawiają rozmach chełmskiej inwestycji. Dziś osiedle jest ewenementem w skali kraju, potwierdzeniem czego jest fakt, że w 1971 r., w chwili wpisu do rejestru zabytków (numer A/138 z 24 kwietnia 1971 r.), układ urbanistyczny miał zaledwie 32 lata.

Po odzyskaniu niepodległości przedsięwzięcie było ogromną szansą rozwoju dla Chełma. Obok budowy portu w Gdyni czy Centralnego Okręgu Przemysłowego stało się jedną z głównych inwestycji II Rzeczypospolitej. Literatura tematu zgodnie podkreśla, że był to projekt odważny i wizjonerski, który zakładał budowę miasta w mieście w nurcie modernistycznym, modnym w ówczesnej Europie.

Na uwagę zasługuje informacja, że o przejęcie inwestycji Chełm rywalizował z Radomiem i Lublinem. Proces budowy poprzedzały liczne wizyty delegatów, w tym: Ministra Komunikacji inż. Pawła Romockiego, Wojewody Lubelskiego Antoniego Remiszewskiego i prezesa Dyrekcji Kolejowej w Radomiu inż. Seweryna Andrzejewskiego. Obok tej inwestycji, w starej części miasta, z inicjatywy Rady Miasta Chełm powstawały inne, mniejsze projekty budowlane. W latach 1924–1927 u zbiegu ulic Lubelskiej i Strażackiej wzniesiono budynek Magistratu, w którym jedno ze skrzydeł przeznaczono na Teatr Miejski. Przy ul. 1 Pułku Szwoleżerów wybudowano gmach „Szkoły Dziesięciolecia”, przy ul. Obłońskiej – Szkołę Powszechną nr 2 im. ks. Stanisława Staszica. Nie zrealizowano budowy Szkoły Pomnika im. Marszałka Józefa Piłsudskiego przy ul. Szpitalnej.

Dotychczas, w ramach oferty wystawienniczej Muzeum, powyższy temat nie był przedmiotem samodzielnej analizy, lecz stanowił element innych zadań.

Budowa „Nowego Osiedla” od lat wzbudza ogromne zainteresowanie, co potwierdza obecność tematu w przestrzeni wirtualnej i produkcja filmów dokumentalnych (*Dyrekcja*, scenariusz i reżyseria Grażyna Stankiewicz, 2018; *Dyrekcja – Nowe Miasto w Chełmie*, scenariusz Magdalena Kołodziejczyk i Marcin Wroński, reżyseria Magdalena Kołodziejczyk i Rafał Kołodziejczyk, 2018).

W opracowaniach historycznych i artykułach znajduje się pewna ilość wiadomości porządkujących poszczególne etapy prac inwestycyjnych. Pierwszym i dotychczas jedynym opracowaniem naukowym tematu jest maszynopis „*Chełm – Dyrekcja*”. *Studium historyczno-urbanistyczne* autorstwa Wojciecha Koziejewskiego. Dokumentacja ta została opracowana w 1988 r. na zlecenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie i znajduje się w zbiorach powyższej instytucji. Pośród artykułów o tej tematyce na uwagę zasługują:

- Aleksander Leszczyna-Głybowski, *Od Dyrekcji do Gmachu PKWN*, „Kamena” 1984, nr 10 (803), s. 4–5;
- Marek Kokosiński, *Osiedle Dyrekcji Kolejowej w Chełmie*, „Pro Patria” 1998, nr 3–4, s. 10–14;
- Marek Tomiczek, *Osiedle Dyrekcja w Chełmie*, „Spotkania z zabytkami” 2000, nr 9 (163), s. 27–29;
- Barbara Litwin, *Rozwój przestrzenny miasta Chełma w okresie międzywojennym – historia powstania „Nowego Miasta”*, „Roczniki Humanistyczne” 2007, nr 55, z. 4, s. 51–90;
- Stanisława Rudnik, *Rozwój przestrzenny Chełma – tendencje historyczne i perspektywy, Chełm i chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996, s. 215–243;
- Stanisława Rudnik, *Historia budowy osiedla kolejowego „Dyrekcja” w Chełmie, Chełm Nieznany 2: Tradycje Kolejowe Chełma*, red. B. Jarosz, Chełm 2009, s. 77–97;

– Stanisława Rudnik, *Elementy modernistyczne w urbanistyce i architekturze osiedla kolejowego „Dyrekcja” w Chełmie*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2014, t. 16, s. 190–202;

– Stanisława Rudnik, *Osiedle Dyrekcja w Chełmie – historyzm i modernizm w urbanistyce i architekturze*, „Rocznik Chełmski” 2015, t. 19, s. 167–180;

– Edyta Kiszowara, Halina Lipińska, Rafał Kornas, *Koncepcja rewitalizacji osiedla „Dyrekcja” w Chełmie*, „Rocznik Chełmski” 2017, t. 21, s. 273–287;

– Bogusław Szmygin, Maciej Trochonowicz, *Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie – ocena założenia po 80 latach od rozpoczęcia budowy*, „Budownictwo i architektura” 2010, vol. 6 (1), s. 119–135;

– Album z okazji 100-lecia Odzyskania Niepodległości, *Chełmskie Osiedle Dyrekcja i inne obiekty zabytkowe Chełma z okresu międzywojennego*, tekst Zbigniew Lubaszewski, fotografie Paweł Klajnert, Chełm 2018.

Na rynku wydawniczym brakuje zatem publikacji prezentującej oryginalne źródła, szczegółowo opisujące poszczególne etapy realizacji zamierzenia.

Podstawą dla przygotowania kwerendy były zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, gdzie zgodnie ze Statutem Muzeum gromadzone są obiekty i archiwalia, w zakresie kultury duchowej i materialnej związane z dziejami miasta i ziemi chełmskiej. W zbiorach działu Historii Muzeum znajdują się 24 fotografie (w tym 10 szt. fotografii dokumentujących uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod gamach Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie) oraz 2 afisze Wydziału Budowlanego Miasta Chełm, 2 zaproszenia (na uroczystość złożenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej dla pracowników w Chełmie oraz zaproszenie na ogólne zebranie organizowane w sali Magistratu w celu omówienia spraw związanych z budową domów urzędniczych na terenach folwarku Starostwo), wydana w 1936 r. broszura *Zapomniana i zaniedbana sprawa (...)* oraz pochodzący z marca 1927 r. *Plan Rozbudowy miasta Chełma*, a także 2 plany miasta (pierwszy wydany przed 1928 r. i drugi z 1937 r.).

Drugim, a zarazem najważniejszym etapem działań, mającym wpływ na ostateczny kształt zadania, była kwerenda zewnętrzna. Zwrócono się do 11 instytucji, w zasobach których znajdują się poszukiwane dokumenty i fotografie. Na potrzeby wystawy i katalogu swoje zbiory udostępnił: Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Archiwum Państwowe w Lublinie, Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Archiwum Państwowe w Radomiu, Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie, Biblioteka Uniwersytecka Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II w Lublinie, Biblioteka Narodowa w Warszawie, Narodowe Archiwum Cyfrowe, Stacja Muzeum w Warszawie, Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie i Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.

W wyniku kwerendy zebrano przeszło 2 tys. archiwaliów i not prasowych. Na wystawie i w katalogu prezentowany jest ich wybór.

Po raz pierwszy przedstawione są w całości dwa wyjątkowe albumy. Pierwszy, pochodzący ze zbiorów Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie, liczący 146 fotografii z lat 1938–1939. Sam album nie jest datowany, brak też opisów pod zdjęciami. Na potrzeby katalogu jego zawartość została zreprodukowana i ułożona zgodnie z kolejnością zamieszczoną w oryginale. Drugi album pochodzi ze zbiorów Stacja Muzeum w Warszawie. Zawiera między innymi 45 fotografii z lat 1929–1932, w tym makiet projektowanego osiedla, dokumentacji pęknięć fundamentów budynków oraz odręcznego planu z 19 maja 1931 r.

Ze zbiorów Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie pochodzi 18 fotografii dokumentujących budowę oczyszczalni na terenach dworca kolejowego i układanie przewodów kanalizacyjnych na terenach budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej.

Narodowe Archiwum Cyfrowe udostępniło 3 fotografie datowane na 1936 r., dokumentujące kontrolę budowy gmachów Dyrekcji przez komisję ministerialną. Warto podkreślić, że w efekcie tej wizyty i dzięki podjętym wówczas działaniom wznowiono prace budowlane osiedla.

Wyjątkowo ciekawe dokumenty udostępnione zostały przez Archiwum Państwowe w Lublinie. Są to projekty budynków użyteczności publicznej z 1928 r. autorstwa Henryka Gaya czy projekt wodociągów miasta Chełma z 1936 r.

Z zasobu Archiwum Państwowego w Radomiu pochodzą archiwalia dokumentujące proces realizacji inwestycji, gromadzone w ramach zespołu *Zbiór rodziny Kapelińskich*.

Ze zbiorów Archiwum Akt Nowych w Warszawie prezentowane są między innymi pisma w sprawie parcelacji majątku państwowego „Starostwo vel Obłonie” oraz dokument związany z budową schronu w Gmachu Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Chełmie.

Największy zespół stanowią archiwalia użyte przez Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, które szczegółowo charakteryzują przebieg działań związanych z budową nowego osiedla.

Ze zbiorów Chełmskiej Biblioteki Publicznej im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie po raz pierwszy prezentowane są między innymi dwie fotografie, wchodzące w skład pamiątek po Zygfriedzie Berezeckim, dokumentujące wizytę Ministra Komunikacji Alfonsa Kühna dnia 22 października 1930 r.

Ze zbiorów Biblioteki Uniwersyteckiej Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II w Lublinie pochodzi karta tytułowa tygodnika humorystyczno-satyrycznego „Obwieś” z 10 kwietnia 1927 r.

Z uwagi na różnorodny materiał źródłowy zgromadzony w ramach kwerendy, obejmujący: fotografie, dokumenty, mapy, afisze i artefakty, zdecydowano się na układ publikacji w formie katalogu. Ilustracjom towarzyszą komentarze weryfikujące podstawowe dane dotyczące obiektu oraz źródło pochodzenia wraz z sygnaturą. Część ilustracyjną uzupełniają komentarze w formie oryginalnych wypisów prasy. Po raz pierwszy uwzględnione zostały artykuły zamieszczone w chełmskim tygodniku „Zwierciadło” pochodzące z roczników 1928 i 1929. Mając na uwadze charakter źródeł, zdecydowano przy cytowaniu o zachowaniu oryginalnej pisowni.

Zakres chronologiczny tematu obejmuje lata 1919–1939. Część katalogową rozpoczyna wyjątkowo fotografia lotnicza Chełma z 1915 r., która jest jedyną w zbiorach Muzeum, ukazująca tereny pod przyszłą inwestycję. Katalog zamyka ujęta w chronologicznym układzie bibliografia ówczesnej prasy, wydawanej na terenie kraju.

Przedmiotem kwerendy były między innymi: „Chełmski Kurjer Ilustrowany”, „Głos Ziemi Chełmskiej”, „Zwierciadło”, „Kronika Nadbużańska”, „Ziemia Lubelska”, „Express Poranny”, „Kurjer Warszawski”, „Przegląd Wieczorny”, „Kurjer Polski”, „Kurjer Poranny”, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, „Epoka”, „Gazeta Robotnicza”, „Życie Robotnicze”, „Robotnik”, „Kolejarz”, „Czas”, „Chwila”, „Słowo”, „Polska Zbrojna”, „Rzeczpospolita” „Polak-Katolik”, „Tygodnik Handlowy”, „Wola Ludu”, „Światowid”, „Nowy Dziennik”, „Kolejowiec Polski”, „Dziennik Wileński”, „Przegląd Budowlany”, „Inżynier Kolejowy”, „Gazeta Świąteczna”, „Myśl Niepodległa”, „Ziemia Radomska”, „Przegląd Komunikacyjny”, „Express Mazowiecki”, „Dzień Dobry! Dziennik Ilustrowany”, „Gazeta Bydgoska”, „Express Lubelski i Wołyński”, „Kronika Nadbużańska”, „Echo Chełmskie”, „Głos Lubelski”, „Wieczór Warszawski”, „Warszawski Dziennik Narodowy”, „Dobry Wieczór! Kurier Czerwony”, „Kurier Poznański”, „Goniec Warszawski”, „Expres Zagłębia”, „Trybuna: Tygodnik Radomski”, „Nowa Rzeczpospolita” czy „Monitor Polski”.

Katalog wystawy ukazał się przy udziale osób, które czuwały nad procesem wydawniczym. Dziękuję Weronice Lewandowskiej za korektę, Grzegorzowi Zabłockiemu za przygotowanie fotografii do druku oraz Mariuszowi Bureciowi za skład graficzny katalogu.

Podziękowania składam wszystkim osobom i instytucjom, których przychylność przyczyniła się do powstania katalogu i wystawy.

Szczególne wyrazy wdzięczności kieruję do Katarzyny Ślusarskiej, Kierownika Archiwum Państwowego w Lublinie Oddział w Chełmie i Pawła Wiry, Kierownika Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie za udzielone wsparcie merytoryczne przy realizowanym zadaniu.

Bardzo dziękuję recenzentom: prof. dr. hab. inż. Bogusławowi Szmyginowi, Dziekanowi Wydziału Budownictwa i Architektury, Kierownikowi Katedry Konserwacji Zbiorów Politechniki Lubelskiej oraz dr. hab. Markowi Konstankiewiczowi, profesorowi uczelni w Katedrze Archiwistyki i Nauk Pomocniczych Historii Instytutu Historii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie za ocenę niniejszego katalogu wystawy.

Serdecznie dziękuję Natalii Jędruszczak, Dyrektor Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, za możliwość opracowania i realizacji zadania.

Mam nadzieję, że oddany do rąk czytelnika katalog wystawy będzie służył dalszym badaniom nad historią międzywojennego Chełma.

Magdalena Mąka

W dwudziestoleciu międzywojennym Polska podjęła ogromny trud stworzenia od podstaw państwowości, jej wszystkich elementów i atrybutów. Jednym z kluczowych działań było zbudowanie odpowiedniej infrastruktury. Sztandarowymi inwestycjami była m.in. budowa portu w Gdyni, który zapewnił swobodny dostęp do Bałtyku, czy zlokalizowanego w wielu miejscach Centralnego Okręgu Przemysłowego, który miał uprzemysłować rolniczy kraj. Ważnym działaniem było też komunikacyjne scalenie kraju, przede wszystkim za pomocą sieci kolei, najważniejszego środka transportu.

Optymalizacja sieci kolejowej w nowym państwie wymagała inwestycji. Do Chełma ze względu na dogodną lokalizację postanowiono przenieść Radomską Dyрекcję Kolei Państwowych. Zgodnie z ambitnymi wizjami tamtego okresu infrastruktura kolejowa miała być uzupełniona ogromnym gmachem Dyrekcyj Kolei Państwowych oraz nowoczesnym osiedlem mieszkaniowym dla pracowników, zaprojektowanym zgodnie z wzorcami „miast ogrodów”. Modernistyczne formy budynków i przestrzeni były symbolem nowoczesności państwa, a z czasem nabrały rangi ikonicznych inwestycji dwudziestolecia.

Wartość chełmskiej inwestycji formalnie została uznana poprzez wpis do rejestru zabytków już w 1971 roku. Jednak upływ czasu zaciera świadomość i wiedzę o tym zespole. Dlatego tak ważny jest projekt „Osiedle Dyrekcyj Kolei Państwowych w Chełmie. Wystawa i katalog” zrealizowany przez Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie. Obszerne i kompleksowe opracowanie w jednym tomie zbiera aktualną wiedzę i materiały na temat osiedla „Dyrekcja”, czyli najważniejszej inwestycji budowlanej miasta. Katalog zawiera również wiele niepublikowanych fotografii i materiałów, które dokumentują okoliczności powstania i budowę osiedla.

Publikacja ukazuje się jako element obchodów 95. rocznicy wmurowania kamienia węgielnego pod gmach Dyrekcyj Kolei Państwowych w Chełmie. Upamiętnienie tej rocznicy można uznać za powinność chełmskiego muzeum, natomiast trzeba podkreślić skalę tego działania. Tak obszernie zebrana dokumentacja zdecydowanie przekracza rozmiary katalogów towarzyszących takim wydarzeniom. Ta publikacja stanie się podstawowym źródłowym zbiorem, który będzie służył wszystkim badaczom, edukatorom i popularyzatorom piszącym na temat osiedla Dyrekcyj.

Podziękowania i gratulacje dla Muzeum i Autorów -
prof. dr hab. inż. Bogusław Szmygin

Odrodzone w 1918 r. Państwo Polskie podjęło wielki wysiłek scalenia w jeden organizm terenów znajdujących się przez ponad stulecie pod władzą trzech państw zaborczych oraz unowocześnienia gospodarki i społeczeństwa, w tym szeroko rozumianej infrastruktury. Stąd też w okresie II Rzeczypospolitej wykonano wiele inwestycji w dziedzinie transportu kolejowego, który miał wówczas fundamentalne znaczenie dla życia gospodarczego, społecznego czy obronności. Oprócz wybudowania bardziej lub mniej znanych nowych linii kolejowych dostosowujących sieć kolejową do zmieniających warunków poważnym zamierzeniem była również budowa gmachu Okręgowej Dyrekcyj Kolejowej w Chełmie wraz z osiedlem mieszkalnym dla jej personelu.

Jakkolwiek w czasach II Rzeczypospolitej powstały liczne budynki dla potrzeb urzędów administracji publicznej, co także było elementem modernizacji państwa, to kompleks dyrekcyj wobec rozmiarów ówczesnego Chełma niewątpliwie zwraca uwagę. W świetle doniosłego znaczenia tej państwowej inwestycji dla miasta zrozumiałe są zabiegi jego władz o jej rozpoczęcie i pomyślne zakończenie. Choć wybuch drugiej wojny światowej sprawił, że nigdy nie wykorzystano gmachu dyrekcyj zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, to również dla powojennych dziejów Chełma założenie urbanistyczne o takiej skali miało duże znaczenie. Dziś natomiast osiedle dyrekcyjne stało się jednym z ważniejszych zabytków miasta o ponadregionalnym znaczeniu.

Z tych powodów w pełni uzasadnione jest podjęcie przez Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza zamiaru organizacji wystawy „Osiedle Dyrekcyj Kolei Państwowych w Chełmie” oraz wzbogacenie jej o niniejszy katalog. Wydawnictwo to zarówno poprzez opis tekstowy, jak i prezentację wybranych obiektów przedstawia genezę koncepcji ulokowania w Chełmie dyrekcyj okręgowej kolei państwowych, przebieg inwestycji polegającej na budowie jej siedziby wraz z niezbędnym zapleczem, poważne perturbacje, które wstrzymały czasowo realizację tego zamierzenia oraz bliską sukcesu próbę jego zakończenia w 1939 r.

Magdalena Mąka na potrzeby przygotowania wystawy oraz katalogu przeprowadziła szeroką kwerendę w zasobach wielu archiwów, bibliotek, muzeów oraz urzędów służb konserwatorskich, co dobrze pokazuje wielość i różnorodność instytucji przechowujących świadectwa przeszłości Chełma i ziemi chełmskiej. Również zaprezentowane w katalogu obiekty zaliczają się do kilku kategorii źródeł historycznych. Pierwszą stanowi bogaty zbiór fotografii, zarówno tych o dokumentacyjnym charakterze (np. prezentujących prace budowlane czy uszkodzenia niektórych obiektów), jak i pamiątkowych (choćby obrazujących uroczystość wmurowania kamienia węgielnego). Szczególnie wysoko należy ocenić zaprezentowanie w katalogu kompletnych zawartości dwóch albumów fotograficznych, jako pewnych całości stworzonych w czasie trwania inwestycji. Drugą ważną grupę materiałów stanowią reprodukcje dokumentów urzędowych, których treść oświetla nieco mniej widowiskowe aspekty starań o rozpoczęcie, wznowienie i dokończenie inwestycji. Ponadto zaprezentowano mapy i plany, zarówno osiedla jak i budynków, a także artykuły prasowe, broszury i afisze ukazujące postrzeganie inwestycji w przestrzeni publicznej. Istotnym uzupełnieniem jest obszerna bibliografia materiałów prasowych z lat 1925–1939.

Niniejsze wydawnictwo zasługuje na uznanie z co najmniej kilku powodów. Przybliży inwestycję bardzo ważną z punktu widzenia miasta, przypominając osoby zaangażowane w starania o jej rozpoczęcie i dokończenie, uzupełniając w ten sposób dorobek historiografii Chełma i ziemi chełmskiej. Budowa siedziby ważnego organu administracji kolejowej i duża skala całego założenia urbanistycznego czyni je godnym uwagi przejawem działań inwestycyjnych i modernizacyjnych II Rzeczypospolitej w skali ogólnopolskiej i wpisuje się w nurt badań nad nimi. Katalog prezentuje też źródła ikonograficzne, w szczególności fotografie, a także materiały prasowe, szczególnie ważne dla historii XX w. Z powyższych powodów opublikowane w katalogu źródła mogą stanowić cenny materiał do dalszych badań, a dokonany ich wybór oraz omówienie przybliżają współczesnemu czytelnikowi skomplikowaną rzeczywistość II Rzeczypospolitej przez pryzmat realizowanego w Chełmie przedsięwzięcia.

dr hab. Marek Konstankiewicz, prof. UMCS

Gdy 95 lat temu wmurowano kamień węgielny pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych, nie przypuszczano, że planowane przeniesienie z Radomia do Chełma siedziby Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych nigdy nie nastąpi. W ramach inwestycji wybudowano we wschodniej części miasta wyjątkowe osiedle, które dziś określamy terminem „Dyrekcja”. Obejmuje wzniesione na obszarze, o łącznej powierzchni ok. 30,4 ha, trzy kolonie mieszkalne. Pierwsza, zwana „Dyrekcją Górną”, zlokalizowana jest między Wzgórzem Kredowym i Górą Katedralną a ulicami Stefana Batorego, Żwirki i Wigury, Wysoką, Graniczną i Wiejską. Druga, zwana „Dyrekcją Dolną”, obejmuje zabudowania między Wzgórzem Kredowym, gmachem Dyrekcji Kolei Państwowych a dworcem PKP. Trzecia, usytuowana między „Dyrekcją Górną” i „Dyrekcją Dolną”, zlokalizowana jest w obrębie ulic George’a Stephensona, Juliusza Słowackiego i 1 Pułku Szwolężerów.

Plan przeniesienia do Chełma siedziby Dyrekcji Kolei Państwowych powstał w 1925 r. Inwestycja ta, obok budowy magistrali Górny Śląsk–Gdynia i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego, była jedną z trzech najważniejszych realizowanych w latach II Rzeczypospolitej.

Dotychczas biura Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu rozmieszczone były w 12 różnych częściach miasta. Brak odpowiednich warunków lokalowych, a przede wszystkim przesunięcie granic Dyrekcji Radomskiej na wschód ostatecznie zadecydowały o przeniesieniu siedziby. Pośród miast ubiegających się o taką inwestycję wymieniano obok Chełma także Lublin i Brześć¹.

Szkic rozbudowy miasta Chełma wykonany został przez sekcję urbanistyczną Spółdzielni Architektonicznej Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie w terminie od 1925 r. do maja 1926 r.² Projektantami byli doświadczeni inżynierowie-architekci: Adam Kunczewicz i Adam Paprocki. Plany budynków wykonał Henryk Gay. W ramach inwestycji przygotowano projekty głównego gmachu o łącznej kubaturze 62 111 m³. Zgodnie z planami miał on pomieścić biura dla 740 urzędników. Wykonano plany domu mieszkalnego dla prezesa dyrekcji, o łącznej powierzchni zabudowanej liczącej 230 m² i kubaturze 1320 m³. Rozkład pomieszczeń liczył 7 pokoi i kuchnię. Zaprojektowano także 3 bliźniacze domy o kubaturze 6540 m³. Obejmowały one 2 oddzielne mieszkania z 6 pokojami i kuchnią, każde o powierzchni 175 m². Kolejne 30 domków bliźniaczych o kubaturze 58 620 m³ posiadało 60 mieszkań obejmujących 5 pokoi z kuchnią, o powierzchni 150 m² każde. Dalsze 24 domy mieszkalne o kubaturze 94 400 m³ dysponowały 144 mieszkaniami o powierzchni 120 m², mieszczącymi 4 pokoje i kuchnię. Miały powstać także ambulatorium o kubaturze 2500 m³ i łaźnia o kubaturze 2900 m³. Program budowy przewidywał trzy etapy. W pierwszym okresie prac wykonane miały zostać sutereny i fundamenty głównego gmachu oraz w stanie surowym z pokryciem dachowym 54 domy mieszkalne. Drugi etap, planowany na 1929 r., zakładał kontynuację prac przy gmachu głównym oraz ukończenie w stanie surowym i pokrycie dachem pozostałych budynków. Pełne wykończenie i oddanie do użytku wszystkich zaprojektowanych budynków kończyło ostatni etap realizacji zadania.

Planowana rozbudowa obejmowała tereny państwowe położone pomiędzy torami kolejowymi od północy (od dworca kolejowego) a szosą Hrubieszowską od południa oraz poza tą szosą na południu, do granic terenów wojskowych. Zgodnie z opisem punktu „Obszar i topografia terenów objętych szkicem” zamieszczonym w opisie technologicznym do szkicu rozbudowy miasta Chełma. Teren płaski na północy, tj. od strony torów linii kolejowej, podnosi się na przestrzeni około 700 m (od ulicy Kolejowej) do wysokości 5 m (warstwica „5”). Od tego miejsca wznosi się już znacznie, osiągając najwyższy punkt (warstwica „37”) u wierzchołka t. zw. Góry Kredowej. Dalej w stronę szosy Hrubieszowskiej obniża się łagodnie na południe³.

Tereny te o powierzchni ok. 432,2 ha należały do Skarbu Państwa i były wolne od zabudowy, z wyłączeniem terenów położonych wzdłuż ul. Hrubieszowskiej oraz prywatnych przy ul. Kolejowej nr 2. Sposób zabudowy miał być zróżnicowany. W dzielnicy mieszkaniowej rozmieszczenie budynków miało być luźne (grupowe), zaś w dzielnicy handlowo-mieszkaniowej zwarte. Zgodnie z koncepcją zabudowania zwarte planowano tylko obrzeżnie. Taki układ pozwalał na zaplanowanie wewnątrz tych bloków podwórza-zieleńca. Zabudowania zwarte obejmowały trzy kondygnacje (przyziemie i 2 piętra), luźne dwie lub jedną kondygnację (budynki parterowe i jednopiętrowe).

Zgodnie z koncepcją powierzchnię zabudowania zwartego zaplanowano na 32 ha, zaś zabudowania luźnego na 263 ha. Powierzchnię 92 ha przeznaczono na teren ogrodów i bloków rezerwowych. Na ulice i place ze skwerami oddano powierzchnię 77 ha. Zgodnie z projektem przewidziano 1420 parcel. Największa powierzchnia parceli wyznaczona dla zabudowania zwartego miała wynosić 900 m², a najmniejsza 240 m². Dla zabudowania luź-

¹ „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1926, nr 6, s. 8.

² Szkic ten był wystawiony na odbytej w Warszawie w czerwcu 1926 r. wystawie Związku Miast Polskich, następnie na ogólnych wystawach w Polsce, a także na organizowanej z okazji Międzynarodowego Kongresu Urbanistów wystawie w Wiedniu. Po raz pierwszy przygotowany wówczas szkic został zreprodukowany w warszawskim miesięczniku „Architektura i Budownictwo” (nr 6 z 1926 r.).

³ Spółdzielnia Architektoniczna Pracowników Zakładu Architektury Polskiej Politechniki Warszawskiej, A. Kunczewicz, A. Paprocki, *Opis technologiczny do szkicu rozbudowy miasta Chełma*, Warszawa 12 października 1926, Akta miasta Chełma, sygn. 746, k. 42.



nego wprowadzono trzy kategorie parceli. Największa miała wynieść 2550 m², średnia 1800 m², najmniejsza 1425 m². Zaplanowano możliwie najmniejszą szerokość ulic, uwzględniając ekonomię ich wykonania. W świetle linii regulacyjnych w dzielnicach mieszkaniowych minimalna szerokość wyniosła 8 m, a rozstawa domów (wobec obustronnych ogródków) 18 m. W dzielnicach o zwartym zabudowaniu najwęższe ulice otrzymały szerokość 13 m.

Po raz pierwszy kwestia przeniesienia z Radomia do Chełma Dyrekcji Kolei Państwowych omawiana była przez Radę Miasta Chełm na posiedzeniu w sprawie planów budżetowych na 1926 r. Wówczas sędzia Zygmunt Umiński, w imieniu radnych klubu mieszczańskiego, zgłosił wniosek o czynienie starań o przyszłą inwestycję. W dniu 29 marca 1926 r. w Chełmie przebywał Minister Komunikacji Paweł Romocki⁴. Delegację tworzyli między innymi Wojewoda Lubelski Antoni Remiszewski, prezes Radomskiej Dyrekcji Kolejowej inż. Seweryn Andrzejewski oraz naczelnik Wydziału Budowy z Ministerstwa Kolei Żelaznych inż. Józef Wołkanowski.

Do komisji przyłączyli się przedstawiciele miasta: starosta Bolesław Międzybłocki, burmistrz Kazimierz Mastalercz, dowódca garnizonu Chełm płk Jan Chmurowicz, komendant Józef Puchajda, naczelnik IV Oddziału Drogowego inż. Bronisław Plinkiewicz oraz architekt powiatowy inż. Kazimierz Flakowicz i powiatowy inżynier drogowy Józef Rudolf. Warto zaznaczyć, że w pierwszej kolejności delegacja zwiedzała tereny projektowanej w 1913 r. guberni. Zabudowania ostatecznie nie spełniały oczekiwań. Następnie goście zwiedzili 90 morgowy teren usytuowany na wschód od miasta, który uwzględniano pod przyszłą inwestycję. W efekcie tej wizyty, 2 kwietnia 1927 r., Rada Miasta Chełm, pod przewodnictwem burmistrza miasta Chełma Kazimierza Mastalercza, jednogłośnie przyjęła oświadczenia i zobowiązania miasta w ramach planowanej budowy. Rada Miejska przyjmując do wiadomości sprawozdanie Magistratu z zabiegów czynionych w sprawie przeniesienia do Chełma Dyrekcji Kolejowej z Radomia, wyraża całkowitą aprobatę dotychczasowej działalności burmistrza i Magistratu i upoważnia niniejszym Burmistrza i Magistrat do dalszych w tym kierunku prac i angażowania środków miasta do maksymalnej granicy wytrzymałości budżetu miejskiego przy wyzyskaniu wszelkich możliwych źródeł dochodowych oraz zastosowaniu w granicach racjonalności najdalej posuniętej oszczędności w wydatkach na inne pozycje potrzeb miejskich.

Rada Miejska, rozumiejąc wielkie znaczenie gospodarcze i ogólnopaństwowe reprezentowanego przez nią miasta zarówno w dziedzinie kultury państwowej, jak i gospodarczej, ma zaszczyt na tym miejscu wyrazić swoją głęboką wdzięczność Rządowi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej za szczególne zajęcie się losami dalszego rozwoju miasta, celem wzmocnienia jego sił gospodarczych i kulturalnych dla odegrania dziejowej roli na terenach Ziem Nadbużańskich tak ważnych dla całego wschodu Państwa Polskiego⁵.

Przyjęte wówczas stanowisko wyrażające chęć realizacji „strategicznej” inwestycji, a przede wszystkim gotowość poniesienia kosztów przez następne lata była wielokrotnie podnoszona i analizowana. Zdecydowano wówczas o budowie na koszt miasta 4 ulic wiążących Dyrekcję Kolejową z dworcem kolejowym i miastem, oświetlenia nowopowstającej dzielnicy miasta, a także zobowiązano się do amortyzacji kosztów budowy wodociągów i kanalizacji poniesionych przez władze kolejowe.

Pierwsze informacje potwierdzające kwestię przeniesienia Dyrekcji Kolejowej do Chełma Magistrat otrzymał 19 maja 1927 r.⁶ Mimo oficjalnych zapewnień pojawiały się głosy kwestionujące wybór Chełma. Prasa branżowa kolejarzy postulowała brak zasadności przenosin, opierając się na wysokości poniesionych kosztów. Dowodzono, że koszty związane z pozostawieniem Dyrekcji Kolejowej w Radomiu wyniosą jedynie 4 miliony zł, natomiast te związane z przenosinami szacowano na około 18 milionów zł⁷. Zamiast relokacji Dyrekcji Kolejowej z Radomia rekompensatą dla Chełma miała być budowa szpitala psychiatrycznego⁸. Ostatecznie wygrał Chełm⁹.

W celu udogodnień zwózki materiałów budowlanych na jesień 1927 r. planowano budowę bocznic kolejowej¹⁰. W związku z tą sprawą 12 września 1927 r. przebywał w Chełmie inspektor Dyrekcji Kolejowej Radomskiej – Feliks Rabek¹¹. Ustalono ostatecznie trasę dla kolei dowożącej niezbędne materiały budowlane na tereny inwestycyjne rozlokowane na terenie „Starostwo-Obłonie”. W dniu 3 października 1927 r. w Powiatowym Urzędzie Ziemskim obradowała komisja w składzie: inż. Feliks Rabek z Dyrekcji Radomskiej, prezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Lublinie – Wł. Włoczewski, kom. Powiatowego Urzędu Ziemskiego Gunderman, burmistrz miasta Chełm inż. Kazimierz Mastalercz¹². W efekcie spotkania przygotowano protokół z zapisem 30 ha ziemi na potrzebę planowanej inwestycji. Już na początku 1928 r. lokalna prasa ponownie informowała o zaniechaniu działań i odłożeniu terminu przenosin Dyrekcji Radomskiej do Chełma. Na dzień 24 lub 25 stycznia 1928 r. zaplanowano przyjazd referenta Ministerstwa Komunikacji i przedstawicieli dyrekcji

radomskiej¹³. Przekazanie przyznanej ziemi miało nastąpić 6 lutego 1928 r. Kwestią sporną pozostały odszkodowania dla dzierżawców¹⁴. Dopiero 8 lutego 1928 r. w Powiatowym Urzędzie Ziemskim w Chełmie nastąpiło formalne przejęcie 30 ha gruntów. Z ramienia Dyrekcji Radomskiej grunta przyjął inż. Bronisław Plinkiewicz, naczelnik IV Oddziału Drogowego. Na dokumencie zaznaczono informację, że przyjęty obszar nie odpowiada rzeczywistym potrzebom dyrekcji. Zalecono przydział kolejnych 15 ha¹⁵. Na dzień 25 maja 1928 r. planowano ogłoszenie przetargu na roboty budowlane. Przesunięcie terminu uzależnione zostało od decyzji Komisji Budżetowej Sejmu i przekazania środków przewidzianych w preliminarzu kosztów zaplanowanych na realizację zadania w Chełmie.

W dniu 25 czerwca 1928 r. Komisja komunikacyjna 17 głosami za (11 przeciw) zdecydowała przenieść Radomską Dyrekcję do Chełma¹⁶. „Nie od razu Kraków zbudowano więc i Dyrekcja nie od razu zostanie przeniesiona na puste pole. Budowa jej ma trwać przez 5 lat. Roboty prowadzone będą 3 seriami po dwa lata. W pierwszej serji idzie budowa głównego gmachu i 42 domów na mieszkania dla urzędników. Roboty na pierwszą serję już zostały oddane. Budowę głównego gmachu wzięła firma „Tor”, a domy urzędnicze firma „Budex” (obie firmy z Warszawy – pierwsza chrześcijańska, druga żydowska). W tym roku gmach główny wybudowany będzie do 1-go piętra sutereny i parter. 2 piętra budować się będą w roku następnym. Domów urzędniczych w tym roku stanie 21. (Nie licząc 4 domów drewnianych, systemem barakowym już zbudowanych, które w sierpniu r.b. zostaną oddane do użytku na biura dla kierownictwa budowy)”¹⁷.

W Ministerstwie Komunikacji 30 czerwca 1928 r. odbył się przetarg ofertowy na oddanie pierwszej serii robót¹⁸. W dniu 10 sierpnia 1928 r. w trakcie objazdu kresów wschodnich Alfons Kühn Minister Komunikacji zwiedzał w towarzystwie prezesa Dyrekcji Radomskiej oraz urzędników ministerstwa rozpoczętą budowę gmachów w Chełmie¹⁹. Tuż przed uroczystością wmurowania kamienia węgielnego stan wykonanych robót budowlanych przebiegał zgodnie z harmonogramem. „Wyprowadzone zostały fundamenty głównego gmachu oraz prace nad 30 domami bliźniaczymi. Do gzysmu wieńczącego ukończono 14 budynków. Realizowano prace przy 24 domach z 4 pokojami. Pracuje murarzy 565, zwykłych robotników 671, furmanek 75, cieśli 42. Kolejki ułożono km 3,5, studzien uruchomiono 8 (w tym jedna motorowa). Dziennie wykonuje się czystego muru 960,50 m³. Zużytkowuje się cegły 326,570 szt. Wykonano od dnia 4 VIII do 20 X 1928 r. czystego muru 35.000 m³. Zużytkowano cegły 12.250.000 szt.”²⁰

Na posiedzeniu Rady Miasta rozpatrywano wnioski w sprawie nadania nazw pięciu ulicom powstałym na terenach „Nowego Miasta”. Jednej z ulic wiążących tereny dyrekcyjne z ul. Hrubieszowską nadano imię wieszczą, Juliusza Słowackiego. Główna arteria, biegnąca od dworca kolejowego w kierunku południowym, do nowobudowanego gmachu Dyrekcji, zyskała nazwę alei Marszałka Piłsudskiego²¹. Kolejna, biegnąca w kierunku południowo-zachodnim od alei do ulicy Seminaryjskiej i placu Tadeusza Kościuszki, otrzymała nazwę 1 Pułku Szwoleżerów. Dwie pozostałe rozchodzące się na zachód i południe od placu obok gmachu Dyrekcji otrzymały nazwy: Kazimierza Bogdanowicza i Bolesława Limanowskiego.

Uroczystość złożenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej dla pracowników w Chełmie miała miejsce 22 października 1928 r. Zgodnie z zapowiedziami ogólnopolskiej prasy na uroczystość miał przybyć cały rząd z Marszałkiem Józefem Piłsudskim na czele. Przyjazd delegacji zapowiedziano na 7:45 rano. Wśród zaproszonych gości znaleźli się: Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn, ks. biskup Leon Fulman²², dowódca Okręgu Korpusu Lublin gen. dyw. Władysław Jung²³, dyrektorowie departamentów Ministerstwa Komunikacji: Aleksy Ciechanowiecki i Adam Gałęcki, wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa Zenobiusz Rugiewicz²⁴, komendant policji województwa lubelskiego insp. Walerian Wiczyński. Przybyłych gości powitała kompania honorowa 7 Pułku Piechoty Legionów ze sztandarem i orkiestrą, przedstawiciele korpusu oficerskiego z dowódcą garnizonu pułk. Janem Chmurowiczem. Przybyłych gości witali Wojewoda Lubelski Antoni Remiszewski²⁵, starosta Bronisław Bagiński, władze kolejowe z prezesem Dyrekcji Radomskiej Sewerynem Andrzejewskim na czele, a także delegacje kolejarzy i stowarzyszeń społecznych. Po śniadaniu goście udali się na plac budowy, gdzie na godz. 9:30 zaplanowano Mszę polową, w czasie której obecni mieli podpisać akt erekcyjny. Ostatecznie msza została odprawiona w katedrze. „To typowo biedne miasto kresowe, które w dodatku przeszło wiele chwil niezapomnianych w swej ciężkiej przeszłości, przybrało odświętny wygląd na po-

⁴ „Zwierciadło” 1927, nr 12 (192), s. 3; „Kurjer Warszawski” 1927, nr 87, s. 2; „Ziemia Lubelska” 1927, nr 87, s. 2; „Polak-Katolik” 1927, nr 72, s. 2; „Epoka” 1927, nr 87, s. 1; „Express Poranny” 1927, nr 88, s. 2; „Kurjer Warszawski” 1927, nr 88, s. 2; „Polak-Katolik” 1927, nr 73, s. 1.

⁵ Wyciąg z protokołu posiedzenia Rady Miejskiej, 2 kwietnia 1927, AAN, sygn. IV Rkt 59 t. 2. k. 2–4.

⁶ „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 3, s. 3; „Kurjer Polski” 1927, nr 149, s. 3; „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 4, s. 7; „Życie Robotnicze” 1927, nr 23, s. 3.

⁷ „Zwierciadło” 1927, nr 19 (199), s. 1–2.

⁸ „Zwierciadło” 1927, nr 18 (198), s. 1–2.

⁹ „Zwierciadło” 1927, nr 21 (201), s. 3.

¹⁰ „Zwierciadło” 1927, nr 22 (202), s. 2.

¹¹ „Zwierciadło” 1927, nr 27 (207), s. 2; „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 19, s. 4.

¹² „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 21, s. 5.

¹³ „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 5, s. 3; „Zwierciadło” 1928, nr 4 (226), s. 4.

¹⁴ „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 7, s. 3.

¹⁵ „Zwierciadło” 1928, nr 7 (228), s. 5.

¹⁶ „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 23, s. 3; „Życie Robotnicze” 1928, nr 25, s. 2.

¹⁷ „Zwierciadło” 1928, nr 26 (236), s. 1.

¹⁸ „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 28, s. 2.

¹⁹ „Ziemia Lubelska” 1928, nr 220, s. 2; „Ziemia Lubelska” 1928, nr 235, s. 3; „Światowid” 1928, nr 35 (212), s. 17.

²⁰ „Zwierciadło” 1928, nr 41 (251), s. 1.

²¹ „Kronika Nadbużańska” 1934, nr 11 (45), s. 3.

²² Leon Marian Fulman (27 III 1866–18 XII 1945) w 1889 r. otrzymał święcenia kapłańskie. Od 1918 r. biskup lubelski; J. Miecugow, B. Wiśniewska (red.), *Kto był kim w drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1994, s. 189.

²³ Władysław Jan Jung (22 VI 1870–1 I 1940) od 1 VII 1927 r. generał dywizji, dowódca Okręgu Korpusu II Lublin od 9 VII 1926 r. Przeniesiony w stan spoczynku 30 XI 1928 r.; op. cit., s. 127.

²⁴ Zenobiusz Adam Rugiewicz (30 X 1864–14 XII 1950) od 9 VII 1925 r. wiceprezes Naczelnej Izby Kontroli; S. Łoza (red.), *Czy wiesz kto to jest? uzupełnienia i sprostowania*, Warszawa 1939, s. 264.

²⁵ Antoni Remiszewski (11 VIII 1883–8 III 1948) od 3 XI 1926 r. do 29 IX 1930 r. wojewoda lubelski, op. cit., s. 174.



witanie przedstawicieli rządu Rzeczypospolitej i towarzyszących mu dostojników. Skąpane w blaskach jesiennego słońca, czyste, udekorowane licznymi flagami, sprawiało dodatnie wrażenie. Ludność poruszona. Na chodnikach wzdłuż ulic tłumy mieszkańców z zainteresowaniem obserwujące dziesiątki samochodów – zjawisko w Chełmie niecodzienne (...). Już z daleka widać wyrastające z ziemi czerwone bryły wielu budowli. Za dwa lata powstanie tu całe miasteczko kolejowe, nowoczesnie urządzone, zamieszkałe przez 6 tys. osób²⁶. Uroczystości kończyło zwiedzanie kompleksu budowy. Wyjaśnień udzielał kierownicy budowy, z inż. Janowskim na czele.

W dniu 7 stycznia 1929 r. w gmachu starostwa chełmskiego miała miejsce konferencja w sprawie urządzenia ulic, wodociągów i kanalizacji na terenach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie²⁷. Na posiedzeniu sejmowej komisji budżetowej z dnia 24 stycznia 1929 r. wiceminister Witold Czapki udzielał wyjaśnień w sprawie budowy w Chełmie. Przedmiotem zainteresowania był przetarg ograniczony, który został ogłoszony w terminie 16–30 czerwca 1928 r. Do przetargu stanęło 11 firm. Oferty zostały otworzone komisyjne 30 czerwca 1928 r., a ich wynik, na wniosek departamentu zatwierdzony przez wiceministra komunikacji, 6 lipca 1928 r.²⁸

Sprawa budowy gmachów na pomieszczenia biur Radomskiej Dyrekcji Kolejowej i pracowników tejże Dyrekcji niejednokrotnie odbiła się głośnym echem w całym kraju. Na łamach ogólnopolskiej prasy podnoszono zarzuty, które dotyczyły wadliwości, niefachowości i niedbalstwa w budowie, a nawet nadużyć, jakich dopuszczono się w trakcie realizacji inwestycji. Podkreślano jednocześnie luksusowy charakter mieszkań dedykowanych pracownikom kolei, kontrastowany z warunkami dla pracowników państwowych innych służb. „O luksusie, rozrzutności i nieliczeniu się z groszem publicznym przy projektowaniu i budowie mieszkań dla urzędników Radomskiej Dyrekcji Kolejowej świadczy najdobitniej fakt, że w dotychczas pobudowanych 54 domach na 876 ubikacji mieszkalnych znajduje się aż 1302 pomieszczeń mieszkalnych, jak alkowy dla służ, przedpokoje, łazienki, spiżarnie i t. p. W dodatku ma być wybudowanych jeszcze 101 domów o 599 mieszkaniach, z których aż 211 będzie 7-io, 6-cio, 5-cio i 4-ro pokojowych – czyli 35 proc. w stosunku do wszystkich mieszkań, co nie jest nawet współmierne ze stosunkiem liczbowym wyższych urzędników Dyr. Kol. Do ogółu pracowników wyrażającym się w 29 proc. Koszta dostarczenia mieszkań dla każdego rodzinnego pracownika wyniesie około 67 264 zł, samotni bowiem pracownicy przy pewnych zabiegach mogliby wynająć pojedyncze pokoje z wolnej ręki w domach prywatnych²⁹.”

Szybko postępujące prace budowlane zostają wstrzymane w 1929 r. „Kurjer Poranny” na łamach swojego dziennika z dnia 12 kwietnia 1929 r. informuje o wielkiej aferze budowlanej w Chełmie. „Cztery kompleksy gmachów mieszkalnych, składających się od 9 do 12 domów popękały tak okropnie, że przedstawiają one w znacznej części zupełną ruinę. Ściany 2-piętrowych gmachów posiadają po 7 rys, szerokości od 2-ch do 25 cm przy czym pęknięcia nie są tylko pionowe, co można byłoby wytłumaczyć wzniesieniem fundamentów wskutek zmarznięcia ziemi, lecz również poziome i skośne spowodowane użyciem nieodpowiednich materiałów. W pewnych miejscach ściany zewnętrzne na wysokości 2–3 metrów tak się wypaczyły, że górne piętra wystają kilkanaście centymetrów za linię parteru, po prostu wisząc w powietrzu. Kierownictwo robót na czele z inż. Zygmunt Mianowskim, który podobno zaledwie przed paru laty powrócił z Bolszewji, zabezpieczyło mury przed runięciem za pomocą potężnych klamer³⁰.”

Od tego momentu kolejne wydania „Kurjera Porannego” za pośrednictwem specjalnego korespondenta relacjonują los chełmskiej inwestycji³¹. Przyczyn katastrofy doszukiwano się w specjalnych właściwościach gruntu, jakości użytego materiału, a także wyjątkowo silnych mrozach, które spowodowały przemarznięcie gruntu pod fundamentami ponad zwykłe normy. W efekcie zaistniałej sytuacji na wniosek Ministra Komunikacji 17 kwietnia 1929 r. do Chełma została skierowana specjalna komisja³². Do grupy ekspertów zaproszeni zostali profesorowie Politechniki Warszawskiej: inżynierowie Czesław Domaniewski i Józef Federowicz, Aleksander Rychłowski oraz przedstawiciel Koła Architektów, inż. Witold Matuszewski. Z ramienia Ministerstwa Komunikacji wraz z komisją do Chełma przyjechał Główny Inspektor inż. Kazimierz Falkowski³³. Do Chełma przybył także Minister Komunikacji Alfons Kühn powracający z inspekcji warsztatów w Brześciu i Włodawie³⁴. Po zapoznaniu się ze stanem robót prowadzonych w Chełmie komisja poddała ścisłej analizie laboratoryjnej próbki gruntu wydobyte spod fundamentów. Pod względem konstrukcyjnym ocenie poddane zostały także projekty wznoszonych budynków³⁵. Ostateczna opinia komisji rzeczoznawców dla zbadania nieprawidłowości przy budowie osiedla

„Dyrekcji” w Chełmie została przedstawiona z końcem kwietnia 1929 r. Eksperti stwierdzili, że użyte do budowy materiały odpowiadały stawianym wymogom, a projekty architektoniczne nie budziły wątpliwości pod względem konstrukcyjnym. Zwrócono uwagę na głębokość fundamentów, uzależniając ją od miejscowych warunków. Pokłady kredowe zbadane na terenie budowy przedstawiały grunt, którego wytrzymałość jest wystarczająca. Grunt ten jest łatwo nasiąkliwy, przy wysychaniu tworzy szczeliny, które po nasyceniu ich wodą i zamarznięciu działają rozsadzająco. Grunt ten w suchym stanie dla wykonania wykopów wymaga użycia oskardów lub materiałów wybuchowych³⁶. Podkreślono jednocześnie, że w większości budynków dachy nie były pokryte, efektem czego opady atmosferyczne nasyciły grunt pod fundamentami. Wyjątkowo mroźna zima doprowadziła do przemarzania gruntu pod fundamentami na głębokości około 80 cm poniżej terenu piwnic oraz 45 cm poniżej podłoża fundamentów w piwnicach niezabezpieczonych od działania mrozów, co potwierdza charakter powstałych pęknięć. Potwierdzono zasadność pogłębienia fundamentu o 60 cm w niektórych budynkach mieszkalnych oraz gmachu dyrekcji. Winnym zaś zaistniałej sytuacji były nieukończone dachy i brak zabezpieczeń piwnic przed mrozem. Komisja zalecała zawieszenie robót murarskich i pokrycie dachami wszystkich budynków.

Ostatecznie nadzór nad dalszą budową gmachów dyrekcji w Chełmie przejął w zastępstwie dyrektora departamentu drogowego Aleksego Ciechanowieckiego inż. Gabrynowicz³⁷. Stanowisko kierownika budowy dyrekcji w Chełmie stracił także inż. Zygmunt Mianowski³⁸. Sprawa odwołania ze stanowiska znalazła swój finał w sądzie. Z oskarżenia Zygmunta Mianowskiego rozpatrywana była sprawa przeciwko redaktorowi naczelnemu „Kurjera Porannego”, Feliksowi Ludwikowi Fryzemu, a także redaktorowi odpowiedzialnemu Stefanowi Nowińskiemu i współpracownikowi redakcji Edmundowi Odorkiewiczowi. Pozwanych ostatecznie uniewinniono. „W motywach wyroku sąd okręgowy zazaczył, że oskarżeni działali w dobrej wierze i gwoili porządku państwowemu i społecznemu³⁹.” Nowym kierownikiem budowy został Mikołaj Leszczyna-Głybowski. Wówczas na drodze do szybkiego i programowego zakończenia robót stanęły względy finansowe. Miasto Chełm nie uzyskało odpowiednich kredytów, które pozwoliłyby na kontynuowanie prac. Dotychczas poniesione koszty wyceniono na 16 milionów złotych. Stan budowy już obecnie przedstawia się imponująco. Na zboczu chełmskiej Góry Katedralnej na terenie folwarku Starostwo wyrosło kilka kompleksów bliźniaczych domów mieszkalnych kolejowej kolonii urzędniczej, a na wprost Al. Józefa Piłsudskiego stanął wyprowadzony do I piętra, gmach główny siedziby dyrekcji. Wzdłuż kilkunastu nowych ulic wznosi się 113 domów, będących już pod dachem, ale pozbawionych całkowicie wewnętrznych urządzeń i instalacji⁴⁰. Szacowane koszty na dokończenie inwestycji wyceniano na 18–20 milionów złotych.

W dniu 24 stycznia 1930 r. na posiedzeniu Komisji Komunikacyjnej sejmu wystąpiono z wnioskiem powołania specjalnej podkomisji, zadaniem której było zbadanie sprawy budowy gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie⁴¹. W składzie komisji śledczej powołani zostali posłowie: Piotr Olewiński, Franciszek Kapeliński, Adam Kuryłowicz, Maksymilian Solański, Stefan Szlachciński, Jan Zalewski, Mieczysław Jakubowski i Adam Chądzyński, który ostatecznie zrezygnował z prac komisji⁴². W dniu 16 czerwca 1930 r. pod przewodnictwem posła Maksymiliana Solańskiego odbyło się posiedzenie nadzwyczajnej komisji⁴³. Prace kontynuowano w dniu 23 czerwca. Wówczas na pytania komisji odpowiadali urzędnicy Czapki i Adam Gałęcki⁴⁴. Na kolejnym posiedzeniu, 2 lipca 1930 r. w charakterze świadka przesłuchiowano dyrektora departamentu w Ministerstwie Komunikacji Seweryna Andrzejewskiego⁴⁵. Na pytania komisji odpowiadali także naczelnik Wydziału Architektury, Jakubowski oraz naczelnik Wydziału Finansowego Pisarek, obaj z Dyrekcji Radomskiej, a także Jan Krzczkowski, prezes Dyrekcji Kolejowej Radomskiej⁴⁶. W dniu 23 lipca 1930 r. do Chełma wraz z komisją przybył sekretarz Smolarski oraz stenografowie. Komisja przebywała w mieście 3 dni. Oceniono stan gmachów kolejowych oraz przesłuchano szereg świadków⁴⁷.

Obok działań sejmowych prowadzących do wyjaśnienia przyczyn pękających murów wyznaczono na kwiecień lub maj 1934 r. nowy, „ostateczny” termin przeniesienia Dyrekcji Kolejowej do Chełma. Zakładano wówczas, że wykończenie budynków nastąpi z końcem 1933 r. Podnoszono kwestię osuszenia budynków w celu uniknięcia zawilgocenia⁴⁸. W dniu 22 października 1930 r. do Chełma przybył Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn. Celem wizyty była kontrola budowy gmachów i stwierdzenie postępu prac. Zgodnie z zakładanym harmonogramem z początkiem 1934 r. miało nastąpić prze-

²⁶ „Epoka” 1928, nr 294, s. 6.

²⁷ „Ziemia Lubelska” 1929, nr 9, s. 2.

²⁸ „Kurjer Poranny” 1929, nr 24, s. 2; „Kurjer Poranny” 1929, nr 25, s. 4.

²⁹ „Ziemia Lubelska” 1930, nr 1, s. 6.

³⁰ „Kurjer Poranny” 1929, nr 100, s. 5.

³¹ „Robotnik” 1929, nr 100 (3672), s. 4; „Kurjer Poranny” 1929, nr 101, s. 8.

³² „Epoka” 1929, nr 100, s. 4; „Kurjer Warszawski” 1929, nr 100, s. 6; „Kurjer Poranny” 1929, nr 102, s. 8; „Chwila” 1929, nr 3612, s. 4; „Nowy Dziennik” 1929, nr 101, s. 2; „Rzeczpospolita” 1929, nr 102, s. 5.

³³ „Kurjer Warszawski” 1929, nr 102, s. 11; „Ziemia Lubelska” 1929, nr 102, s. 1; „Epoka” 1929, nr 103, s. 3; „Polska Zbrojna” 1929, nr 103, s. 5; „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1929, nr 104, s. 3; „Przegląd Wieczorny” 1929, nr 89, s. 5; „Nowy Dziennik” 1929, nr 104, s. 10; „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 5, s. 160.

³⁴ „Kurjer Warszawski” 1929, nr 104, s. 14; „Ziemia Lubelska” 1929, nr 104, s. 1; „Kurjer Poranny” 1929, nr 106, s. 4; „Kurjer Poranny” 1929, nr 107, s. 8; Express Poranny” 1929, nr 108, s. 3.

³⁵ „Kurjer Poranny” 1929, nr 111, s. 4.

³⁶ „Przegląd Budowlany” 1929, z. 3, s. 131.

³⁷ „Ziemia Lubelska” 1929, nr 103, s. 1.

³⁸ „Kurjer Poranny” 1929, nr 113, s. 4; „Ziemia Lubelska” 1929, nr 112, s. 4; „Kurjer Poranny” 1930, nr 17, s. 4.

³⁹ „Kurjer Poranny” 1930, nr 308, s. 4.

⁴⁰ „Kurjer Poranny” 1931, nr 113, s. 6.

⁴¹ „Słowo” 1930, nr 91, s. 1.

⁴² „Kurjer Warszawski” 1930, nr 24, s. 1; „Słowo” 1930, nr 22, s. 1; „Kurjer Polski” 1930, nr 65, s. 3; „Kurjer Poranny” 1930, nr 66, s. 4; „Ziemia Lubelska” 1930, nr 63, s. 1; „Rzeczpospolita” 1930, nr 65, s. 1; „Robotnik” 1930, nr 65 (4005), s. 2; „Gazeta Świąteczna” 1930, nr 2563, s. 10.

⁴³ „Kurjer Polski” 1930, nr 163, s. 2; „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1930, nr 160, s. 9.

⁴⁴ „Kurjer Warszawski” 1930, nr 169, s. 11; „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1930, nr 167, s. 10.

⁴⁵ „Kurjer Polski” 1930, nr 179, s. 2; „Słowo” 1930, nr 152, s. 1.

⁴⁶ „Słowo” 1930, nr 154, s. 1; „Kurjer Poranny” 1930, nr 187, s. 6; „Kurjer Poranny” 1930, nr 189, s. 2; „Kurjer Polski” 1930, nr 186, s. 3; „Słowo” 1930, nr 158, s. 3.

⁴⁷ „Kurjer Warszawski” 1930, nr 198, s. 14; „Kurjer Polski” 1930, nr 199, s. 2; „Kurjer Poranny” 1930, nr 202, s. 2.

⁴⁸ „Słowo” 1930, nr 73, s. 3.



niesienie Wydziału Kontroli Dyrekcji Radomskiej, dotychczas urzędującej w Bydgoszczy⁴⁹. W dniu 8 maja 1931 r. z wizytą do Chełma przybył prezes Najwyższej Izby Kontroli gen. Jakub Krzemiński wraz z naczelnikiem Wydziału Architektury z Ministerstwa Kolei inż. Józefem Wołkanowskim i wiceprezesem Radomskiej Dyrekcji Kolejowej inż. Władysławem Rogińskim⁵⁰. Zgodnie z przekazem prasowym przeniesienie nastąpiło w 1932 r.⁵¹

Kolejne lata przynoszą wstrzymanie prac budowlanych. „Po upływie kilku lat od chwili rozpoczęcia budowy, gdy wjeżdża się obecnie wieczorem do Chełma widzi się całą dzielnicę domów pogrążonych w ciemnościach. Gdzie niegdzie tylko błyska światelko w oknach”⁵². O opuszczonych i niszczących budynkach sporadycznie przypomina prasa, notując kolejne straty powodowane siłami natury lub kradzieżami⁵³. Na początku 1934 r. niedokończoną inwestycję wizytował Wiceminister Komunikacji Aleksander Bobkowski⁵⁴. Wraz z brakiem możliwości pozyskania kredytów, które pozwoliłyby wznowić prace budowlane, do Chełma docierały pogłoski sugerujące zmianę decyzji i odstąpienie od zamiaru przenosin Dyrekcji Kolei Radomskich do Chełma. W myśl nowego projektu wybudowane dotychczas dwa główne budynki u zbiegu ulic alei Marszałka Piłsudskiego i placu Wolności miały być poddane niezbędnym przebudowom i przeznaczone na siedzibę Okręgowego Więzienia Karnego⁵⁵. W artykułach prasowych pojawiły się także inne pomysły z wykorzystaniem powstałych budynków dla innych instytucji kolejowych. Najczęściej wspominało o sprowadzeniu Centralnego Biura Kontroli Dochodów, powstałego w wyniku komasacji poszczególnych biur dyrekcyjnych⁵⁶.

Wraz z początkiem 1936 r. powołano w Chełmie Komitet Obywatelski. Zadaniem organizacji było ponowne zainteresowanie Ministerstwa Komunikacji nieukończoną inwestycją w Chełmie. W lutym 1936 r. z wizytą w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie była delegacja, w składzie której znaleźli się Prezydent Miasta Chełma Tadeusz Tomaszewski, rejent Włodzimierz Rewski i senator Felicjan Lechnicki. Delegatorem przewodniczył Wojewoda Lubelski Józef Różniecki. W efekcie wizyty, w dniu 9 kwietnia, do Chełma przybyła komisja ministerialna z Ministrem Komunikacji płk. Juliuszem Ulrychem na czele. Przyjazd komisji do Chełma był jednocześnie trasą testu dla nowobudowanego wagonu motorowego zbudowanego dla Polskich Kolei Państwowych w Chrzanowie⁵⁷. W skład delegacji wchodził między innymi pierwszy Wiceminister Spraw Wojskowych gen. Janusz Gluchowski, przedstawiciel Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, Wiceminister dr Eugeniusz Piestrzyński, Wiceminister Komunikacji mjr Julian Piasecki, dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Józef Kożuchowski, dyrektor Ministerstwa Skarbu Martini, senator Jan Rudawski i poseł Władysław Starzak. Wśród obecnych byli także dyrektorowie fabryki lokomotyw inżynierowie Piotr Drzewiecki i Aleksander Krzywicki⁵⁸. W dniu 24 kwietnia 1936 r. na posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego ministrów zdecydował o wykończeniu kolejowych gmachów w Chełmie⁵⁹. W związku z tym został opracowany plan ukończenia gmachów, który włączono do ogólnego planu inwestycji państwowych na rok 1937⁶⁰. Jednak wraz z rozpoczęciem nowego sezonu budowlanego z uwagi na brak funduszy prace nie były wznawiane⁶¹. Ostatecznie wyasygnowany został kredyt w wysokości 3 000 000 zł⁶². Podjęto negocjacje z trzema firmami budowlanymi. Wybrana w drodze przetargu firma „Zjednoczone Firmy J. Karbowski i J. Kurowski S. A. F. Oppmani H. Kozłowski – Rozbudowa S. A.” rozpoczęła prace 16 marca 1938 r.⁶³ Przeniesienie Dyrekcji z Radomia do Chełma ustalono na jesień 1939 r.⁶⁴ Na rok 1938 zaplanowano wykończenie budynków mieszkalnych. Główny gmach do końca roku miał zostać ukończony w stanie surowym, a całkowite wykończenie zaplanowano na koniec sierpnia 1939 r.⁶⁵ Niezbędne

materiały budowlane oszacowano między innym na 2,5 miliona cegieł, ponad 80 wagonów wapna czy 150 000 m³ drzewa⁶⁶. Prasa informowała, że przeniesienie dyrekcji do Chełma ma nastąpić z dniem 10 września i będzie ukończona 1 października 1939 r.⁶⁷

Ostatecznie realizowana z wielkim rozmachem inwestycja nie została w pełni ukończona. Plany te przekreślił wybuch drugiej wojny światowej. Świeżo ukończone budynki zajęły niemieckie władze okupacyjne, lokując w budynku głównym swoje urzędy. Po zakończeniu działań wojennych i utracie przez Polskę ziem na wschodzie kwestia przeniesienia z Radomia do Chełma Dyrekcji Kolei Państwowych utraciła swoje strategiczne znaczenie. Dziś osiedle potocznie zwane „Dyrekcją” uznane jest za jedno z najciekawszych założeń urbanistycznych doby dwudziestolecia międzywojennego w Polsce, czego świadectwem jest wpis do rejestru zabytków województwa lubelskiego.

Magdalena Mąka

⁴⁹ „Ziemia Lubelska” 1930, nr 287, s. 6; „Przegląd Wieczorny” 1930, nr 246, s. 4; „Ziemia Radomska” 1930, nr 148, s. 3.

⁵⁰ „Ziemia Lubelska” 1931, nr 123, s. 2; „Ziemia Lubelska” 1931, nr 124, s. 1; „Express Poranny” 1931, nr 127, s. 1; „Zwierciadło” 1931, nr 17 (349), s. 4.

⁵¹ „Gazeta Bydgoska” 1932, nr 199, s. 5.

⁵² „Express Lubelski i Wołyński” 1934, nr 1, s. 4; „Kronika Nadbużańska” 1934, nr 1 (35), s. 4.

⁵³ „Echo Chełmskie” 1934, nr 4, s. 4; „Echo Chełmskie” 1934, nr 7, s. 4; „Express Mazowiecki” 1934, nr 334, s. 3.

⁵⁴ „Express Mazowiecki” 1934, nr 298, s. 10.

⁵⁵ „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 45 (129), s. 1; „Express Lubelski i Wołyński” 1935, nr 309, s. 6; „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 46 (130), s. 2–3; „Kurjer Warszawski” 1935, nr 331, s. 8; „Głos Lubelski” 1936, nr 81, s. 1.

⁵⁶ „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 52 (136), s. 1.

⁵⁷ „Kurjer Poranny” 1936, nr 102, s. 10; „Kurjer Polski” 1936, nr 101, s. 3; „Warszawski Dziennik Narodowy” 1936, nr 101B, s. 2. Nowobudowany wagon wyróżniała lekka konstrukcja, co pozwalało na rozwinięcie dużej szybkości w łukach o małych promieniach. Najwyższa szybkość konstrukcyjna wynosiła 115 km na godzinę. Wagony posiadały 56 miejsc siedzących i miały służyć do obsługi szlaków turystycznych Dyrekcji Kolejowej w Krakowie.

⁵⁸ „Express Poranny” 1936, nr 101, s. 1; „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 101, s. 1; „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 101, s. 6; „Kurjer Poranny” 1936, nr 101, s. 4; „Kurjer Poranny” 1936, nr 101, s. 4; „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 102, s. 4; „Kurjer Warszawski” 1936, nr 101, s. 21.

⁵⁹ „Chwila” 1936, nr 6138, s. 6; „Kurjer Warszawski” 1936, nr 113, s. 3; „Kurjer Poranny” 1936, nr 114, s. 4; „Dobry Wieczór! Kurjer Czerwony” 1936, nr 114, s. 5; „Express Poranny” 1936, nr 114, s. 2; „Kurjer Polski” 1936, nr 113, s. 1; „Warszawski Dziennik Narodowy” 1936, nr 113B, s. 2; „Czas” 1936, nr 114, s. 4; „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 115, s. 1.

⁶⁰ „Kurjer Warszawski” 1936, nr 214, s. 3; „Chwila” 1936, nr 6243, s. 8; „Kurjer Poznański” 1936, nr 360, s. 2; „Kurjer Poranny” 1936, nr 217, s. 2; „Kurjer Polski” 1936, nr 215, s. 1; „Warszawski Dziennik Narodowy” 1936, nr 214B, s. 2; „Dobry Wieczór! Kurjer Czerwony” 1936, nr 217, s. 5; „Express Mazowiecki” 1936, b.n., s. 8; „Kronika Nadbużańska” 1936, nr 49 (175), s. 2.

⁶¹ „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 7 (186), s. 1; „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 8 (187), s. 1; „Jednodniówka” 1937, b.n., s. 1.

⁶² „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 34 (214), s. 1.

⁶³ „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 7 (239), s. 3.

⁶⁴ „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 51–52 (231–232), s. 3.

⁶⁵ „Gazeta Radomska” 1939, nr 32, s. 4.

⁶⁶ „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 13 (245), s. 1.

⁶⁷ „Czas” 1939, nr 217, s. 4; „Express Lubelski i Wołyński” 1939, nr 217, s. 3; „Kurjer Polski” 1939, nr 227, s. 9; „Kurjer Warszawski” 1939, nr 234, s. 4.





Chełm. Widok miasta z lotu ptaka; 1915 r.
zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie,
nr inw. MZCh/H/1598.



Odsia. 1

Wzwanie do Konkursu.

W Radomiu ma być zbudowany gmach Dyrekcji Radomskiej Kolei Państwowych. Należy ogłosić konkurs na architektoniczny projekt gmachu. - Warunki konkursu są następujące:

Ma być zaprojektowany gmach 4 piętrowy o częściowo 3 piętrowy o wysokim parterze i z widocznymi suterrenami. Pokoje winny być widne z oddzielnymi wejściami i systemem korytarzowym. - W gmachu ma być jedna wielka sala zebrania 400 mt. kw. wysokością na 1 1/4 piętra i 2 sale posiedzeń po 100 metrów kw. następują one w każdym wydziale oprócz kilku gabinetów i kilku pokoi średnich rozmiarów 25 do 30 metrów kw. powinny być sale 4 do 4 lub więcej rozmiarów 60 - 100 mt. - Korytarze powinny być widne sienie i klatki schodowe widne. Klatki schodowych 4 i windy 4.

Kioski na każdym piętrze w 4-ach miejscach po 6 lub więcej oddziałów. Przy kioskach pisarnie i umywalki. - Kanalizacja ściekowa z dołem, system biologiczny lub wywazowy. - Ogrzewanie centralne parowe niskiego ciśnienia lub wodne. Wentylacja we wszystkich pokojach z dopływem czystego powietrza przez filtry. W kioskach wentylacja zmechanizowana zapoczątkowana przez elektryczną. Oświetlenie elektryczne z własną instalacją.

Projekt ma być podany w skali 1/400 przekroju 1/400. - Za projekt przyjęty przez Komisję konkursową do budowy i oznaczonych pierwszą nagrodą będzie wydana suma 5000 marek. Za projekt oznaczony drugą nagrodą 3000 marek i trzecią 2000 marek. - Z pozostałych projektów Dyrekcja może wybrać niektóre według uznania Zarządu Dyrekcji płacąc projektodawcom po 1000 marek. - Projekty oznaczone nagrodami i opłacone przez Dyrekcję pozostają własnością Dyrekcji Radomskiej. Komisję konkursową stanowią 4-ch delegatów z Ministerstwa Dr. Żel., 2-ch z Koła Architektów, 6-ciu Dyrekcji Radomskiej. - Zdaniem wojewódzkie i dane dotyczące formy planu można otrzymać w Kancelarii Stow. Tech. w Warszawie w Kole Architektów w Warszawie, lub w Zarządzie Dyrekcji Radomskiej w Radomiu. Termin składania projektów 1-szy Lipca 1919 roku. -

Za zgodność:
Wydział Drogowy
[Podpis]

Odpis pisma wzywającego do konkursu na szkicowy projekt gmachu Dyrekcji Radomskiej Kolei Państwowych w Radomiu; 1919 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 1.

Odsia. 6

P.K.P. Radomskiu Dyrekcja Kolejowa Wydział Drogowy Naczelnik VI-go Oddziału dn. 14/III - 1921 r. Nr. 1195/120.

Do Wydziału Drogowego Radomskiej Dyrekcji Kolejowej
Na depeze Nr. 6642 D. i pismo z dn. 11/3, Nr. 66450/DA.

Przedstawiając przy nienależytych planach budynków po gubernialnych w Chełmie i kosztorys na dobudowę tych budynków, komunikuję, iż na terytorium pogubernialnym zbudowane były trzy gmachy z których dwa gmachów są w stanie dobrym, lecz nie tynkowane bez podłóg, sufity /jest tylko szelazne obelkowanie z dwuteowych belek/, drzwi, okna i piece przy czym dachy, po zdjęciu przez okapów blaschy cynkowej, kryte są papą; trzeci gmach, identyczny z gmachem przeznaczonym dla Urzędu Gubernialnego, sformowany i fundamenty zaprawione gruzem.

Po wykończeniu pierwszych dwóch gmachów takowe nadawały by się w zupełności na biura Wydziałów Dyrekcji.

Co zaś do piątego Oddziału Dyrekcji Robót Publicznych z dn. 1/3 - 21 r. L. 452, komunikuję następująco:

- 1/ Wobec znacznych kosztów odbudowy gmachów pogubernialnych, takowe po odbudowaniu mogą być przeznaczane tylko na biura Dyrekcji.
- 2/ Budowle wspomniane były badane przez Administrację 6 Oddz. Drogowego w Chełmie i rezultatem tych badań są złożone plany i kosztorysy na odbudowę gmachów.
- 3/ Czy w razie przedstawienia Dyrekcji Kolejowej Radomskiej do Chełma omawiane gmachy wystarczą na pomieszczenie wszystkich biur Dyrekcji, Oddział Drogowy nie ma możności dać w tej sprawie wyznaczonej odpowiedzi. Jednocześnie zaznaczam iż gmach Nr. 2 ma być wkrótce oddany dla użytku Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i przeznaczony na więzienie, wskutek czego niebędąc test spełnionym interesem Dyrekcji w tej sprawie.

Naczelnik VI Oddziału Drogowego,
Inżynier /-/ Mariński
Technik VI Oddziału Drogowego /-/ Lipski

Za zgodność:
Wydział Drogowy
[Podpis]

Odpis pisma nr 1195/120 Naczelnika VI Oddziału Drogowego PKP Radomskiej Dyrekcji Kolejowej do Wydziału Drogowego Radomskiej Dyrekcji Kolejowej. Odpowiedź na depezę i pismo w sprawie planów budynków pogubernialnych w Chełmie, ich stanu technicznego oraz kosztorysu na dobudowę; 14 marca 1921 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 6.

Odsia. 33

Naczelnik Dyrekcji Kolei Państwowych
Dla Dyrektora Wojewódzkiego
* Wewnętrznych
* Przem. i Handlu I
* Robót Publicznych

Ministerstwo Kolei postanowiło przedłożyć Dyrekcji Kolei Państwowych, najpierw obecnie ma siedzibę w Radomiu, a następnie do Lublina.

Za udzieleniem Dyrekcji Kolei Państwowych w tym zakresie przedstawia ważne względy natury wewnętrzno-administracyjnej, gdyż miasto Lublin, znajdują się na wybie czterech linii kolejowych, jest położone niemal w centrum linii, przydzielonych obecnie Dyrekcji Radomskiej, powstało nad brzoziem województwa, powiatem Urzędu Wojewódzkiego i licznymi urządzeniami państwowymi, jakimi są: biura, w tym odpoziadającemu na podzieleniu Dyrekcji Kolei Państwowych. Ponadto Dyrekcja znajduje się wraz z licznymi wydziałami w jednym mieście, uzyskała natomiast łatwy i szybki porównanie się z miastem, co w stosunku do interesu ogólnopublicznego jest bardzo ważne.

Jakkolwiek za jak najkorzystniejszym przedmiotem wydziału Dyrekcji do Lublina przeszedł obok powyższych względów i ta okoliczność, iż w Radomiu nie ma dla niej stosownego pomieszczenia - to jednak przedłożenie to zostało się aktualne, dopiero po uzyskaniu pomieszczenia w Lublinie przez wydział nie gmachu administracyjnego i potrzebnej ilości budynków mieszkalnych.

Przepraszam więc całej tej sprawy tymczasem wydziałem obaj Dyrekcja jest obecnie podzielenie w Radomiu w 11 punktach miasta, posiada zaś Wydział Dochodów tej Dyrekcji znajduje się dla braku lokalu w Wydziale, co również się utrzyma znacznie urzędowania.

Siedziba polowa, tego, niekorzystnego świadczenia biur Dyrekcji upada z obłąkaniem i wniosku Ministerstwa Kolei w kierunku odzyskania na potrzeby wydziału Dyrekcji, gmachu pogubernialnego w Radomiu.

W gmachu wspomnianym, będącym najbliższym gmachem w Radomiu, podzielenie na 10 /dziesięć/ urzędów państwowych, wznajduje w tym gmachu Dyrekcja Kolei Państwowych, będącym najbliższym i najbliższym urządzeniem w Radomiu, do pomieszczenia tych biur ma być w jednym punkcie miasta, nad którym Wydział w odległości ok. 500 km. Wydziału.

Odpis pisma nr N.I/5021/25 kierowanego do Prezydenta Rady Ministrów, Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Przemysłu i Handlu i Ministerstwa Robót Publicznych z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie planów przeniesienia siedziby Dyrekcji Kolei Państwowych z Radomia do Lublina; 29 maja 1925 r. Odpis pisma nr I/20613/24 z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie nowej siedziby Dyrekcji Kolei Państwowych; 16 lutego 1925 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 33-35.

37

W interesie miast szybko absorbowana czynności i przez Dyrekcję należałoby zatem przyjąć konieczną do zmiany obecnego stanu przez podjęcie kroków służących do przeniesienia Dyrekcji do Lublina.

Ministerstwo Kolei rwał o wyrażenie opinii w powyższej sprawie i o zrealizowaniu jej jako bardzo pilnej.

/Opinia Ministerstwa Robót Publicznych /

W imię Ministerstwa Kolei zwraca się do Ministerstwa Robót Publicznych z prośbą o wyrażenie opinii i jako podzielenia i lokale państwowe wznajduje do przeniesienia siedziby państwowych urzędów i służby w Lublinie na potrzeby wspomnianego Dyrekcji.

dnia 29 maja 1925 r.
/-/ podpis inżyniera

Nr. I/20613/24

I powoda wystąpienia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o serwit gmachu Biura Wojewódzkiego w Radomiu, wnoszącego przez Dyrekcję K.P., powołuje komisję do oceny i oceny załatwienia sprawy podzielenia dla tej Dyrekcji, wraź ustalenia jej siedziby.

W tym celu komisja Dyrekcji pozostała bardzo mało do dyskusji, gdyż biura Dyrekcji są rozmieszczone w licznych punktach miasta Radomia i nie odpowiadają warunkom higieny.

Powoda podzielenie mały Wydział Dochodów w oddalonej ok. 500 km. Wydziału, co wraz z lokalnymi niedogodnościami podzielenia, stanowi poważne warunki pracy.

Stan taki trwający od szeregu lat, powinien ulec zmianie, tem więcej, że Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, jak również, że Ministerstwo Dr. i O.Z. będą coraz bardziej nalegały o serwit gmachów zajętych przez Dyrekcję Radomską.

Pierwszą intencją projektu, by Dyrekcja wydziałów w Lublinie, w tym wojewódzki afiarowały na ten cel poszukiwaniem gruntu pod budowę; w roku 1923 ustalono szereg do budowy pomysł, który ma rozpocząć roboty - w rezultacie jednak sprawa była upadła, gdyż wojewódzki gruntu przeznaczony na 2 pięta dzielnicy, czy też na strażnicę, kredyty nad utrzymanie Ministerstwa Kolei

- 2 -

35

s względy ekonomiczne.

Ministerstwo Kolei i wydział się miasto Lublin najbardziej na siedzibę Dyrekcji. Jest ona położona na wybie czterech linii i prawie w centrum linii kolejowych przez Dyrekcję Radomską. System jest Lublin miastem województwa, ani jako takie jest siedzibą licznymi urządzeniami państwowymi, jakimi są: uniwersytet i szkoły średnie, w tym odpoziadającemu i niedogodnym warunkom, ale dalsi i dla sfery urzędowej posiada dostateczną ilość.

O ileby z powodu Departamentu administracyjnego bliżej niemożności, miasto Lublin na siedzibę Dyrekcji się nie nadawało - proponuje się siedzibę tej Dyrekcji /obecną Radomską/ ustalić w najbliższym porównaniu z Departamentem III, II i I-ym.

Niełatwie od załatwienia tej sprawy wydział Ministerstwa Kolei, wydziałem by było udzielenie jej a Ministerstwu Przemysłu i Handlu, Spraw Wojskowych i Sprawy Wewnętrznych. -

Departament administracyjny podzielił, ustalenie siedziby Dyrekcji wydziału jest pilną sprawą, gdyż dotyczy ona w formie zastępczej o konieczności umieszczenia gmachów i ruszaniem kwestji mieszkalnej dla Dyrekcji i jej urzędników, i pozwoli na przyłączenie do zrealizowania z czasem całego projektu. -

Do Departamentu III-ym
* / / II-ym
* / / I-ym

Z prośbą o wyrażenie opinii. -

dnia 16 lutego 1925 r.



Gospodarka miejska dziś -- i plany na przyszłość.

(Wywiad z nowym burmistrzem p. Kazimierzem Mastalerzem)

Pragnąc zapoznać Czytelników naszych z poglądami nowego burmistrza na gospodarkę miejską, zwróciliśmy się do niego o udzielenie wywiadu:

Musimy na wstępie zaznaczyć, że jakkolwiek p. Burmistrz bardzo chętnie udzielał odpowiedzi na nasze pytania, jednak zauważyliśmy, że w dawaniu obietnic co do rezultatów przyszłej swej działalności jest on bardzo oględnym i nie chce „obiecować” — woli niedomówić, aniżeli powiedzieć za dużo.

— Jak p. Burmistrz znajduje ogólną sytuację finansową gospodarki miejskiej?

— Na stan finansowy miast wpływa sytuacja ogólna. Ciężki stan ogólny odbija się i na obywatelach naszego miasta, z których trudno wydobyć podatki miejskie. Nowemu Magistratowi jest tymbardziej ciężko, iż musi spłacać długi.

— No, ale to chyba spuścizna po starym Magistracie — dopowiadamy.

— Mniejsza z tym, czyja spuścizna, dość, że obecny Zarząd musi regulować.

— Jak się przedstawia sprawa elektrowni?

— Narazie konkretnych wyjaśnień udzielić nie mogę. Pracujemy nad załatwieniem tej bolączki.

— Czy Magistrat stoi na stanowisku Rady co do wydzierżawienia elektrowni?

— Tak, o ile się trafi odpowiedni dzierżawca. Ale Magistrat nie może przecież całych lat wyczekiwać na dzierżawcę. Sprawa elektrowni jest palącą. Więc szukamy sposobów na jak najszybsze jej uruchomienie i znajdziemy możliwość puszczenia elektrowni w ruch swoimi siłami, przedstawimy cały projekt Radzie i nie wątpię że Ona nasze zamierzenia zaakceptuje.

— Więc Magistrat elektrowni nie będzie wydzierżawiał?

— Tego nie twierdzę. Ale elektrownia musi ruszyć przed zimą. Niema dzierżawcy — będziemy prowadzić sami.

— Co Magistrat zamierza uczynić z dalszą budową ratusza?

— Narazie jedynym dążeniem Magistratu będzie zabezpieczenie tego, co zostało zbudowane. Magistrat jest tutaj w trudnym położeniu, bo jak orzekła Komisja budowlana, chcąc dalej prowadzić roboty, należy niektóre części murów rozebrać i budować na nowo. Może nam się uda postawić parter i nakryć dachem i na dalsze kontynuowanie budowy nie mamy pieniędzy i dziś na ten cel nikt nam nie pożyczycy.

— Czy Magistrat zamierza uporządkować stan bruków?

— Naturalnie. Zamierzamy w przyszłości zreperować chodnik na Lubelskiej przy ogrodzie miejskim i ułożyć nowy po drugiej stronie, naprzeciw ogrodu i poczty.

Cały szereg ulic musi być przebrukowane.

— A czy Magistrat nie myśli o chodniku przy posesji parafalnej, od kościoła do ulicy 3 Maja?

— Nietenko myśli, ale nawet działa w tym kierunku. Istnieje przepis, mocą którego każdy właściciel realności w mieście jest obowiązany ułożyć chodnik przed swoją posesją. Magistrat zwrócił się do Księdza Dziekana o splantowanie tego odcinka i ułożenie chodnika.

Magistrat zwróci się również do innych właścicieli realności o ułożenie nowych chodników tam, gdzie ich dotąd niema, a gdzie są konieczne i doprowadzenie do należytego porządku chodników starych.

— A jak będzie z wybrukowaniem targowicy?

— Przyjdzie i na nią kolej. Nie można zrobić wszystkiego naraz. Musimy najprzód wykończyć szosę od targowicy do Rzeźni miejskiej

— Kiedy mowa o Rzeźni, chcielibyśmy usłyszeć od p. Burmistrza zdanie o niej.

— Bardzo racjonalnie urządzone i dobrze prowadzone przedsiębiorstwo miejskie.

— Więc miasto nasze posiada coś, czego nie potrzebujemy się wstydić.

— Znajdzie się i więcej rzeczy, mogących być chlubą miasta, np. straż ogniowa...

— Jak p. Burmistrz zapatruje się na dalszą przyszłość miasta? Jego rozbudowę?..

— Przyszłość rozbudowy miasta leży w ścisłym związku z rozparcelowaniem majątku państwowego Starostwo, grunty którego oddzielają Chełm od stacji kolejowej, w kierunku której winna iść naturalna rozbudowa miasta. W roku przyszłym Starostwo ma być rozparcelowane. Rząd chce z tego majątku pozostawić ośrodek 400 morgowy z obecnymi zabudowaniami folwarcznymi — na stację doświadczalną. Ośrodek taki w dalszym ciągu byłby klinem, rozbijającym miasto na dwie części i, według planu Urzędu Ziemińskiego, zajęłby tereny najbardziej odpowiednie pod rozbudowę miasta.

Byłoby to wielką krzywdą dla miasta. Proszę tylko pomyśleć, że miasto ciągnie się z jednej strony Starostwa wzdłuż ulicy Kolejowej a z drugiej — wzdłuż szosy Hrubieszowskiej aż do szpitala wojskowego, gdyż tam się dopiero kończy sfera interesów miasta. Gdybyśmy od szpitala wojskowego lub od szpitala miejskiego wytyczyli ulicę do stacji kolejowej, odległość wyniosłaby około 1½ kilometra, gdy tymczasem obecnie, chcąc pojechać ze szpitala wojskowego do stacji kolejowej, trzeba zrobić około 4 kilometrów drogi.

Magistrat dąży do tego, aby Rząd cały obszar Starostwa oddał na urządzenie miasta-ogrodu z półmorgowymi parcelami dla urzędników i kolejarzy, oraz innych mieszkańców Chełma.

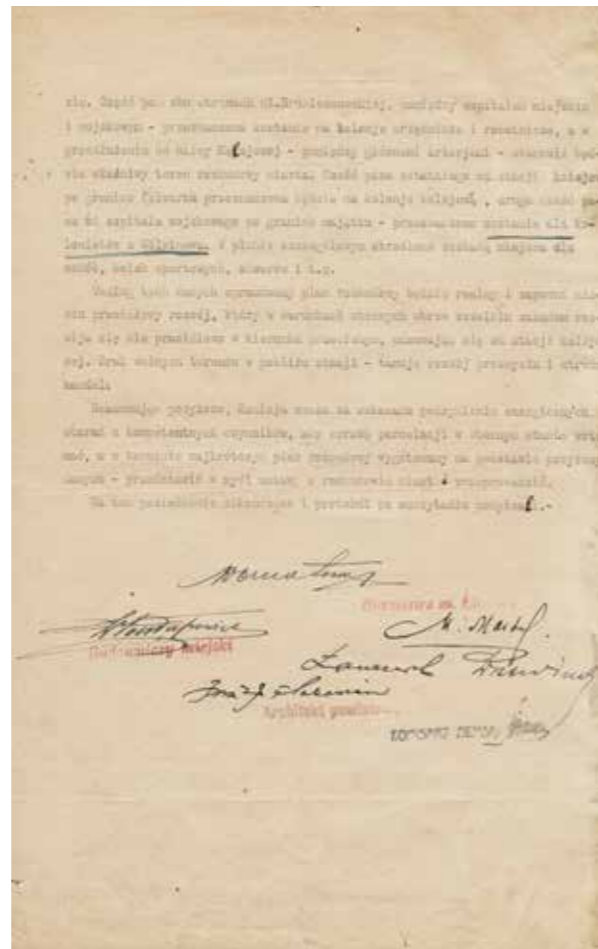
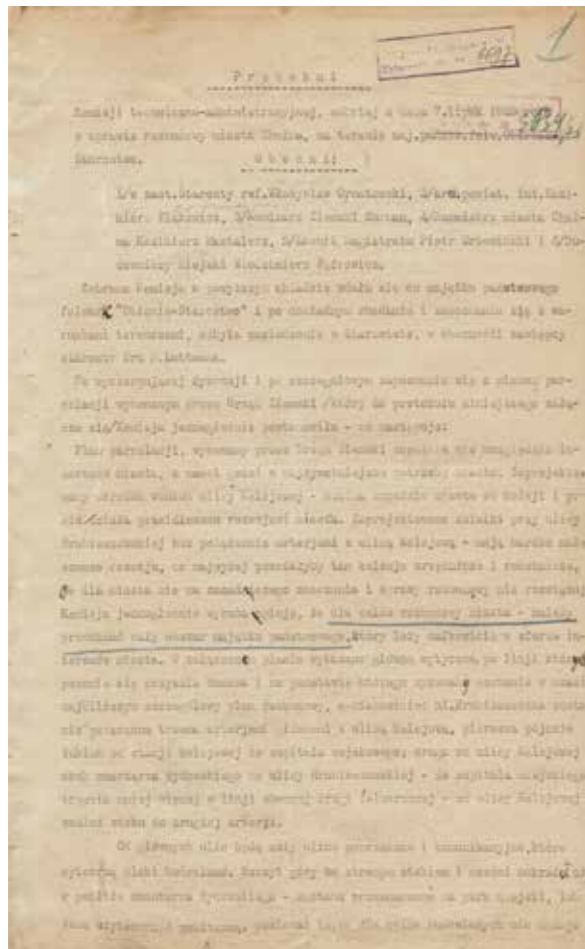
Prócz tego na terenach tych możnaby urządzić boiska sportowe, park miejski i t. p.

Na rozwój Chełma i jego charakter mogłoby bardzo dobrze wpłynąć przeniesienie tutaj Dyrekcji kolejowej. Położenie geograficzne Chełma w zupełności odpowiada temu. A i częściowe pomieszczenie dla takiego urzędu znalazłoby się w budynkach, przeznaczonych na b. gubernię. Miasto mogłoby odstąpić do rozporządzenia Dyrekcji pewne tereny pod rozbudowę urzędów i domów mieszkalnych dla urzędników.

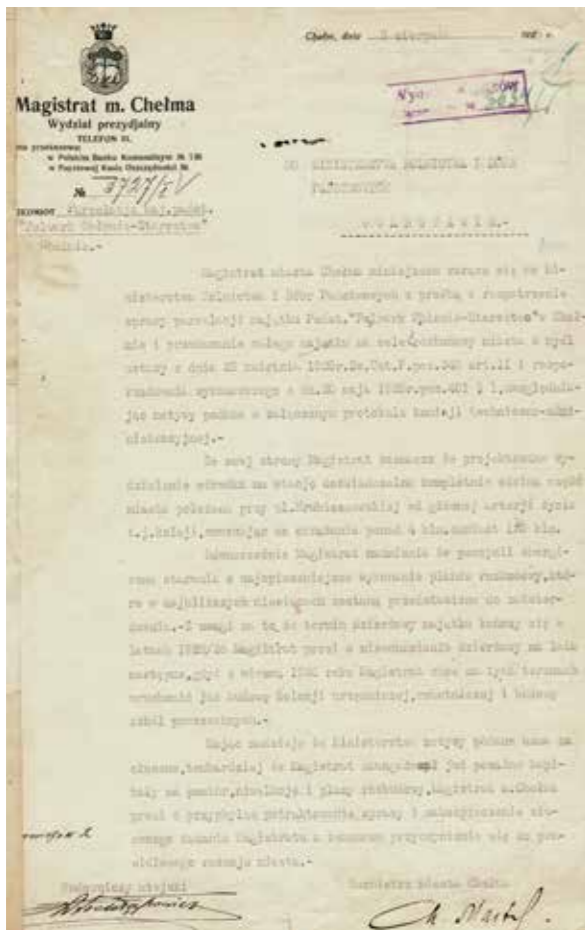
Zrealizowanie tych planów i zamierzeń zależeć będzie od stanu kasy miejskiej i od szczerego poparcia Magistratu przez ogół mieszkańców miasta — zakończył p. Burmistrz.

[pisownia oryginalna]

Gospodarka miejska dziś - i plany na przyszłość, „Zwierciadło” 1925, nr 27, s. 2.

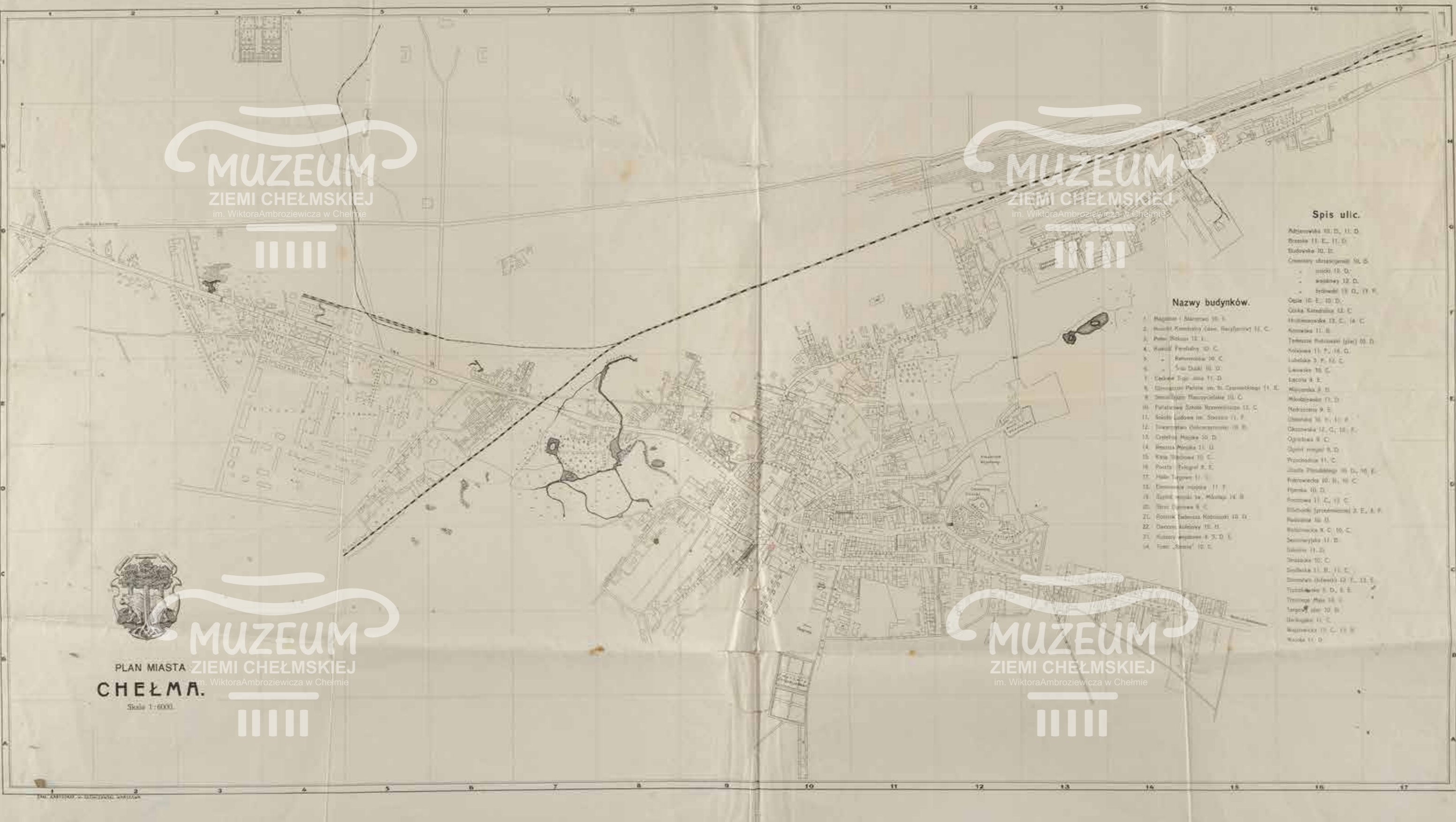


Protokół Komisji techniczno-administracyjnej w sprawie rozbudowy miasta Chełm, na terenie majątku państwowego folwark Starostwo-Oblonie; 7 lipca 1925 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych w Warszawie, sygn. 4557, (2 karty) brak paginacji.



Pismo nr 3727/I Magistratu Miasta Chełm Wydział Prezydyalny do Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych w Warszawie w sprawie parcelacji majątku państwowego folwark Starostwo-Oblonie; 5 sierpnia 1925 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych w Warszawie, sygn. 4557, brak paginacji.





Plan miasta Chełm. Zakłady Kartograficzne Władysława Główczewskiego, Warszawa, przed 1928 r.
zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1541.



I wykład rozwoju tak miasta Lublina, będącego centrum politycznym, jak też i całego okręgu rubieżnego, stanowiącego centrum strategicznego. Względny strategiczny interes byłby również na przesiedleniu Dyrekcji w t. zw. siedzibie strategicznej.

Wojewoda Lubelski
1/1 WARSZAWA 37

Wojewoda Lubelski
Lublin, dnia 20 sierpnia 1925 r.

1. - 2547/r.

Przewodniczącemu Dyrekcji Kolei Państwowych i Biura Lublin.
Do 1.1/1000/2/25
1 dnia 20/8/1925.

Na rozkazy powyższy komitety, że projekt przesiedlenia Dyrekcji Kolei Państwowych z Radomia do Lublina jest najłatwiej popierać ze względów politycznych, administracyjnych i strategicznych.

Lublin jest stacją węzłową, z której rozchodzi się linie kolejowe w różnych kierunkach co na bieżąco umożliwia dla celów wojennych na wypadek wojny. Linia ta ma następującą trasę: Warszawa - Lublin - Białystok.

W Warszawie - Lublin - Białystok - Łódź,
Lublin - Warszawa - Białystok - Kowel i
W projekcie linii Lublin - Białystok - Łódź.

Nadmieniam, że siedziba Średniego Zarządu znajduje się w Lublinie. Względny polityczny interes przesiedlenia na przesiedleniu Dyrekcji Kolei Państwowych do Lublina, jest wielką ilością urzędników Dyrekcji przysięgli się w znaczącym stopniu do społeczeństwa miasta, posiadającego 1,5% procent ludności żydowskiej. Warunki mieszkaniowe urzędników i ich rodzin w Lublinie będą, bezprzesznie satysfakcjonujące niż w Radomiu, posiadającym tu, Staw. Urzędników państwowych w całości objęte budowy domów dla urzędników, posiada Lublin posiadający około 1000 domów i uniwersytet, gdzie będą mogły zastąpić się dwiema urzędników Dyrekcji. Bieżące względy administracyjne okazują się na poparcie projektu przesiedlenia Dyrekcji do Lublina, który jest siedzibą stałą II Instancji, to Wojewody, Prezesa Izby Skarbowej, Prezesa Dyrekcji Poczt i Telegrafów, Prezesa Sądu Apelacyjnego i Odsyłającego oraz Szefa Zarządu Przemysłowego Chr. Przem. Legal. i całego szeregu innych instytucji państwowych i prywatnych.

K spracie realizacji projektu powyższego przedłożony został Minister-

35 11

stos. metod politycznych przez Inst. Dyrekcji Siedz. Politycznych raport z dn. 6/8 1925 r. Nr. 2547/1/2, który w sprawie załączona.

Wzajemnie jedyną realizację projektu siedziby poprzed przesiedlenia na ten cel parceli państwowej z terenów Śred. Średniego z którymi ma w załączonym raporcie, o co Ministerstwo sprzątnie przesłać.

Wojewoda Lubelski
1/1 podjęta

1. zał.

836 872

PROJEKT Nr. 1.

Przeniesienie siedziby Dyrekcji P.K.P. z Radomia do Lublina.

Dla urzeczywistnienia tego projektu należy wykonać następujące inwestycje:

1/ Na placu powojstwowym przy Alei Świeżwickiej /o pow. ok. 5 morg/ wybudować gmach na 4000 m²

Dyrekcji, w g. następującej kalkulacji:

a/ Powierzchnia biur /na parterze i piętrach / - 7800 m²
b/ Cała powierzchnia użytkowa, na doliczeniem 45% na krytarstwo, klatki schodowe + 3500 m²
razem 11300 m²

c/ Powierzchnia zabudowania - na dodanie 45% na mury i przepięszenia - + 4500 m²
razem 15800 m²

d/ Objętość budynku, licząc wysokość pokoi, przelicznik po 5 m. b. /na stropach / etc/ 15800 x 5 = 79000 m³

e/ Koszt gmachu, licząc po 60 zł. za 1 m³ objętości, objętość instalacji: elektrycznej, wodociągowej, kanalizacyjnej, centr. ogrzewania - 79000 x 60 = 4.740.000 zł.

W 1925 r. siedziba: uwzględniając to w Lublinie,

Projekt nr 1: Przeniesienie siedziby Dyrekcji PKP z Radomia do Lublina. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 872-873.

40

DEPT

Nr. 4475/25

Do
Pana Prezesa
Dyrekcji Kolei Państwowych
w Radomiu.

Zmierzano przesiedlenie siedziby Dyrekcji z Radomia do Lublina nie tylko na skutek trudności z powodu braku odpowiedniego pomieszczenia w Lublinie względnie w powodu znacznych kosztów, któreby skutkiem budowy nowych gmachów powstały. Skutek tego wyłonił się projekt przesiedlenia siedziby Dyrekcji do Chełma, gdzie istnieją zupełnie wolne wielkie gmachy państwowe, odpowiednio na pomieszczenie Dyrekcji.

Wobec tego projektu secesja Pan Prezes po dokładnym zbadaniu sprawy na miejscu wyraził swą opinię o możliwości przesiedlenia siedziby Dyrekcji do Chełma i następnym, jakoby to przesiedlenie ze sobą wiązało w kierunku pracy i sprawności w Dyrekcji.

26/8. 1925 r.

MINISTER
1/1 TYSZKA

Odpis pisma nr 45/93/Pr. Wojewody Lubelskiego do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w sprawie przeniesienia Dyrekcji Kolei Państwowych z Radomia do Lublina; 20 sierpnia 1925 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 37-38.

Odpis pisma nr Pr. 4475/25 Ministra Kolei Państwowych Kazimierza Tyszki do Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu informującego o trudnościach związanych z przeniesieniem siedziby Dyrekcji z Radomia do Lublina oraz informacja o nowej lokalizacji w Chełmie. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 40.

887 873

- 2 -

przy 100000 mieszkańcach, że się ulokował jakich 5 pracowników w mieszkaniach prywatnych przyjmując również, że oszczędność pracowników drugorzędnych będzie zrównoważona miejscowych sił biurowych /bo nie wyszłyby pracownicy Dyrekcji ni secesja wyjechać z Radomia /należy wybudować mieszkania dla 60% pracowników, czyli na 600 rodzin.

Koszt tych mieszkań, przy budowie domów typu miejskiego w zwartym zabudowaniu, wyniesie:

a/ Na jednego pracownika potrzebne mieszkanie przelicznik o 90 m² zabudowania czyli powierzchnia zabudowania wszystkich domów mieszkalnych:
90 x 450 = 40500 m²

b/ Licząc wysokość domów po 4 m. otrzymamy objętość domów 40500 x 4 = 162.000 m³.

c/ Koszt domów mieszkalnych licząc po 45 zł. za 1 m³ /kanalizację, wodociągami, instalacją elektr./
162.000 x 45 = 7.290.000 zł.

3/ Na obrakowanie ulicy, podwórzy i na urządzenie ogródków 70.000 zł. ok. 11600 m² x 6 = 69600 zł. około 70000 zł.

4/ Urządzenie kanalizacji i wodociągów zewnętrznych 60.000 zł. /przyłączenie się do instalacji miejskich/ 60000 zł.

5/ Instalacja elektrycznego oświetlenia podwórzy etc. 10.000 zł. - 10.000 zł.

11.400.000 zł. Razem. *W. Tyszka* PREZES DYREKCJI



895
874

PROJEKT Nr. 2.
Przeniesienie siedziby Dyrekcji P.K.P. z Radomia do Chełma.

Dla umocowienia tego projektu należy wykonać następujące inwestycje:

Na terenie państwowym (ok. 100 ha), znajdującym się poza miastem (w odległości od niego) należy wykonać roboty:

1) Wykonanie budowy gmachów, rozporządzających przez siebie przez miasto (dla Zarządu Głównego), a mianowicie:

a) Gmachu Głównego (zakończony) w Chełmie do kwoty 400.000 zł

b) Gmachu (zakończony) w Chełmie do kwoty 400.000 zł

Do tego do ogólnego kosztu należy doliczyć koszt budowy 2000 m², na których ma być siedziba, dla których

Odpis projektu nr 2: Przeniesienie siedziby Dyrekcji PKP z Radomia do Chełma.
zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 874-876.

894
876

może być wybudowana w ok. 1000 m² powierzchni użytkowej, dla umocowienia w siedzibie Dyrekcji potrzebna są lokale mieszkalne o ogólnej powierzchni ok. 7000 m². Należy wybudować pomieszczenia biurowe 7000-8000 m², a mianowicie:

Przewidzieć zabudowę tej zabudowy będzie:

1000 x 40% (na korytarze, kłosek, kłosek, schody, pokoje, łazienki, itp.) = 400 m²
Ściany = 10000 m²

Objętość budowy 10000 m³ = 300000 m³ po cenie 30 zł za 1 m³ (z instalacją ogrzewania centralnego, instalacją wodociągową, elektryczną, sanitarną).

Koszt budowy ścian = 30000 x 30 = 900.000 zł

2) Na tymże terenie (ok. 90 m²) należy wybudować domy mieszkalne (kuchnie, łazienki) w otoczeniu ogrodem - na 700 rodzin, czyli dla wszystkich pracowników Zarządu Dyrekcji, który ma mieć liczy 30.000 mieszkańców, nie można liczyć na mieszkanie prywatne, co też przewiduje Zarząd. Należy stać w miejscu w Chełmie, jak starostwo, poczta, policja, itp. - nie ma więc odpowiednich lokalnych, gwarantując się w różnych pomieszczeniach.

Koszt budowy domów na 700 rodzin wynosi, w/g kalkulacji:

a) pod wyrobisko zabudowę mieszkalną, licząc na rodzinę przedziałem po 30 m²:
700 x 30 = 21000 m²

b) objętość tych budynków:
21000 x 4 = 84000 m³

c) koszt, licząc 1 m³ budowlany w wysokości 1200 zł, instalacji, po 40 zł:
84000 x 1200 = 100.800.000 zł 100.800.000 zł

3) Urządzenie ulic, ogrodów, ogrodów 1.800.000 zł

4) Budowa Elektrowni z instalacją 200.000 zł

5) Urządzenie ambulatorium:

a) stacja ortopedyczna 15.000 zł

b) Stacja radiologiczna 30.000 zł

c) Stacja chirurgiczna 400.000 zł

d) Winda szpitalna 50.000 zł

Suma: 505.000 zł 505.000 zł

6) Urządzenie instalacji na całym terenie: odprowadzenie do rzeki 300.000 zł

7) Budownictwo do porządku dróg i ogrodów około 150.000 zł

8) Budowa wieżki nad torami celna poboru miar stacji z kabiną, włączoną w b. 210 x 600 m² 150.000 zł

Suma: 10.290.000 zł

Przez Dyrekcję

[Podpis]

Zestawienie porównawcze programów budowy gmachów Dyrekcji w Chełmie i w Warszawie.
zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 139-140.

Zestawienie
porównawcze programów budowy gmachów Dyrekcji
w Chełmie i Warszawie.

138
139

Wydziały	Chełm		Warszawa	
	Ilość pracowników	powierzchnia pomieszczeń w m ²	Ilość pracowników	powierzchnia pomieszczeń w m ²
1. Prezydium	3	300	5	475
2. Biuro Wojakowe	5	70	-	-
3. Wydział Osobowy	65	620	84	910
4. " Drogowy	82	650	116	850
5. " Elektryczny	32	270	68	890
6. " Mechaniczny	65	615	66	510
7. " Eksploatacyjny	130	1050	219	1435
8. " Prawny	25	310	30	390
9. " Handlowy	18	170	27	215
10. " Maszynowy	34	320	68	475
11. " Sanitarny	9	100	23	485
12. " Kuchenny	127	865	123	830
13. " Kasa Główna	21	300	15	578
14. " Wydział Kolei Wąskotorowych	35	310	51	415
15. " Kontroli dochodów	-	-	117	1810
16. Sale wykładowe	-	100	-	-
RAZEM	692	6060	1112	10.290

U w a g i : Nr. I Sanitarny /porządkowy/ w Warszawie przewiduje się przy nim ambulatorjum, sala Komisji lekarskich, laboratorium, składnica sanitarna

138
140

W Chełmie pozycję tę należałoby zwiększyć o paręset metrów w celu umieszczenia tych pomieszczeń co i w Warszawie z wyjątkiem ambulatorjum, które ma być przy kolonii mieszkalnej

Nr. Kasa Główna Nr. porządkowy 13/ w Warszawie

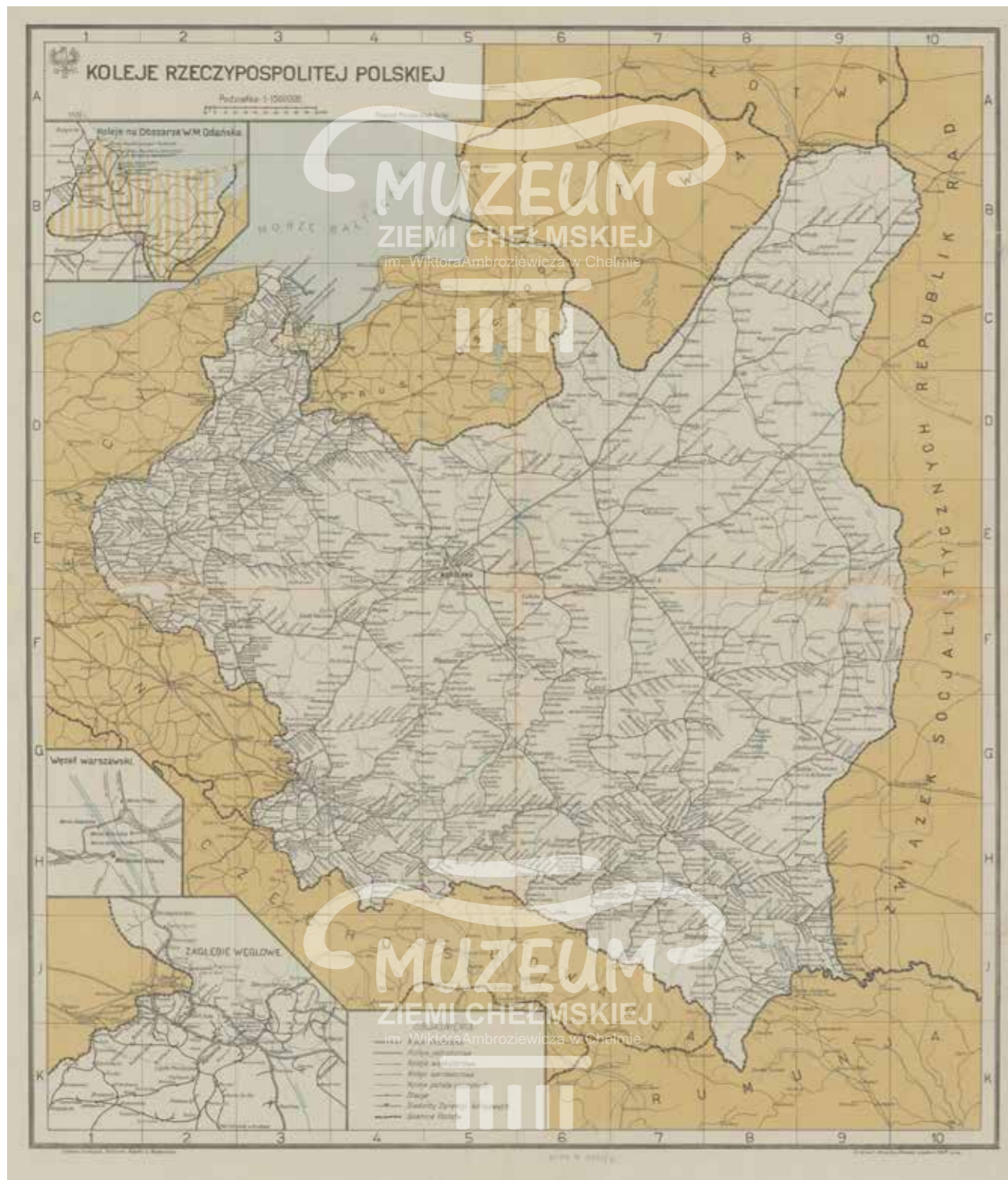
Przewiduje się przedewszystkiem pomieszczenia dla inwentarzu o pow. 100 m² w Chełmie 30 m² oraz poszczególne pomieszczenia są na ogół większe niż w Chełmie.

Za zgodność:

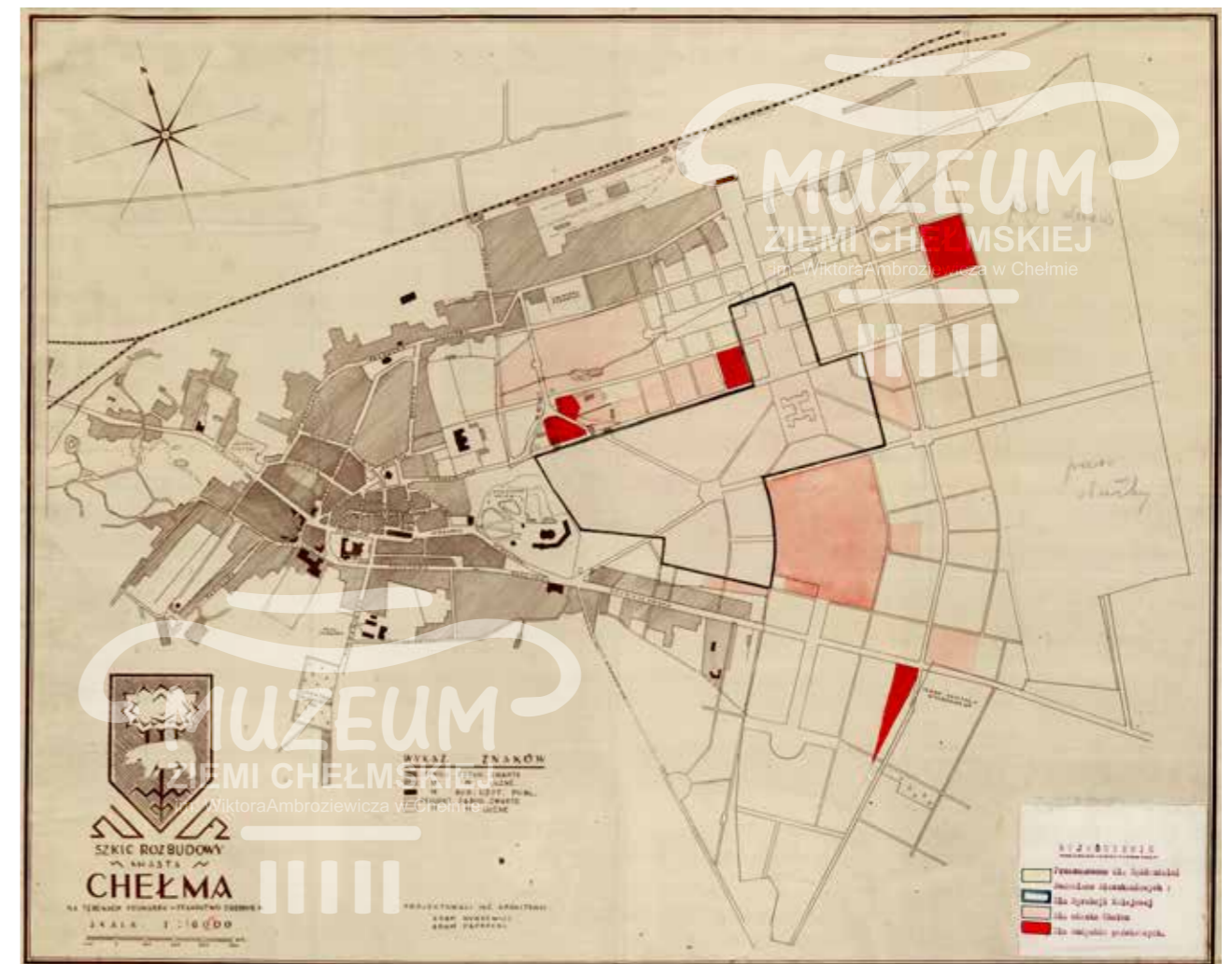
[Podpis]

IG: *[Podpis]*
Dyż. Urzęd. i Budowy

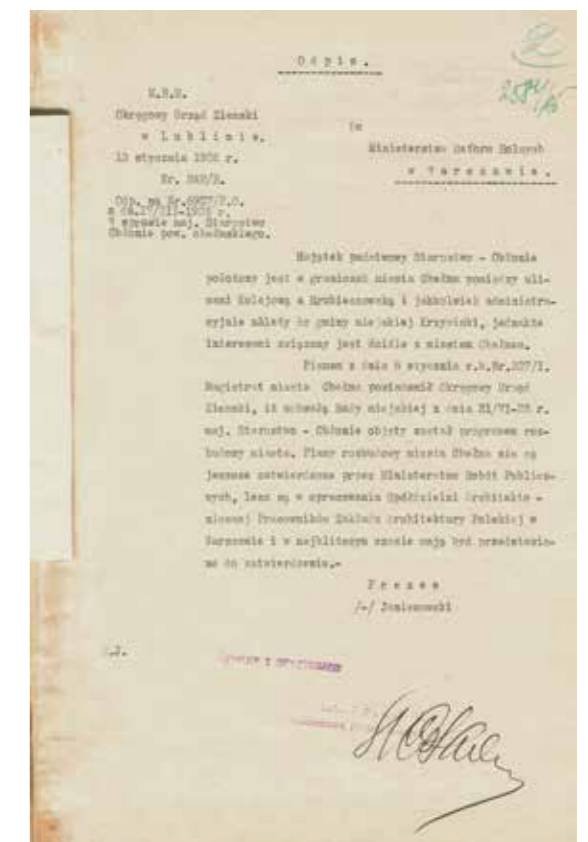




Koleje Rzeczypospolitej Polskiej, 1926 r.
Zakłady Graficzne „Biblioteka Polska” w Bydgoszczy;
z prawej strony - opracował Władysław Groszek, urzędnik P.K.P.
zbiory: Biblioteka Narodowa w Warszawie, sygn. ZZK 12 347 A.



Szkic rozbudowy miasta Chełm na terenach folwarku
Starostwo-Obłonie według projektu architektów:
inż. Adama Kuncewicza i inż. Adama Paprockiego; 1926 r.
zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Rolnictwa
i Reform Rolnych w Warszawie, sygn. 4557, brak paginacji.



Odpis pisma nr 242/R M.R.R. Okręgowego Urzędu Ziemiańskiego
w Lublinie do Ministerstwa Reform Rolnych w Warszawie w sprawie
majątku państwowego Starostwo-Obłonie; 13 stycznia 1926 r.
zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Rolnictwa
i Reform Rolnych w Warszawie, sygn. 4557, brak paginacji.



O rozwój miasta Chełma.

Granitową podstawą bytu każdego państwa stanowi przemysł i handel. Te zaś dwa czynniki najżyźniejszy grunt znajdują i znajdują w miastach. Miasta więc winny stać się punktem, skupiającym na sobie wielką troskę Państwa, nawet w krajach wybitnie rolniczych, do których i Polska należy.

W czasach powojennych, gdy uzyskaliśmy niepodległość, znalazły się miasta nasze, wobec nowych warunków, zupełnie nieprzygotowane, a co zatem idzie — przechodzić muszą ciężki okres, tymi właśnie warunkami stworzony. Byliśmy bowiem dotychczas związani z trzema wrogimi nam organizacjami także pod względem ekonomicznym, co wycisnęło swe piętno na ogóle ludności w Polsce, nagle postawionej wobec nowych, zupełnie odmiennych problemów gospodarczych, głównie zaś działającej to w miastach, jako najważniejszych ośrodkach handlu i przemysłu naszego. Skutkiem oderwania się od dawnych organizmów nasze rynki zbytu ogromnie się zwężyły, stwarzając naszemu przemysłowi i handlowi wiele ciężkich chwil.

Na szczęście zaczynamy sobie już uświadamiać, iż nikt nam nie pomoże, że polegać musimy jedynie na własnych siłach, na własnym sprycie i własnej organizacji. To też miasta zaczynają przemyślać nad warunkami swej egzystencji, studjować nad przyszłym jaknajdalej idącym rozwojem i całą parą do ich urzeczywistnienia dążyć.

W czasach przedwojennych, Rosja, zdając sobie sprawę ze znaczenia miast dla siebie, starała się podnosić je na wszelkie sposoby, zwłaszcza tam, gdzie zyskać mogła również politycznie.

Dlatego w Chełmie stworzyła sztuczny ruch i pęd ku rozwinięciu miasta przez ustanowienie tu gubernji. Ruch ten miała stworzyć cała rzesza urzędników, budowa gmachów rządowych etc. etc.

Jest ogólnie u nas panujące i słuszne zresztą zdanie, że gdyby zamierzeniom tym nie była przeszkodziła wojna, na terenach wygonu stałoby dziś całe miasto.

W czasie wojny już rywalizacja austriaków z Niem-

cami — doprowadziła do przeciągnięcia linii kolejowej na zachód do Rejowca, zamiast do Chełma. To był jeden z poważniejszych ciosów dla miasta.

Obecnie w wolnym Państwie — musimy iść za przykładem dobrze zorganizowanych państwowo zaborców i rozpocząć dzieło sztucznego rozwoju naszego miasta. W pierwszej zaś linii musimy dążyć do tego, aby Chełm stał się ośrodkiem, węzłem kolejowym.

W projektach swych Rząd posiada budowę linii Chełm — Hrubieszów — Sokal. Projektem tym zainteresować odnośne powiaty, skoordynować wspólną akcję, celem urzeczywistnienia zamierzeń rządowych — byłoby naszym najbliższym a pilnym zadaniem.

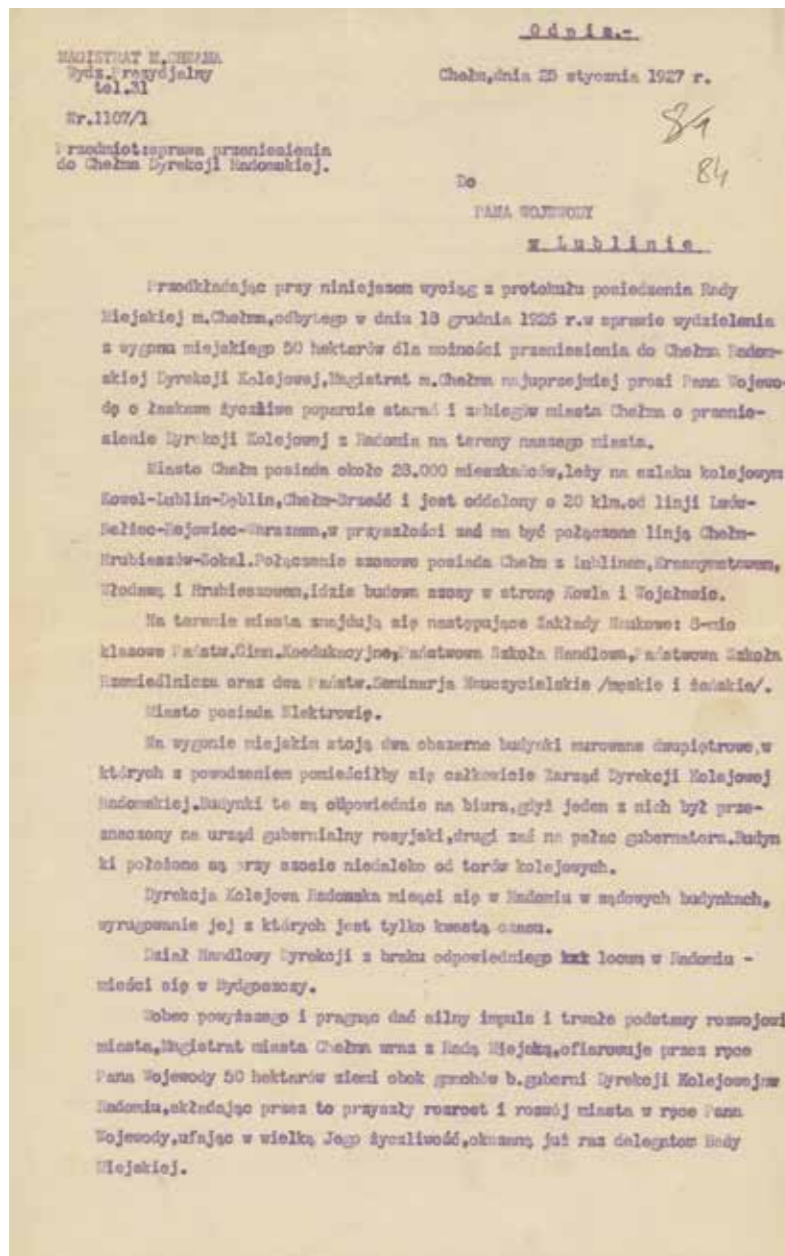
Z tem bowiem łączy się ściśle niedoceniany niestety projekt przeniesienia do Chełma Dyrekcji Radomskiej. Z chwilą urzeczywistnienia go — miasto zostałoby zasilone prawie o 800 rodzin, miałoby w perspektywie poważny ruch budowlany i handlowy, nawet ruch

przejednych wzmógłby się do jakichś 200 osób dziennie. Czy wszyscy zdają sobie dokładnie sprawę ileby miasto na tem zyskało, jak znacznie wzmógłby się ruch i handel! Przeniesienie Dyrekcji Radomskiej jest postanowione. W grę wchodzi tu trzy miasta: Lublin,

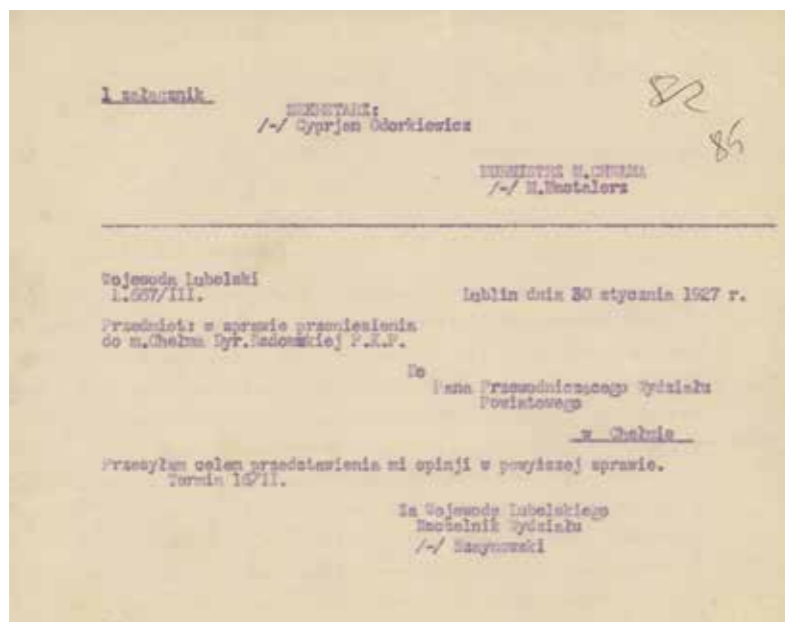
Brześć i Chełm. Które z tych miast będzie usilnie zabiegać koło tego, aby stać się siedzibą Dyrekcji kolei — to napewno nią się stanie. Patrzmy na przykład m. Bydgoszczy. Przez długich pięć lat chodziło to miasto i starało się o przeniesienie z Gdańska Dyrekcji kolejowej, aż dopięło swego.

Dlatego i my winniśmy wszcząć zorganizowaną należycie, a pilną akcję i nie ustępować tak długo, aż zdolamy przekonać odnośne władze, że Chełm najlepiej nadaje się na siedzibę mającej być przeniesionej Dyrekcji Radomskiej. Ci zaś, którzy do tego doprowadzić potrafią, zasłużą sobie na chlubne imię w dziejach m. Chełma.

[pisownia oryginalna]
O rozwój miasta Chełma, „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1926, nr 6, s. 7–8.



Odpis pisma nr 1107/1 od Magistratu Miasta Chełm do Wojewody w Lublinie w sprawie przeniesienia do Chełma Dyrekcji Radomskiej; 25 stycznia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 84–85.



O wielki Chełm.

Do zagadnień, które cisną się same na usta, które już dojrzały i muszą znaleźć realizację, należy rozbudowa wielkiego Chełma.

Chełm posiada warunki naturalnego rozwoju—szlaki kolejowe łączą go z zachodem i wschodem przez Lublin i Kowel, z północy przez Brześć, z południa przez Rejowiec.

Nieszczęście tylko zdarzyło, że szlak na Lwów odsunął się o 20 kilometrów—wojna i rywalizacja austriacko-niemiecka to sprawiły. Szosy posiadamy na Lublin, Hrubieszów, Rejowiec—Krasnystaw, Włodawę, w budowie na Kowel i Wojsławice.

Okolice szczególnie południa, żyzne i bogate, miasto posiada poważne młyny, zadzierzgnięty handel, fabryki narzędzi rolniczych, eksport duży na wschód, na Wołyń, warsztaty rzemieślnicze rosną, budują się.

Naturalnemu rozwojowi miasta współdziałał rząd rosyjski — podniósł miasto do rzędu miast gubernjalnych, przysłał władze, urzędy, rozplanowano i zapoczątkowano budowę nowego Chełma — wojna zmiotła do cła plany Rosji.

Sny o potęgę Rosji na rdzennych ziemiach Polski pierzchny bezpowrotnie, ale fala dążąca do rozszerzenia Chełma, do postawienia go w rzędzie miast poważniejszych została niezatarte ślady.

Sztuczny pęd rozwojowy zrobił swoje—niezaspokojone apetyty i rozbudzone nadzieje muszą otrzymać swe ujście.

Tęsknota do czegoś, co być musi, co koniecznie dla Chełma ma zrobić rząd — bo w Polsce musi ktoś robić dla nas — my sami nie potrafimy, a zresztą odpowiedzialność wolimy zwać na kogoś, to tęsknota wołała, że rząd ma się zająć losem Chełma, ma z niego zrobić ostoję polskości, siedlisko kultury gospodarczej i oświatowej, promieniującej za Bug.

Błąkały się przeróżne pomysły. Z tych marzeń i pożądań obecny burmistrz Chełma Kazimierz Mastalerz rzucił hasło — dla dalszego i owocnego rozwoju Chełma niezbędne jest zasilenie go świeżym dopływem krwi polskiej—inteligentny element polski ma przyjść i przetworzy Chełm, to się stać może przez przeniesienie Dykcji kolejowej P. K. P. z Radomia do Chełma.

Chełm zyska trwale podstawy ekonomicznego rozwoju i szybko się rozwinie, mając wszelkie naturalne sprzyjające ku temu warunki.

Zarazem dbać trzeba, by Chełm był na poważnym szlaku dróg kolejowych — w zaniechaniu i zaniedbaniu jest projekt budowy kolei Chełm—Hrubieszów—Sokal — wszak to najkrótsza droga ze Lwowa do Warszawy, w dogodnym terenie, a dla Chełma otwiera szerokie perspektywy handlu z południa i dostawy do młynów pszenicy

z żyznych pól czarnoziemiu hrubieszowskiego. Trasa ta już była wytknięta i zaczęta przez rosjan, nawet część robót ziemnych uskuteczniiono.

Wszystko to ziścić się może wobec zapowiedzi bliskiego przeniesienia Dykcji Kolejowej z Radomia do Chełma.

Dykcja Kolejowa siłą rzeczy będzie się starała wytworzyć z Chełma poważny węzeł kolejowy.

Oprócz pożądań i pragnień każde miasto winno mieć na szereg lat zakrojony plan ekspansji i rozbudowy, oparty na naturalnych warunkach, jego granicach i całkowicie dostosowany do tendencji rozwojowych i uwzględniający faktyczną możliwość rozszerzenia i rozbudowy.

Z ciasnych zaułków średniowiecza, wypływających z naturalnej potrzeby obrony miast, rozwój miast idzie w kierunku zdobycia jak najwięcej światła i wolnej przestrzeni, do ideału zaś należy zdobycie dla każdej rodziny swego oddzielnego domku z ogródkiem i zielenią wokół.

Nowe dzielnice miast posiadają szerokie ulice, place, zieleńce — płuća ludzkich osiedli, zwrócone ku słońcu okna budynków.

Na to wszystko mieć trzeba wolne tereny. Otóż Chełm posiada niezbędne tereny i znajduje się w szczęśliwszych warunkach, niż cały szereg innych mniejszych czy większych miast. Z południowego zachodu posiada miasto odpowiednie tereny z północnego wschodu folwark państwowy „Starostwo—Obłonie”, przeznaczony na parcelację budowlaną, posiadający ponad 600 morgów.

Dawne stare miasto Chełm skupiało się wokół kościołów i górk katedralnej, rozwój miasta szedł po linii najmniejszego oporu wzdłuż głównych gościńców i dróg, miasto zabudowywało się na wolnych terenach.

Podniesienie Chełma w ostatnich czasach do rzędu miast gubernjalnych zmusiło do ścisłego określenia, w jakim kierunku ma podążać rozbudowa miasta.

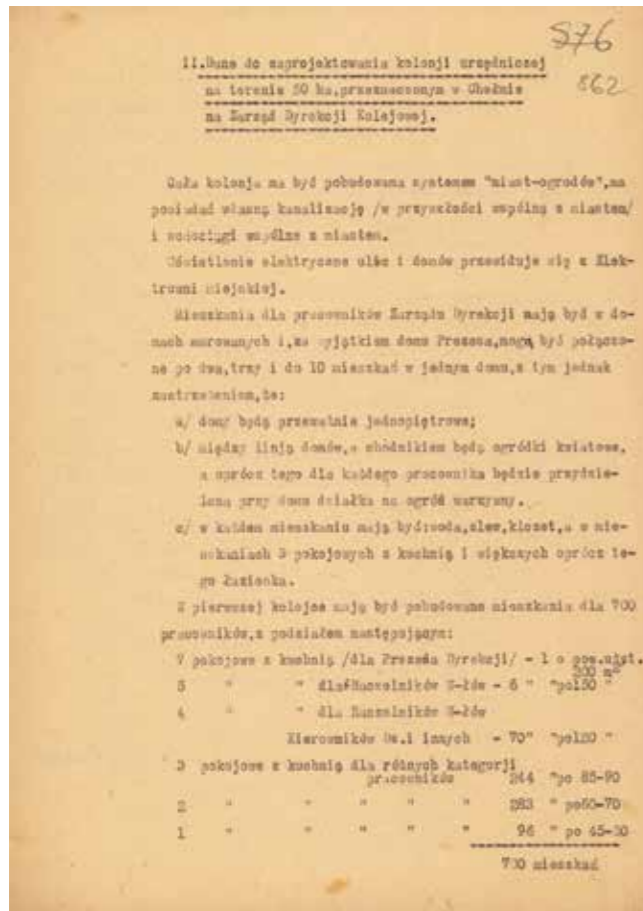
Powstała głucho i zażarta walka, czy nowe planowane miasto ma okalać piękną świątynię katedralną podług zamierzeń biskupa Eulogjusza, czy też iść hen na wygon.

Zwyciężyły plany ówczesnego gubernatora i zaczęto budowę gmachów gubernjalnych na wygonie miejskim. Wokół tych wspaniałych budowli miało powstać całe miasto.

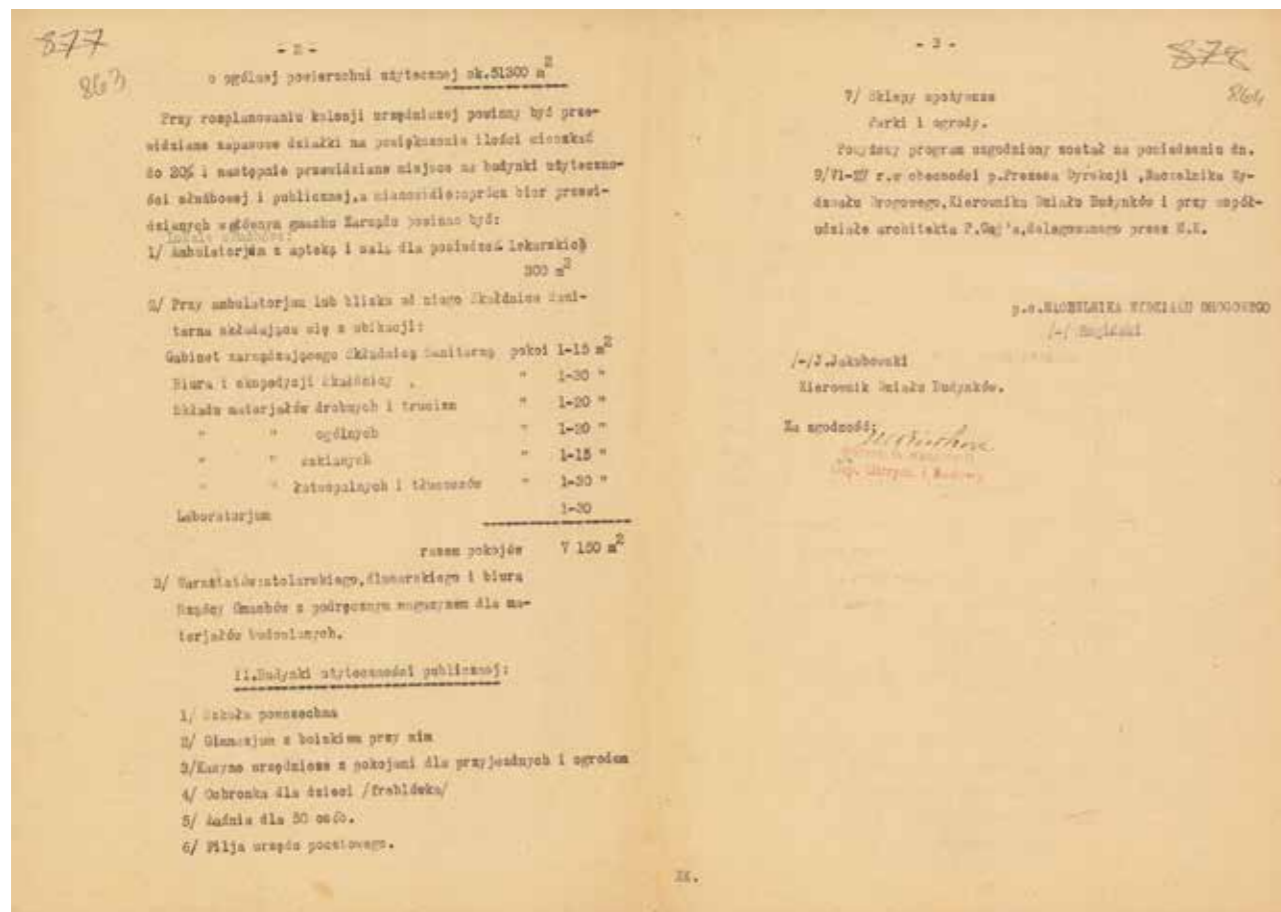
Wypracowano plan regularnych ulic zaprojektowane nowego osiedla.

Po uzyskaniu niepodległości i przejściu życia gospodarczego kraju na normalniejsze tory przed Chełmem znowu stanęło zadanie rozbudowy miasta.

Obecny magistrat parł do objęcia gruntów Starostwa dla rozbudowy, ofiarował pokaźny projekt rozbudowy zakrojony na dziesiątki lat.



Dane do zaprojektowania kolonii urzędniczej na terenie 50 ha, przeznaczonym w Chełmie na Zarząd Dykcji Kolejowej; 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 862-864.



Magistrat powodował się głównie warunkami zdrowotnymi, pragnąc, by nowe miasto powstało na górze, na terenach zupełnie suchych, wolnych od malarycznych oparów i mgieł, jakie panują w nizinnej części miasta, drugim motywem była malowniczość okolicy.

Miasto przyszłości ma mieć piękne, szerokie, a więc silnie przewietrzane ulice, dogodnie połączenia z dworcem kolejowym i ze starą częścią miasta, multum światła, słońca, powietrza, skwerów, zieleńców, placów.

Plan rozbudowy miasta w tej dzielnicy na Starostwa między widłami ulic Kolejową i Hrubieszowską zaczyna nabierać ciała. Dyrekcja Kolejowa zamierza zabrać zaraz za górką katedralną około 90 morgów pod rozbudowę gmachów urzędowego i mieszkań dla swych pracowników, od razu chce osiedlić około 750 rodzin, powstanie około 100 nowych domów, cała dzielnica luźnie zabudo-

wana, w przyszłości pływająca się w morzu zieleni, kilka lat starczyć może na wykonanie podobnego zamierzenia.

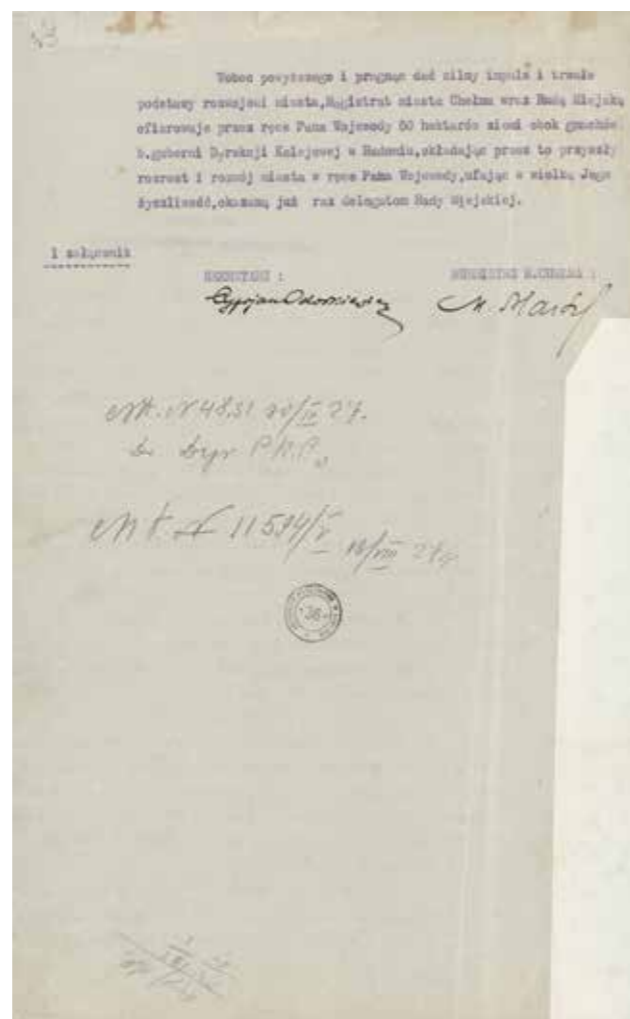
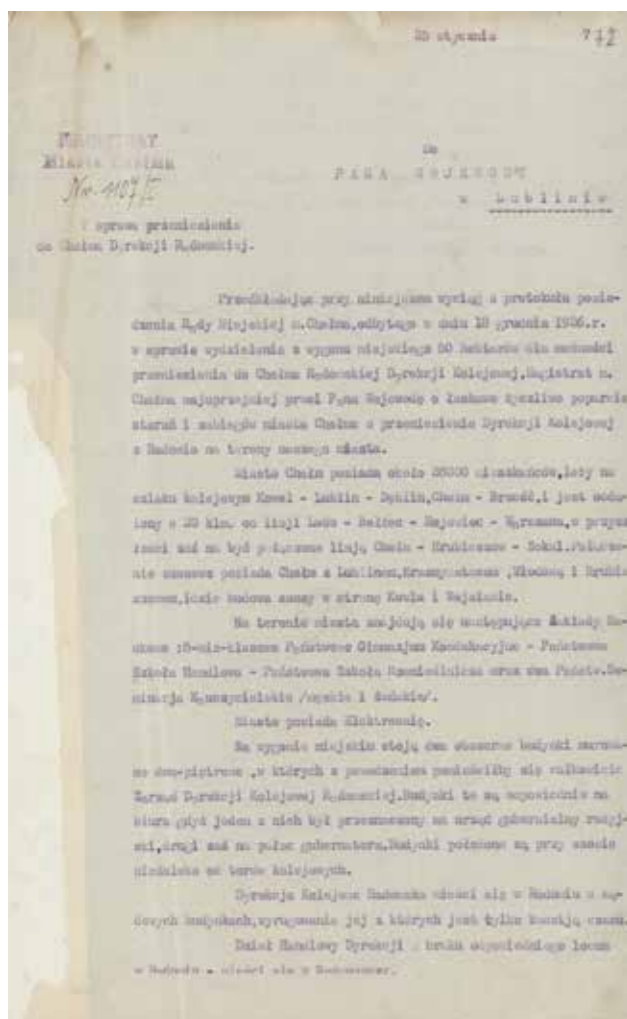
Budowa gmachów Dyrekcji Kolejowej da silny impuls powstawania nowych budowli na gruntach Starostwa i przyspieszy budowę nowego miasta, już wtedy większego Chełma.

Powiększony Chełm, wielki Chełm musi postawić sobie cały szereg zadań, by dorównać innym kulturalnym ośrodkom — wodociągi, kanalizacja, boiska, parki dobre jezdnie i chodniki wygodne, a przede wszystkim duże i piękne szkoły, dla kochanej dzieciarni, czego brak odczuwa się dotkliwie.

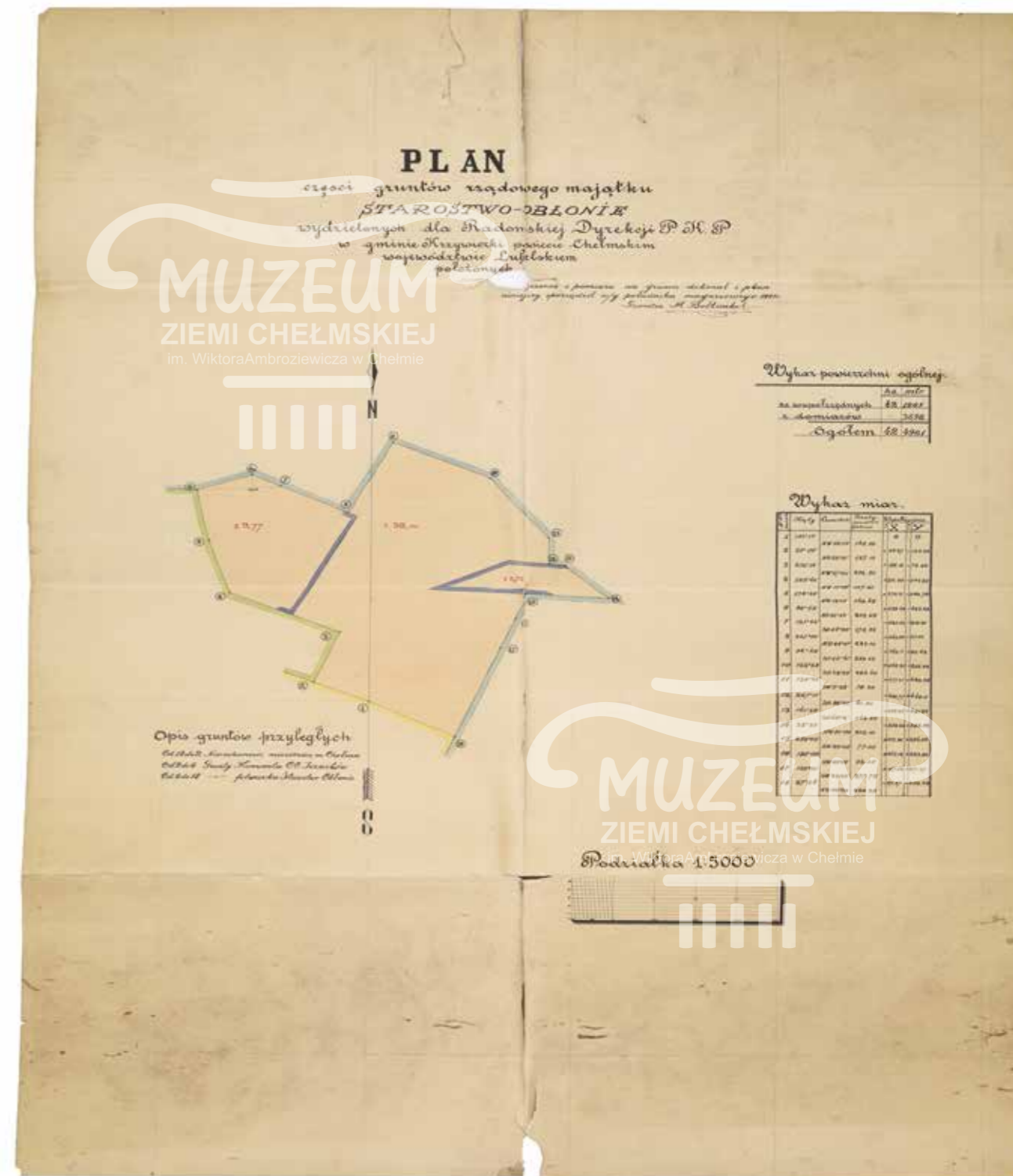
Mirski.

[pisownia oryginalna]

O wielki Chełm, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 1, s. 2.

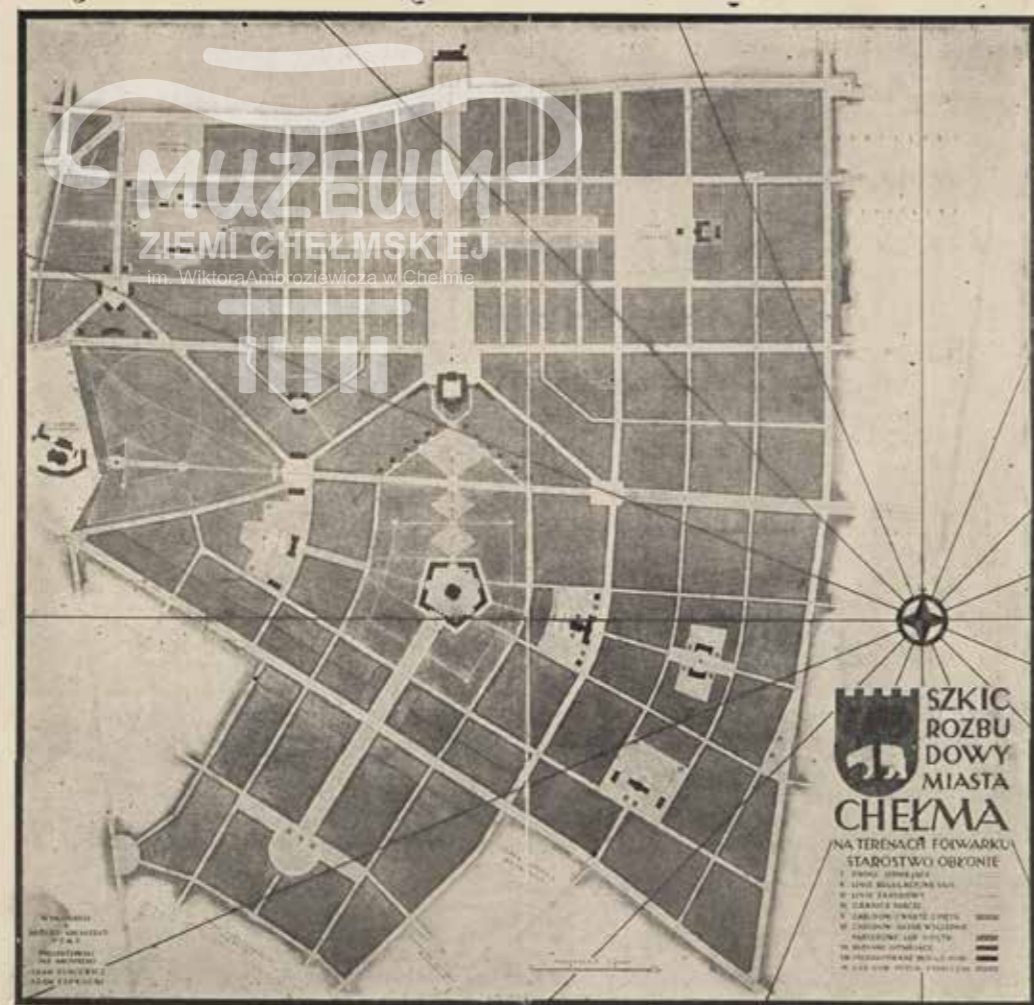


Pismo nr 1107/I Magistratu Miasta Chełm do Wojewody Lubelskiego w sprawie przeniesienia do Chełma Radomskiej Dyrekcji Kolejowej; 25 stycznia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 72-73.



Plan części gruntów rządowego majątku Starostwo-Obłonie wydzielonych dla Radomskiej Dyrekcji PKP w gminie Krzywiczki, powiecie chełmskim, województwie lubelskim. M. Bołtlenko, 1927 r. zbiory: Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie, nr inw. Ch/M-44.





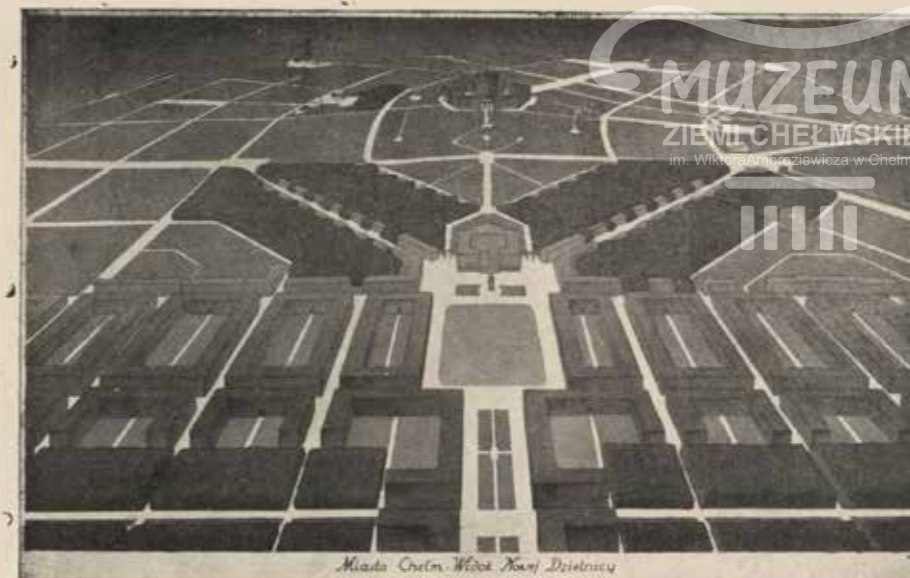
PLAN ROZBUDOWY MIASTA CHEŁMA

Spółdzielnia Architektoniczna
Architekci: Adam Kuncewicz i Adam Paprocki

Osie koncepcji: 1) ulica prostopadła z dworca kolejowego, wzniesiona na najwyższy punkt, na którym przewiduje się kompleks gmachów dyrekcyjnych i budowli użyteczności publicznej; 2) ulica prostopadła do szosy Hrubieszowskiej również wzniesiona na ten sam najwyższy punkt; 3) oś skierowana na istniejącą katedrę; 4) ulica wychodząca z miasta na północ od góry Katedrałnej i przechodząca z zachodu na wschód wzdłuż północnej polacy projektowanego rynku. Nieco na wschód – targowica. Połączenie z miastem rozwiązane szerokim zaprojektowaniem

Nowe Miasto. Fragment zabudowań na terenie folwarku „Starostwo-Obłonie”.

szeregu arterii komunikacyjnych z zachodu na wschód. Teren, położony między dworcem, a bardzo ruchliwą szosą Hrubieszowską, szczególnie nadeje się pod zabudowanie. Obecnie dużo jest reflektantów na te grunty. Biorąc cieżko na przy projektowanym rynku – zabudowaliśmy kuzna, względnie grupowe. Całość zmieszczono 20 do 25 tys. mieszkańców. Nad całem miastem dominują dwa wzgórza jednakowej prawie wysokości: jedno – z usytuowanym na nim budynkiem użyteczności publicznej, drugie ze starożytną katedrą.



Miasto Chełm. Widok Nowej Dzielnicy



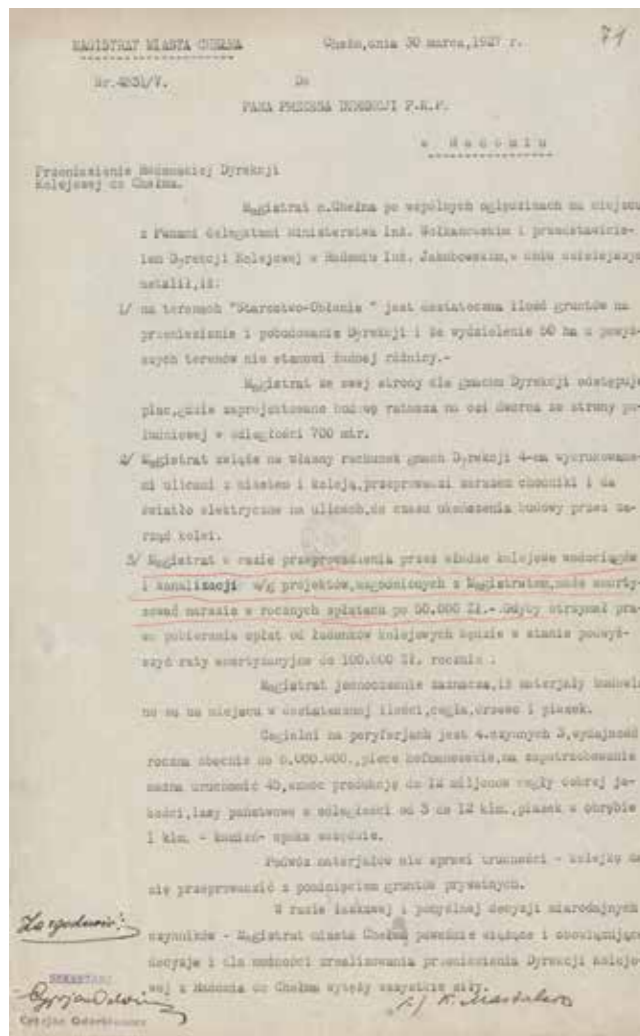
PLAN I WIDOK ROZBUDOWY MIASTA CHEŁMA

Spółdzielnia Architektoniczna
Architekci: Adam Kuncewicz i Adam Paprocki

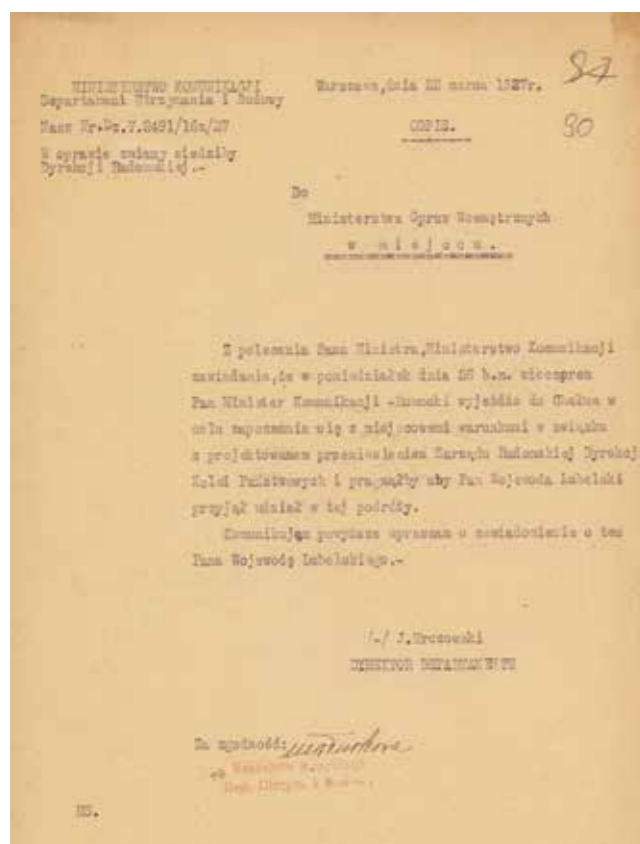
Tereny jasne – Chełm dzisiejszy. Tereny ciemne na prawo – Nowe Miasto.

Plan rozbudowy miasta Chełm na terenach folwarku Starostwo-Obłonie, na które zamierzone jest przeniesienie Dyrekcji Kolei Radomskiej; marzec 1927 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/kw.1665.





Pismo nr 4831/V. Magistratu Miasta Chełm do Prezesa Dyrekcji PKP w Radomiu w sprawie przeniesienia Radomskiej Dyrekcji Kolejowej do Chełma; 30 marca 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 71.



Odpis pisma nr Dz.V.2491/16a/27 Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych zawiadamiającego o planowanym na dzień 28 marca wyjeździe Ministra Komunikacji Pawła Romockiego do Chełma; 22 marca 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 90.

ZIEMIA LUBELSKA

NIEZALEŻNY • DZIENNIK • DEMOKRATYCZNY

Jeszcze — Lublin, czy Chełm?

Onegdaj podaliśmy, że minister kolei, inż. Romocki, zjeżdża do Chełma, aby na miejscu zbadać warunki możliwości ewentualnego przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma.

Obecnie, na podstawie źródłowych informacji, jesteśmy w możności stwierdzić, **jaki był przebieg bytności p. ministra w Chełmie**, a następnie w Lublinie, i czego można i należałoby po tej wizycie oczekiwać.

Ogólne pytanie pozostawić należy tak: **Lublin, czy Chełm?**

W podróży i w bytności w Chełmie p. ministrowi towarzyszyli: przedstawiciel ministerjum komunikacji, przedstawiciel sztabu generalnego, prezes Radomskiej Dyrekcji Kolejowej, naczelnik ruchu dyr. w Radomiu, wojewoda p. Remiszewski i naczelnik wojewódzkiego wydziału bezpieczeństwa p. Włoskowicz.

Na miejscu, w Chełmie, do komisji przyłączyli się przedstawiciele miasta na czele z p.p. starostą i burmistrzem.

Przedewszystkiem p. minister oglądał zabudowania, pozostałe po okupantach rosyjskich, które nie są jeszcze wykończone i tereny, położone w pobliżu tych budynków. Wrażenie naogół nie było korzystne.

Daleko lepiej przedstawia się teren 90 morgowy za Klasztorem, który również miasto chce przeznaczyć na zabudowania dyrekcyjne. Te tereny wszakże wymagałyby światła elektrycznego kanalizacji i wodociągów. Na zapytanie p. ministra miasto obowiązuje się do uskutecznienia tych inwestycji.

Po oględzinach Komisja udała się do ratusza, gdzie p. ministrowi przedstawiły się delegacje, które składały oświadczenia. Były więc delegacja przemysłowców, kupców, rzemieślników, Kółek Rolniczych i właścicieli domów. **Wszystkie delegacje oświadczyły, że ci, których one reprezentują, uczynią wszystko, aby ułatwić zainstalowanie się Dyrekcji w Chełmie.** Właściciele domów zadeklarowali od razu 60 mieszkań dla funkcjonariuszów dyrekcji

Przyjąwszy to do wiadomości, p. minister zażądał jeszcze od magistratu planów ofiarowywanych terenów oraz wyrażnej uchwały Rady Miejskiej, która potwierdzałaby składane deklaracje. P. minister zażądał również ścisłych danych o sile płatniczej miasta, a to w tym celu, ażeby móc się przekonać, czy zadeklarowane zobowiązania mogą być wypełnione j czy ewentualne kredyty rządowe na prowadzenie potrzebnych inwestycji znalazłyby pokrycie i w jakich terminach.

W odpowiedzi zarządowi miasta i delegacjom, **p. minister oświadczył, że sprawa przeniesienia Dyrekcji z Radomia tu, czy gdziekolwiek nie jest jeszcze zdecy-**

dowana, że nie chce wiązać się zobowiązaniami, albowiem decyzja może być powzięta dopiero na zasadzie ścisłych obliczeń zarówno gospodarczych, jak i natury ogólnopństwowej.

Zaznaczyć jeszcze należy, że **we wszystkich deklaracjach przedstawicieli miasta przebijała również stale nuta interesów natury państwowej.**

Na tem zakończyła się wizyta p. ministra w Chełmie.

Tegoż dnia, t. j. we wtorek, o godz. 3-ej po poł. **przybył p. minister do Lublina.**

Na dworcu lubelskim przyłączyli się jeszcze do komisji ministerjalnej dowódca O. K. gen. Jung, wicewojewoda p. Karasiński, starosta p. Łabudzki, prezes Rady Miejskiej p. Turczynowicz i prezydent p. Szczepański.

Wszyscy udali się na obejrzenie terenu, który przeznaczony jest na ewentualne zabudowania dyrekcji kolejowej.

Po obejrzeniu tych terenów i wysłuchaniu wyjaśnień, udzielanych przez ppłk. Staszczyka, p. minister udał się na zwiedzenie Bobolanum i Uniwersytetu.

O godz. 4 m. 30 komisja ministerjalna była już z powrotem na dworcu.

Jak z tego widać, rząd centralny chce przyspieszyć decyzję dokąd przenieść dyrekcję kolejową z Radomia.

Ale dokąd: do Lublina, czy do Chełma?

Istnieją **dwie kwestje**, które muszą być wzięte przez rząd pod uwagę nim zapadnie decyzja: interesy partykularne każdego z tych miast, które jednak w pewnym stopniu mają i znaczenie ogólne, — **oraz interes państwa.** Rzecz prosta, że ten drugi interes musi przeważać i znaleźć zrozumienie wśród ogółu obywateli.

Sprawa zatrudnienia bezrobotnych i ożywienia życia gospodarczego miasta jest niewątpliwie ważna. Ważniejsza może dla Lublina, niż dla Chełma. **Spór na tej platformie musiałby niewątpliwie wypaść na korzyść Lublina** Mówimy to bez sentymentów, dyktowanych patriotyzmem lokalnym.

Ale **czy względy natury ogólnopństwowej nie przemawiają raczej za Chełmem?** Mamy wrażenie, że tak. Rząd też, o ile nam wiadomo, jest zdecydowany rzeczy mniejszej wagi podporządkowywać rzeczom wagi większej.

Niektóre koła m. Lublina w tej sprawie wysuwają argumenty wyłącznie natury gospodarczej, traktowane ściśle lokalnie. Inne znów, szczerze czy nieszczerze, kładą nacisk na momenty obrony państwa.

Powtarzamy, że argument natury gospodarczej doceniamy i zawsze można nas znaleźć wśród ich obrońców o ile dadzą się one pogodzić z wyższym ogólnym interesem państwa.



Nie bardzo jednak trafia nam do przekonania argumenty bezpieczeństwa na wypadek wojny, tembardziej, że wojskowość nie ujednostajniła w tym względzie poglądu.

Lublin jest położony tylko o dwie godziny drogi od Chełma. Zadnych przegród naturalnych, ważnych ze stanowiska wojskowego, między Lublinem i Chełmem nie ma. W czasie wojny w r. 20 ym Chełm nie był zajęty, a dużo przemawia za tem, że gdyby był zajęty, to i Lublin przeszedłby inwazję bolszewicką. Zresztą fakt, że w Wilnie, które położone jest bliżej granicy niż Chełm, jest dyrekcja kolejowa, — również nie przemawia przeciwko Chełmowi.

Jest jeszcze jeden ważny argument, na który należy zwrócić uwagę, jeżeli mamy rzeczywiście ustosunkować się obiektywnie do całej sprawy, nienegując ani interesów partykularnych, ani ogólnopństwowych.

Otóż gdyby rząd zdecydował, że dyrekcję Radomską przenosi się do Chełma, to przeniósłby tylko biura dyrekcji. Warsztaty natomiast byłyby przeniesione do Lublina.

Takie rozwiązanie sprawy, które zresztą jest dość prawdopodobne, godziłoby interesy lokalne Lublina i Chełma z interesami natury państwowej.

Używanie wpływów i zabiegi obywateli tych dwóch miast rozumiemy. Chcemy jednak zreflektować wszystkich, ażeby troska o interesy ich miasta nie zasłania im ogólnego interesu ich Państwa.

T. Garz.

[pisownia oryginalna]

Jeszcze - Lublin, czy Chełm?, „Ziemia Lubelska” 1927, nr 89, s. 2.

ZWIERCIADŁO

NIEZALEŻNE — PISMO — DEMOKRATYCZNE

Bogaty Lublin, czy biedny Chełm będzie siedzibą Dyrekcji Kolejowej

Najbliższe tygodnie, a może nawet dni dadzą nam odpowiedź czy, leży w interesie Państwa popieranie mniejszych ośrodków, czy też centralizowanie jak największej ilości urzędów w miastach większych z pominięciem tych tak po macoszemu traktowanych i pogardliwie nazywanych „dziur” — czyli miast mniejszych.

Chełm, czy Lublin?

Odpowiedź na to pytanie będzie zarazem odpowiedzią na pytanie czy Rządy obecne dążą do centralizacji — do skupiania wielkiego mrowia ludzkiego w paru tylko punktach państwa, to jest wielkich miastach, czy też uważają, że równomierne rozsiadanie ludności po całym państwie jest dla tegoż państwa więcej pożądane.

Co jest dla państwa korzystniejsze?

My nie dajemy odpowiedzi na to pytanie, bo uważamy, że rząd sam najlepiej wie po jakiej linii mają iść jego kroki w kierunku dobra państwa, Nie dajemy odpowiedzi i dlatego, że nasze zdanie nie będzie mieć żadnego praktycznego znaczenia w rozwiązaniu tego pytania.

Bo nasze zdanie podyktowane będzie wyłącznie troską o dobro naszego ukochanego miasta. Trudno być bezstronnym, gdy chodzi o nasz własny interes.

My tylko możemy powiedzieć, że dla bogatego (bo dużego) Lublina przeniesienie doń Dyrekcji kolejowej nie będzie miało wielkiego wpływu na jego rozbudowę. Miasto w którym mieszczą się: Urząd Wojewódzki, Izba Skarbowa, Okręgowa Dyrekcja Poczty i Telegrafów, Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych, Okręgowy Urząd Ziemski, Oddział Banku Polskiego, Sąd Okręgowy, Sąd Apelacyjny, Dowództwo Okręgu Korpusu, wreszcie Stolica Biskupia, miasto liczące z górą sto tysięcy ludności nawet nie odczuje tego,

że przybędzie doń jeszcze jedna instytucja z paruset urzędnikami i paru tysiącami ludności; Nie odczuje Lublin tego, że przyjeżdżać doń będzie jeszcze kilkudziesięciu czy przypuścimy nawet stu interesantów więcej dziennie.

Dla wielkiego Lublina nie jest to wcale tak wielka i ważna sprawa. A mimo to Lublin ogromnie się stara o przeniesienie Dyrekcji do siebie. W pismach Lubelskich podnosi z tego powodu wielki alarm, pisze się o „krzywdzie”, jaka spotka Lublin, jeżeli Dyrekcja zostanie przeniesiona do Chełma.

Tymczasem dla dwudziestu kilkotysięcznego Chełma, posiadającego tylko władze powiatowe przeniesienie Dyrekcji będzie naprawdę miało wielkie znaczenie, odbije się odrazu na jego ruchu.

Odbije się na ilości i jakości mieszkańców Chełma.

To jest jeden argument przemawiający za Chełmem, o ile, rzecz prosta, rząd nie ma na celu widoków centralizowania władz i stłaczania wielkich ilości ludzi (a w ślad za tem i zagadnień socjalnych) w kilku tylko punktach państwa.

Oprócz tego za Chełmem przemawiają jeszcze inne względy — polityczne, albo etnograficzne (nie mówimy o geograficznych)

Chełm a ściślej się wyrażając jego okolice jest pierwszym na wschodzie Państwa punktem, gdzie się zaczyna mieszanina narodowościowa.

Chełm za czasów moskala upatrzony był na bramę wypadową najazdu na ziemię czysto polskie.

I dzisiaj jak w przededniu wielkiej wojny wyraz Chełm w ustach dzisiejszych władców Rosji jest najdalej na zachód wysuniętym punktem, przez który ma wobec świata

dowieść, że jeszcze po lewej stronie Bugu mieszka żywioł nie polski. Dawniej się to nazywało świętą odwieczną rosyjską ziemią chełmską, dawniej brodate popy zakładały tu swoje bractwa i pracowały dla cara-batuszki, a dzisiaj ich wychowankowie, którzy w owym czasie nie znali słowa „Ukraina”, przedzierzgnęli się, zmienili swe skóry i przy poparciu finansowym tej samej imperjalistycznej Moskwy zakładają w polskim Chełmie Komunistyczne Partje Zachodniej Ukrainy „Sielroby” itd.

Co to ma wspólnego z przeniesieniem Dyrekcji — zaraz powiem.

Nie w tem rzecz, że do Chełma przybędzie parę tysięcy czysto polskiego i uświadomionego żywiołu urzędników i ich rodzin. To bynajmniej nie wpłynie na zaniechanie robienia z Chełma stolicy dla jaczejek komunistycznych, rzekomo ukraińskich.

I dziś w Chełmie samym ukraińców trzeba ze świecą szukać, a mimo to jest on centralą dla ruchu komunistyczno-„ukraińskiego”. Tutaj jest główny zarząd „Sielroba”, tu wychodzi antypaństwowe i antypolskie pismo „Nasze Zytłja.

Ale inną, ważniejszą sprawę rozwiązałyby przeniesienie Dyrekcji do Chełma, Oto mieszkańcom naszego miasta i okolicy stale się nasuwa porównanie: Za moskala Chełm był oczkiem, za moskala był tu ruch, było życie. A niektórzy powiadają wprost: „dobrze że moskali djabli wzięli, ale szkoda dla Chełma, że trochę za wcześnie, bo gdyby jeszcze posiedzieli parę lat, mieliśmy miasto przynajmniej porządnie zabudowane”.

A ci, którym zależy na sianiu niechęci do Polski zręcznie wykorzystują to. Powiadają wręcz, że przy „pol-

skich rządach” wszystko musi umrzeć. I ci sami, którzy dziś buntują polskich mieszczan, aby nie chcieli Dyrekcji, jutro kiedy Dyrekcję przeniosą do Lublina dą w agitacji przeciw polskiej wśród rusinów okolicznych a może i żydów chełmskich używać będą argumentu, że dlatego nie przeniesiono Dyrekcji Chełma aby zrobić na złość „mniejszości”, aby tylko sami polacy w polskim Lublinie czerpali korzyści z posiadania w swoim mieście wszystkich urzędów.

I taka wersja znajdzie posłuch, bo przecież wiadomem jest, że masy mierzą ojczyznę również i ilością otrzymanego od tej ojczyzny chleba.

Dlatego należałoby brać pod uwagę nie fakt spolszczenia i tak zresztą polskiego Chełma, ale popierania gospodarczego rozwoju i tych miast, gdzie wysuwają się na czoło kwestje narodowościowe, aby pokazać, że Polska, że państwo, że rząd, żądając jednakowych obowiązków dba jednako o wszystkich obywateli.

Więc pomnażanie i powiększanie stuprocentowego Polskiego dużego Lublina, któremu nie wiele to pomoże, a pomijanie Chełma tylko dlatego, że roszczą sobie doń jakieś pretensje „ukraińcy”, byłoby niepożądane ze stanowiska interesów państwa.

Takie, naszym zdaniem, są argumenty polityczno-etnograficzne, przemawiające za Chełmem.

Zobaczmy, czy tak rozumie tę sprawę rząd?

Chełm, czy Lublin?

[pisownia oryginalna]

Bogaty Lublin, czy biedny Chełm będzie siedzibą Dyrekcji Kolejowej, „Zwierciadło” 1927, nr 13 (193), s. 1.

ZWIERCIADŁO

NIEZALEŻNE — PISMO — DEMOKRATYCZNE

Min. Romocki w Chełmie

Celem zbadania warunków dla przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma przybył p. Minister Kolei, inż. Romocki w towarzystwie Prezesa Dyrekcji kolejowej Radomskiej inż. Andrzejewskiego, i Naczelnika Wydziału budowy z Ministerstwa Kolei Żelaznych inż. Wołkanowskiego.

Wagon salonowy, którym jechał p. Minister, przybył do Chełma z pociągiem pośpiesznym we wtorek dnia 29 marca o g. 3-ej rano.

O 8 ej rano zameldowali się do p. Ministra p. starosta Miedzyblocki, Dowódca garnizonu Chełm pułkownik Chmurowicz, pan burmistrz Mastalercz i p. Komendant Puchajda.

O g. 8 30 przybył pociągiem z Lublina p. Wojewoda Remiszewski w towarzystwie Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Włoskowicza, Pana Wojewodę powitali p. starosta i p. burmistrz oraz złożył raport służbowy p. Komendant Puchajda.

O 9-ej p. Minister i p. Wojewoda w towarzystwie wyżej wymienionych osób oraz w towarzystwie Naczelnika

V Oddziału Drogowego inż. Plinkiewicza powiatowego architekty inż. Flakowicza, powiatowego inżyniera drogowego inż. Rudolfa udali się samochodami i powozami na Wygon celem obejrzenia budynków niegdyś przez moskali przygotowanych na gubernię.

Po obejrzeniu budynków i terenu przeznaczonych na budowę domów dla urzędników (Wygon) p. Minister odpowiedział, że zarówno teren, oddalony zbyt od miasta, jak i budynki nie nadają się na umieszczenie w nich Dyrekcji.

Niemniej jednak—mówi p. Minister—pozostaje kwestja użytkowania gmachów. Możliwym byłoby umieścić w nich szpital dla kolejarzy

— A miasto da pod Dyrekcję inne tereny — podchwytuje p. burmistrz.

— Szpital nie koniecznie musi być w tym samym miejscu, co i Dyrekcja.

Niezrażony tymi słowami p. burmistrz, prosi p. Ministra i całą komisję o zwiedzenie gruntów na „Starostwie” przeznaczonych pod rozbudowę miasta.



„Starostwo”, jak zauważyliśmy, lepiej przypadło do gustu p. Ministrowi, który w powrotnej drodze, znalazłszy się na szczycie wysokiej góry i objąwszy okiem ścielące się szeroko miasto i tereny „Starostwa”, wbijając się klinem w sam jego środek, zaczął wypytywać p. burmistrza co miasto mogłoby ze swej strony ofiarować dla przeniesienia Dyrekcji.

— Dyrekcja oprócz zabrukowanych przez miasto ulic przy których staną gmachy Dyrekcji i domki dla urzędników musi mieć światło elektryczne, wodociągi i kanalizację. Koszty narazie poniósłby rząd, ale miasto musiałoby później spłacać. Niech więc p. Burmistrz powie, jakimi ciężarami możnaby na te inwestycje rocznie obłożyć miasto?

P. burmistrz odpowiedział, że miasto przyjmie każde największe ciężary, bo wie że wraz z przeniesieniem Dyrekcji podniesie się i zdolność płatnicza jego mieszkańców.

Po zwiedzeniu Katedry p. Minister przybył do Magistratu, gdzie czekały delegacje. Pierwsza przedstawioną została delegacja Rady Miejskiej w osobach pp. Umińskiego, Malowańczyka i Prochala. następnie delegacja Stowarzyszenia właścicieli Nieruchomości—pp. Biderman, Lewin i Hilgier, który w imieniu tejże delegacji zapewnił p. Ministra, że właściciele nieruchomości doceniając znaczenie przeniesienia Dyrekcji zaofiarują wszystkie wolne mieszkania dla urzędników Dyrekcji.

Mieszkań wolnych w Chełmie znajdzie się sporo. Już dziś można powiedzieć że Stowarzyszenie Wł. N. odrazu może zapewnić 80 mieszkań paru pokojowych. Delegacja kupców i przemysłowców polskich i żydowskich w osobach pp. Walewskiego Ledermana, Orłowskiego i Rolnika złożyła na ręce p. Ministra memorjał na piśmie gdzie oprócz życzeń aby Dyrekcję przenieść do Chełma dała kilka realnych propozycji jak zaprowadzenie komunikacji autobusowej itp.

P. Minister szczegółowo wypytywał się o stan przemysłu i handlu w Chełmie. Dowiedział się więc, że mamy w Chełmie 4 młyny eksportowe, wysyłające razem miesięcznie około 400 wagonów mąki do dużych ośrodków miejskich jak Warszawa, Katowice Łódź, że otręby z Chełma eksportuje się za granicę, że zboża dla młynów wystarcza miejscowego, bo okolice Chełma są urodzajne, że mąkę chełmską wywozi się nawet na żyzny Wołyń, za Bug. Objaśnień udzielał p. Lederman. Dowiedział się następnie p. Minister od p. Orłowskiego że w Chełmie jest 3 fabryki narzędzi rolniczych które zatrudniają przeszło 200 robotników, że większość produkcji tych fabryk wysyłana jest na wschód na Kresy, za Bug. Ze mamy w Chełmie fabrykę urządzeń gorzelnicznych i cukrowniczych, że mamy gorzelnię i rekultykację.

Nie mógł natomiast nikt powiedzieć p. Ministrowi o handlu — więc nie dowiedział się, że w Chełmie istnieje spory ruch w handlu bydłem i nierogacizną, wysyłaną stąd za granicę i do większych ośrodków w Kraju.

Od delegacji rzemieślników (pp. Koper i Barański)

dowiedział się p. Minister, że w Chełmie mamy dużo wykwalifikowanych rzemieślników z działu budowlanego—kilku majstrów i stu kilkudziesięciu pracowników murarskich, kilkunastu cieśli, kilkunastu stolarzy meblowych i budowlanych. A kaflarzy mamy takich, że nie powstydziliby się stanąć do zawodów z warszawiakami. Jest jedna fabryka kafla (akurat tak się złożyło, że próbki kafla tej fabryki znalazły się w Magistracie i p. Minister obejrzwawszy je, uściśnął prawicę p. Barańskiego właściciela tej fabryczki, ze słowami: „Lubię dobrego rzemieślnika”.)

Delegacja Mieszczan — rolników (Krawczyński i Dziaduszyński) przez usta p. Krawczyńskiego uderzyła w inną strunę, — dotknęła świeżo zagojonej rany.

— Panie Ministrze prosimy o przeniesienie Dyrekcji do nas do tej świętej ziemi męczeńskiej, na której nas przesładowano za to, że byliśmy Polakami i po 30 i po 63 roku najwięcej cierpieliśmy my tutaj. A co się działo po 75 roku? I dziś znowu na tej ziemi obronionej krwią naszych dzieci (p. Krawczyński stracił syna w 1920 r.) znowu chcą robić Ukrainę. Prosimy więc Pana Ministra, aby polskie urzędy sprowadził rząd polski do polskiego Chełma.

P. Minister oświadczył delegacjom, że sprawa przeniesienia Dyrekcji czy do Chełma, czy gdzieindziej nie jest zdecydowana.

Jest to kwestja wydatku kilku milionów złotych i musi być uzgodniona z ministrami innych resortów.

Pan Minister oświadcza, że rząd zbada skrupulatnie wszystkie dane, weźmie pod uwagę tę gotowość Chełma, z jaką jego mieszkańcy dążą do przeniesienia tutaj Dyrekcji Kolejowej

Po przyjęciu delegacji p. Minister wraz z innymi gośćmi podejmowani byli przez Zarząd miasta obiadem w Resursie.

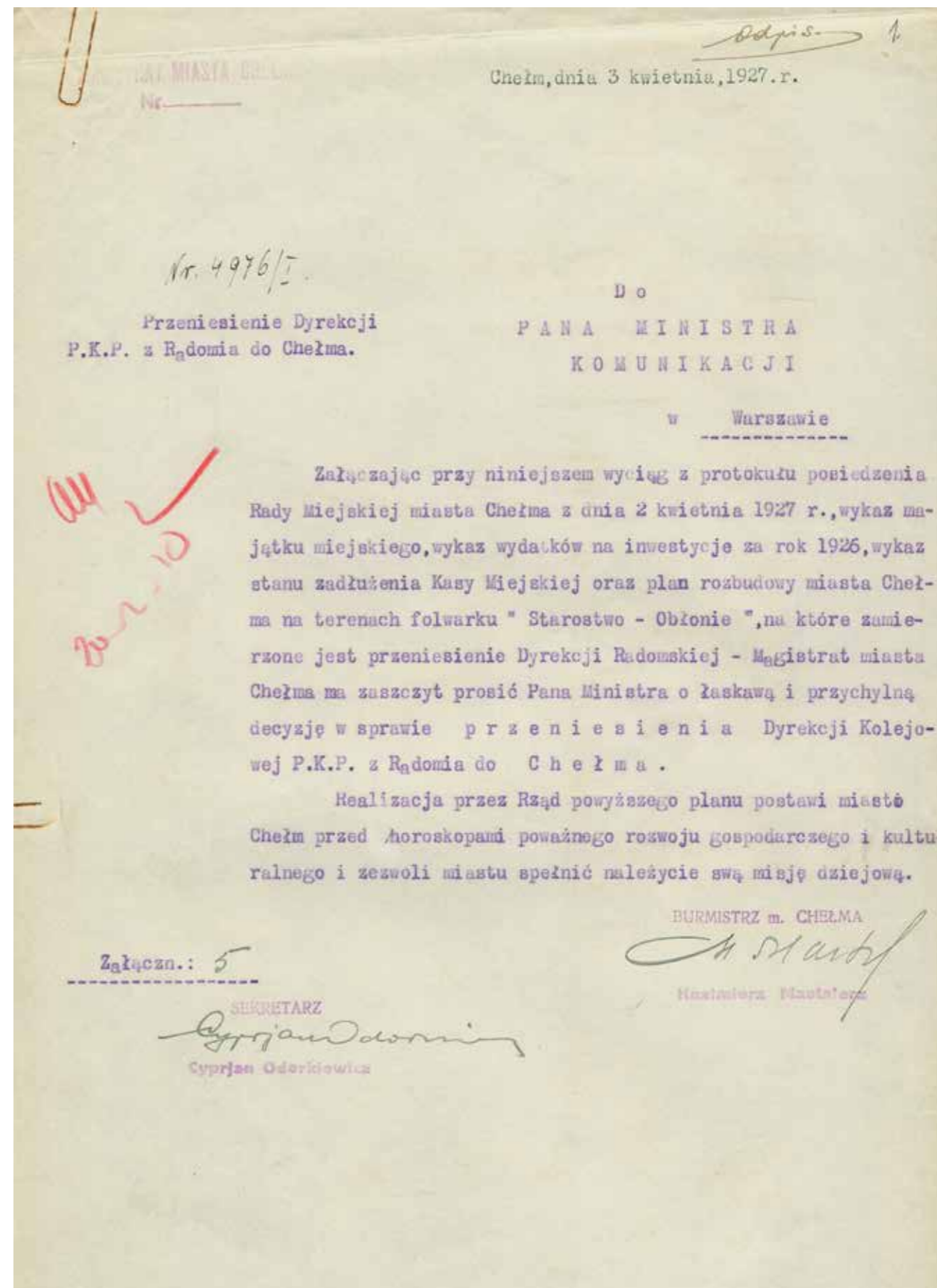
O godz. 1-ej po południu p. Minister w towarzystwie p. Wojewody pojechał do Lublina gdzie również zwiedzał tereny ofiarowywane Dyrekcji przez Lublin.

Czy Dyrekcja będzie przeniesiona do Chełma trudno powiedzieć. Jednak możemy się cieszyć nadzieją, że tak będzie. Rząd sprawę Chełma traktuje poważnie P. Minister zażądał jasných i wyraźnych uchwał Rady Miejskiej. Następnie odjeżdżając zostawił w Chełmie pp. inżyniera Wołkanowskiego i inż. Jakubowskiego, dla dokładnego zbadania wszystkich warunków i wybrania terenu. Pano wie ci przy pomocy urzędników kolejowych porobili kopje planów miejskich i planów rozbudowy miasta. Oznaczyli teren, któryby zajęła dyrekcja i z tymi materiałami wyjechali do Warszawy.

Na posiedzeniu Rady, dziś w sobotę zapadnie cały szereg uchwał z konkretnymi propozycjami ze strony miasta. Uchwały te zostaną natychmiast wysłane do Ministerstwa.

[pisownia oryginalna]

Min. Romocki w Chełmie, „Zwierciadło” 1927, nr 13 (193), s. 1–2.



Odpis pisma nr 4976/I Urzędu Miasta Chełm do Ministra Komunikacji w Warszawie dotyczącego przeniesienia Dyrekcji PKP z Radomia do Chełma; 3 kwietnia 1927 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Prezydium Rady Ministrów w Warszawie Przeniesienie Dyrekcji PKP z Radomia do Chełma, sygn. IV Rkt 59 t. 2. k. 1.



WYCIĄG z PROTOKOŁU POSIEDZENIA RADY MIEJSKIEJ
Miasta Chełma
z dnia 2 kwietnia 1927 r.

Komitet Miejski 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

WYCIĄG z PROTOKOŁU POSIEDZENIA RADY MIEJSKIEJ
Miasta Chełma
z dnia 2 kwietnia 1927 r.

Komitet Miejski 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

WYCIĄG z PROTOKOŁU POSIEDZENIA RADY MIEJSKIEJ
Miasta Chełma
z dnia 3 kwietnia 1927 r.

Komitet Miejski 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

WYCIĄG z PROTOKOŁU POSIEDZENIA RADY MIEJSKIEJ
Miasta Chełma
z dnia 3 kwietnia 1927 r.

Komitet Miejski 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

Przewodniczący Burmistrza Kucharski Kucharski po
wskazaniu na punkcie 20. - stenogram 10. - miejscowość 2-ach - wyrażenie.
Komitet Miejski 4. - stenogram 4. - stenogram 4.

MAGISTRAT MIASTA CHEŁMA
Chełm, dnia 3 kwietnia, 1927 r.

WYKAZ STANU ZADŁUŻENIA
KASY MIEJSKIEJ MAGISTRATU MIASTA CHEŁMA.

Na dzień 1 kwietnia 1927 r. stan zadłużenia Kasy Miejskiej w Kredy-
tach stogo i krótko terminowych w stosunku do Rządu wynosił
Zł. 140.000. -

/stomia Zł. sto czterdzieści tysięcy./ - z czego 4.350 Zł.- stanowią
pokrycie w budżecie miejskim na rok budżetowy z tytułu opłaty śmieciowa - 200
5.000 Zł. - stanowią skrotki dług terminowy Koncesyjonowanej Spółki Telefony
wy Elektrycznej Miejskiej na rzecz Kasy Miejskiej.

SEKRETARZ
Cyprian Olszowski

BURMISTRZ m. CHEŁMA
M. Marcyk

Wykaz stanu zadłużenia kasy
miejskiej Magistratu Miasta
Chełm; 3 kwietnia 1927 r.
zbiory: Archiwum Państwowe
w Lublinie Oddział w Chełmie,
Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 30.

MAGISTRAT MIASTA CHEŁMA
Chełm, dnia 3 kwietnia, 1927 r.

WYDATKI INWESTYCYJNE
z BUDŻETU na rok 1926/27.

Budowa Ratusza wraz salą teatralną	-----	Zł. 111.461.40.
Naprawa bruków, chodników i mostów	-----	63.498.79
Brukowanie targowicy	-----	5.094.00.
Utrzymanie skwerów	-----	4.746.00.
Razem	-----	Zł. 175.101.65.

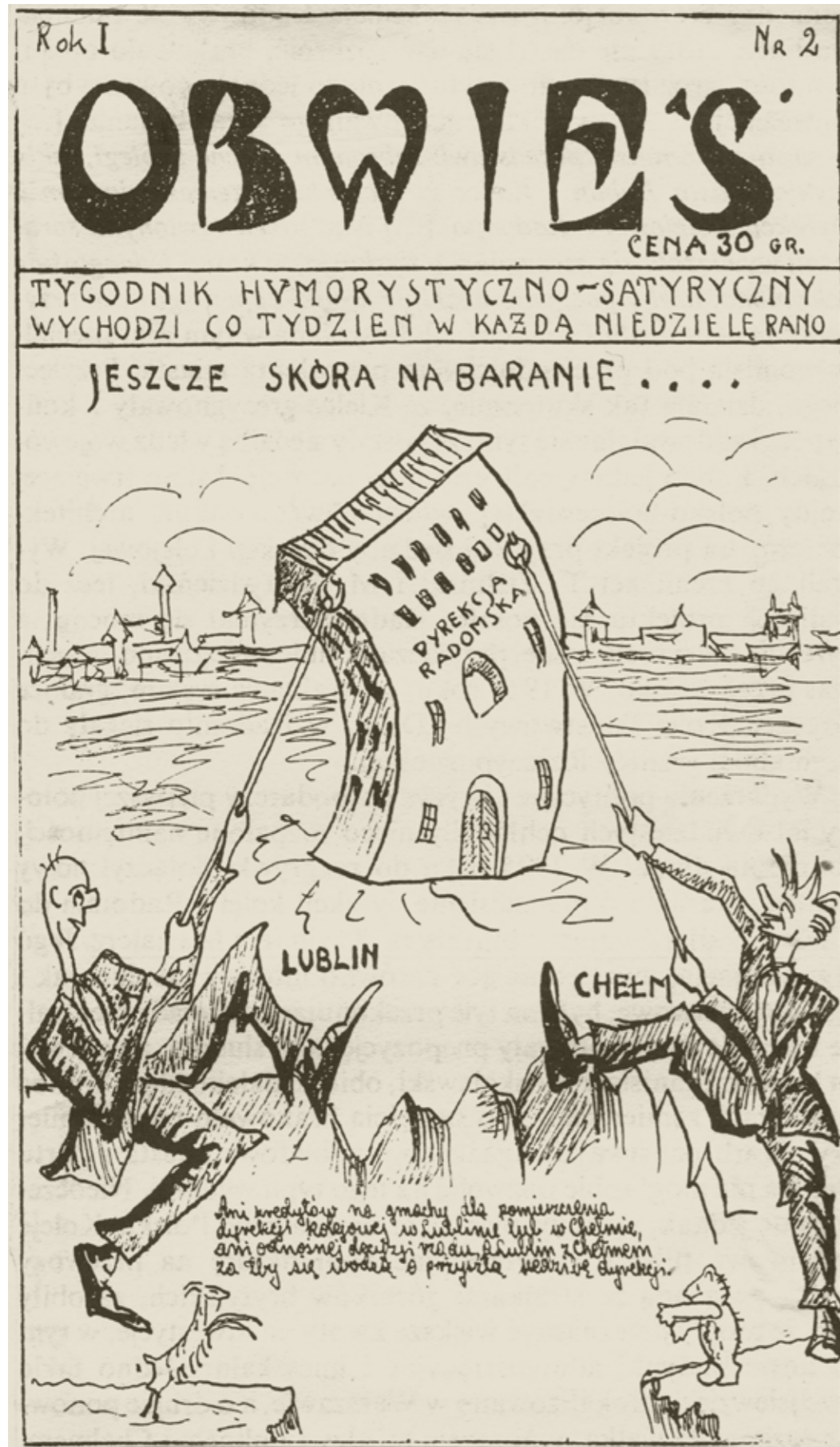
/Zł. sto siedemdziesiąt pięć tysięcy sto jeden gr. 65./

BUDOWNICZY MIEJSKI
M. Marcyk

BURMISTRZ m. CHEŁMA
M. Marcyk

Wydatki inwestycyjne z budżetu
Magistratu Miasta Chełm na rok
1926/1927; 3 kwietnia 1927 r.
zbiory: Archiwum Państwowe
w Lublinie Oddział w Chełmie,
Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 31.





„Obwies tygodnik humorystyczno-satyryczny”, 1927, nr 2, s. 1. zbiory: Biblioteka Uniwersytecka Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II w Lublinie.

act. nr 41
11/10/27

Warszawa, dnia 11 kwietnia 1927 r.

Do
PANA MINISTRA KOMUNIKACJI
w Warszawie.

Oświadczamy się z wielostronną przynależnością Dyrekcji Kolejowej w Radomiu do innego miasta, niż polskie wyznaczone społecznie i społecznie reprezentujące powołanie przez społeczeństwo radomskie, kierując się do Pana Ministra o skierowanie sprawy do innego miasta, jakie przesiadanie Dyrekcji spowodowałoby dla naszego miasta.

Miasto Radom, będąc liczącym się miastem gubernialnym i mając ludność liczącą się powołaniem naszego miasta w radomskie polskie w kraju od chwili powstania Państwa Polskiego, posiadał ten charakter i ten charakter, który do roli miasta polskiego.

W powiecie radomskim, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, przebiegała linia kolejowa, która nie tylko nie była rozwinięta, lecz do pewnego stopnia cofała się wstecz.

Wydzielni interes, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, w rozwoju gospodarczym miasta, miało 166 w kierunku województwa, do którego należało miasto, a nie odwrotnie - w kierunku rozwoju województwa.

Jedną z przyczyn, powodujących skierowanie sprawy do innego miasta, byłoby przeniesienie Dyrekcji Kolejowej w Radomiu, któryby przynależność Dyrekcji Kolejowej - Warszawa.

act. nr 41
11/10/27

Warszawa, dnia 11 kwietnia 1927 r.

Do
PANA MINISTRA KOMUNIKACJI
w Warszawie.

Oświadczamy się z wielostronną przynależnością Dyrekcji Kolejowej w Radomiu do innego miasta, niż polskie wyznaczone społecznie i społecznie reprezentujące powołanie przez społeczeństwo radomskie, kierując się do Pana Ministra o skierowanie sprawy do innego miasta, jakie przesiadanie Dyrekcji spowodowałoby dla naszego miasta.

Miasto Radom, będąc liczącym się miastem gubernialnym i mając ludność liczącą się powołaniem naszego miasta w radomskie polskie w kraju od chwili powstania Państwa Polskiego, posiadał ten charakter i ten charakter, który do roli miasta polskiego.

W powiecie radomskim, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, przebiegała linia kolejowa, która nie tylko nie była rozwinięta, lecz do pewnego stopnia cofała się wstecz.

Wydzielni interes, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, w rozwoju gospodarczym miasta, miało 166 w kierunku województwa, do którego należało miasto, a nie odwrotnie - w kierunku rozwoju województwa.

Jedną z przyczyn, powodujących skierowanie sprawy do innego miasta, byłoby przeniesienie Dyrekcji Kolejowej w Radomiu, któryby przynależność Dyrekcji Kolejowej - Warszawa.

act. nr 41
11/10/27

Warszawa, dnia 11 kwietnia 1927 r.

Do
PANA MINISTRA KOMUNIKACJI
w Warszawie.

Oświadczamy się z wielostronną przynależnością Dyrekcji Kolejowej w Radomiu do innego miasta, niż polskie wyznaczone społecznie i społecznie reprezentujące powołanie przez społeczeństwo radomskie, kierując się do Pana Ministra o skierowanie sprawy do innego miasta, jakie przesiadanie Dyrekcji spowodowałoby dla naszego miasta.

Miasto Radom, będąc liczącym się miastem gubernialnym i mając ludność liczącą się powołaniem naszego miasta w radomskie polskie w kraju od chwili powstania Państwa Polskiego, posiadał ten charakter i ten charakter, który do roli miasta polskiego.

W powiecie radomskim, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, przebiegała linia kolejowa, która nie tylko nie była rozwinięta, lecz do pewnego stopnia cofała się wstecz.

Wydzielni interes, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, w rozwoju gospodarczym miasta, miało 166 w kierunku województwa, do którego należało miasto, a nie odwrotnie - w kierunku rozwoju województwa.

Jedną z przyczyn, powodujących skierowanie sprawy do innego miasta, byłoby przeniesienie Dyrekcji Kolejowej w Radomiu, któryby przynależność Dyrekcji Kolejowej - Warszawa.

act. nr 41
11/10/27

Warszawa, dnia 11 kwietnia 1927 r.

Do
PANA MINISTRA KOMUNIKACJI
w Warszawie.

Oświadczamy się z wielostronną przynależnością Dyrekcji Kolejowej w Radomiu do innego miasta, niż polskie wyznaczone społecznie i społecznie reprezentujące powołanie przez społeczeństwo radomskie, kierując się do Pana Ministra o skierowanie sprawy do innego miasta, jakie przesiadanie Dyrekcji spowodowałoby dla naszego miasta.

Miasto Radom, będąc liczącym się miastem gubernialnym i mając ludność liczącą się powołaniem naszego miasta w radomskie polskie w kraju od chwili powstania Państwa Polskiego, posiadał ten charakter i ten charakter, który do roli miasta polskiego.

W powiecie radomskim, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, przebiegała linia kolejowa, która nie tylko nie była rozwinięta, lecz do pewnego stopnia cofała się wstecz.

Wydzielni interes, w którym mieści się siedziba Dyrekcji, w rozwoju gospodarczym miasta, miało 166 w kierunku województwa, do którego należało miasto, a nie odwrotnie - w kierunku rozwoju województwa.

Jedną z przyczyn, powodujących skierowanie sprawy do innego miasta, byłoby przeniesienie Dyrekcji Kolejowej w Radomiu, któryby przynależność Dyrekcji Kolejowej - Warszawa.

Odpis pisma Prezydenta miasta Radom Jana Michalskiego do Ministra Komunikacji w Warszawie prezentującego negatywne stanowisko organizacji społecznych i zawodowych w sprawie przeniesienia Dyrekcji Kolejowej w Radomiu do innego miasta; 11 kwietnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 114-117.



ŻYCIE ROBOTNICZE

W poważnej sprawie.

Jak wynika z wiadomości, podanych przez prasę, Rada Ministrów ostatecznie postanowiła przenieść siedzibę Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma. Przeprowadzka ta ma nieodwołalnie jakoby nastąpić w terminie do 1929 r. Decyzja taka jest wysoce krzywdząca dla naszego miasta a nie uważam, by była korzystną dla Państwa, jako takiego. Postaram się to przedstawić w poniższych paru uwagach.

Stwierdzić przedewszystkiem należy, iż siedemdziesięcioletni Radom jest dlatego dogodną siedzibą dla Zarządu Kolejowego, ponieważ miasto nasze stanowi wybitny ośrodek życia przemysłowego. Wyrobione już w tym kierunku tradycje oraz stosunkowo niewielka odległość od zagłębi węglowych i pokładów rudy żelaznej wskazują na to, że Radom, będąc już centrum przemysłu garbarskiego, stać się może z łatwością również miastem, posiadającym bardzo silnie rozwinięty przemysł metalurgiczny. W dodatku z chwila dalszego uruchomienia państwowych fabryk broni w Radomiu i okręgu radomskim (Dęblin—Skarżysko) będzie musiał niewątpliwie rozszerzyć się przemysł metalurgiczny, jako przemysł pomocniczy przemysłu wojennego. Poza to Radom znajduje się w pobliżu wielu miast i punktów przemysłowych, że wymienię tutaj: Ostrowiec, Kamienną, Ćmielów, Końskie, Bliżyn i t. d. Bliżej również, niż Chełm, znajduje się miasto nasze Zagłębia węglowego i Sosnowieckiego okręgu przemysłu hutniczego.

Sądzić tedy można, że o wiele korzystniej z punktu widzenia sprawności przy wykonywaniu zamówień kolejowych i dostaw,—jest lokować organa technicznego zarządu kolejowego w miastach takich, jak Radom, które są ośrodkiem życia przemysłowego, niż organa te z kolosalnym nakładem sił i środków przenosić do miasta, po pierwsze: mniejszego, a po wtóre: nie cieszącego się takimi, jak Radom, zadatkami rozwoju przemysłowo-handlowego, — do miasta wreszcie, będącego jedynie ośrodkiem pewnej drobnej, rolniczej polaci kraju.

Trzeba wziąć również pod uwagę, iż w Radomiu oraz w pobliskim Skarżysku znajdują się główne na całą Dyrekcję warsztaty: wagonowe i elektrotechniczne — w Radomiu, parowozowe — w Skarżysku. Jest oczywiście, że przeniesienie Dyrekcji do Chełma i pozbawienie jej bezpośredniego kontaktu z temi warsztatami nie wpłynęło dodatnio na tok spraw przez uniemożliwienie bezpłatnego nadzoru i kontroli. A przecież jest niepodobniestwem przenieść razem z Dyrekcją i te olbrzymie zakłady przemysłowe, zatrudniające kilka tysięcy robotników i zajmujące całe kompleksy zabudowań.

Przypomnijmy sobie, że wedle znanych zamierzeń Ministerstwa Kolei i zgodnie z częściowo wydanymi już koncesjami przedsiębiorstwom prywatnym na budowę nowych linii kolejowych, — Radom stać się ma węzłem ważnych połączeń kolejowych, łączących Zagłębie węglowe z województwami wschodnimi, Warszawę z Ostrowcem i Krakowem przez Radom i t. d. i t. d.

Jest więc jasnym, iż na wypadek przeniesienia Dyrekcji Kolejowej do Chełma, wyniknie z chwilą ukończenia budowy tych połączeń nieuchronna konieczność stworzenia dla tej części okręgu Dyrekcji, który znajduje się w lewym dorzeczu Wisły, — odrębnej jednostki administracyjnej. Powstaje więc pytanie, czy nie byłoby bardziej wskazane przewidywaniu rozbudowy sieci kolejowej pozostawić Dyrekcję w Radomiu, a następnie rozdzielić ją na dwie, z których jedna obsługiwać będzie lewy, a druga — prawy brzeg Wisły, niż teraz zarząd kolejowy przenieść z tego miasta, dokąd on siłą rzeczy po pewnym okresie czasu będzie musiał powrócić.

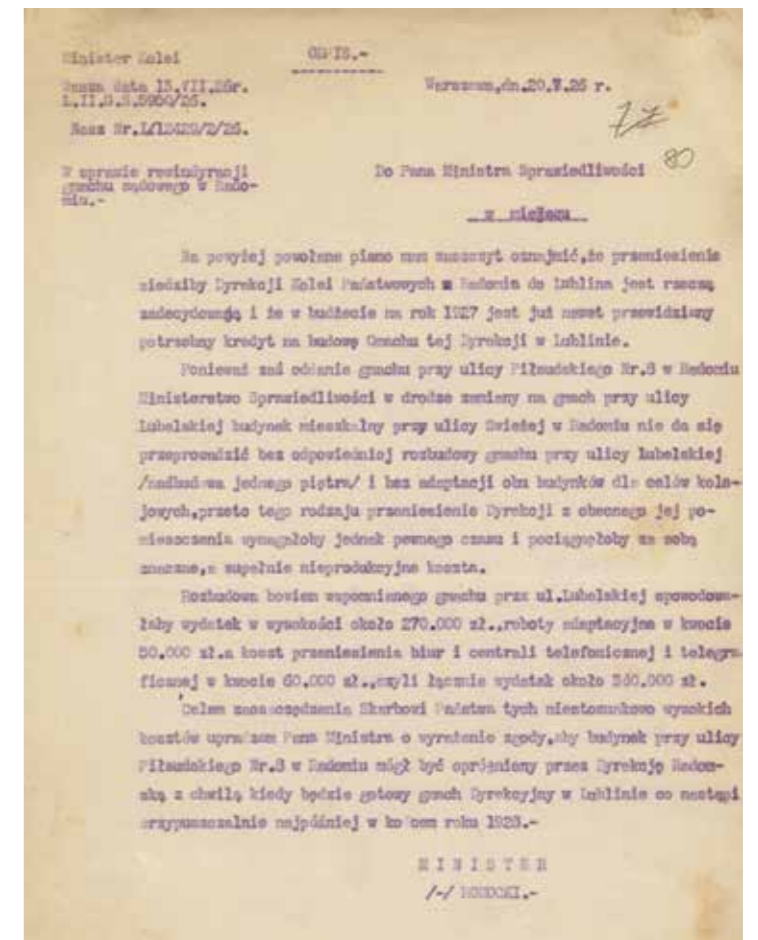
Wprawdzie Dyrekcja Kolei Państwowych mieści się w Radomiu w niedogodnych pod względem pomieszczeń warunkach, istnieją jednak tutaj przecież możliwości — zupełnie korzystne — wzniesienia odpowiednich gmachów. — Przykładowo wskażę na kompleks niezabudowanych placów, częściowo rządowych, w mniejszej mierze prywatnych, ograniczonych z jednej strony ulicą Podjazdową, a z drugiej — aleją dojazdową do dworca (ul. Długa). Place te znajdują się tuż obok dworca kolejowego i w tej części miasta, gdzie z czasem powstanie najładniejsza dzielnica, zdobna w szereg nowoczesnie zbudowanych gmachów publicznych (ratusz, gimnazjum państwowe, szkoła techniczna, szkoła handlowa Stow. kupców, kompleks zabudowań mieszkalnych Wojskowej Wytw. Broni i t. d.).

W końcu nasuwa się uwaga, że skoro Radom, znajdując się w idealnym niemal środku Państwa, jest wyznaczonym na centrum przemysłu wojennego i tem samym przeznaczony na ośrodek przemysłu metalowego i pomocniczego w stosunku do przemysłu wojennego, (przemysł spożywczy, chemiczny i t. d.), — to nie byłoby wskazanym z punktu widzenia interesów, już nie tylko miasta, ale i Państwa całego, utrudniać prawidłowy i szybki rozwój tego okręgu przemysłowego przez odsuwanie go od siedziby zarządu komunikacyjnego.

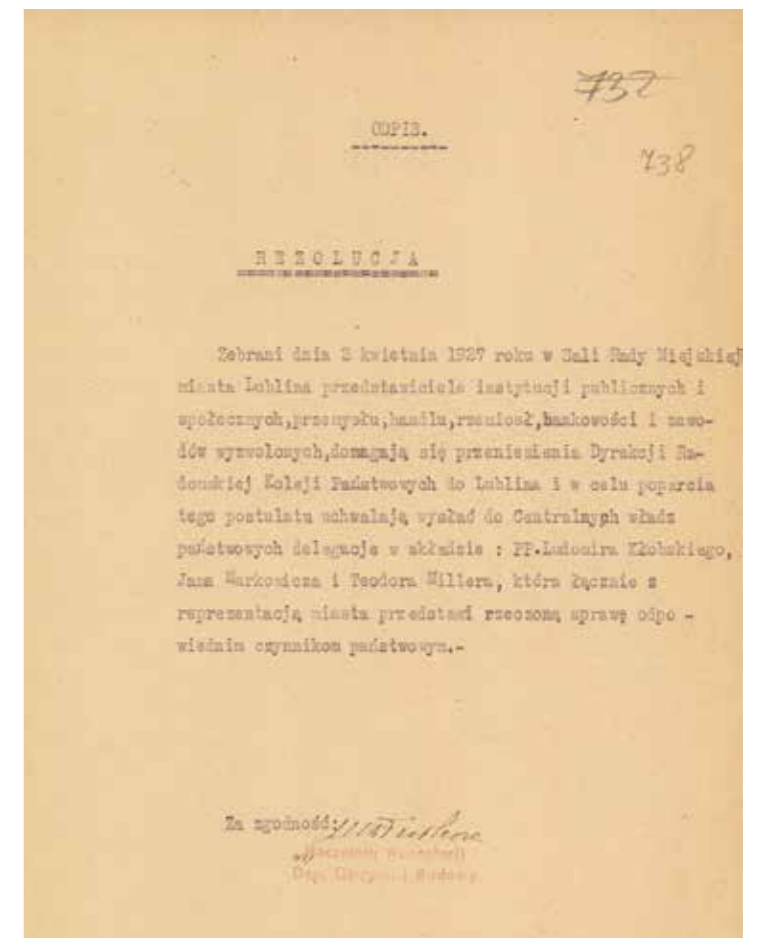
Wacław Kisielewski.

[pisownia oryginalna]

W poważnej sprawie, „Życie Robotnicze” 1927, nr 18, s. 3.



Odpis pisma Ministra Kolei Państwowych do Ministra Sprawiedliwości w sprawie rewindykacji gmachu sądowego w Radomiu; 20 lipca 1926 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 80.



Odpis pisma o deklaracji przedstawicieli instytucji publicznych i społecznych miasta Lublin w sprawie przeniesienia Dyrekcji Radomskiej Kolei Państwowych do Lublina; 2 kwietnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 738.



Chełm, czy Radom?

Ostatnio, szczególnie wśród kolejarzy kolportowana jest pogłoska, jakoby siedzibą Dyr. kolew. miał nadal pozostać Radom.

Że Radom rywalizuje z Chełmem o siedzibę Dyrekcji jest to zrozumiałe, wszak na przeniesieniu nic nie zyskałyby, a tylko stracił.

W sprawie pozostawienia Dyrekcji w Radomiu, także zabiera głos i prasa zawodowa kolejarzy (organ P. Z. K.) i dowodzi, że pozostawienie dyrekcji Kolejowej w Radomiu w wydatkach pociągnie 4 miliony złotych — chcąc wybudować gmachy dla Dyrekcji — zaś przeniesienie do Chełma w przybliżeniu spowodują wydatek około 18 milionów złotych z tej przyczyny, że w Chełmie oprócz gmachów pod biura Dyrekcji trzeba wybudować około 120 domów mieszkalnych dla przeniesionych pracowników.

Należy przypuszczać, że Rząd wyznaczając nasiedzi- bę Dyrekcji m. Chełm, brał pod uwagę wydatki z przenie- sieniem związane, więc też wydaje się nam, iż dowodzenie organu „Pol. Związku Kolejowców jest mocno naciągnię- te, a jest inspirowane ze sfer pracow. kolejowych, którym rozstanie się z Radomiem z tych czy innych powodów i przyczyn, nie uśmiecha się, kilkuletnie zamieszkiwanie w Radomiu lub na sąsiednich stacjach przywiązało tych

ludzi do tamtejszych stosunków i obecnie tem miłsze się one wydają, że każdy z pracowników wie: jakie ma tam warunki bytowania, warunki mieszkaniowe, a nie wie jak- ie będzie miał w Chełmie.

Jednak mimo to, nie tracimy nadziei, że oprócz tych ujemnych dla Chełma warunków jak chwilowe niewygo- dy dla kolejarzy i koszty budowy gmachów dla Dyrekcji i urzędników, są inne względy przemawiające za Cheł- mem.

18 milionów jest sporą sumą nawet dla Państwa, ale jest to wydatek jednorazowy. Natomiast koszty, wynikają- ce z położenia Radomia zdala od terenów Dyrekcji będą stale musiały być ze środków państwowych pokrywane.

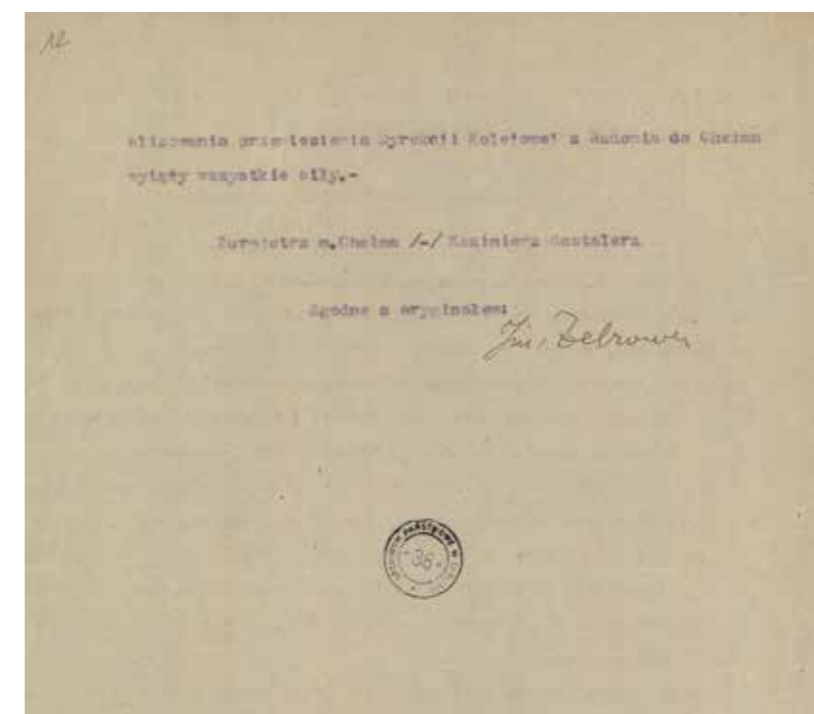
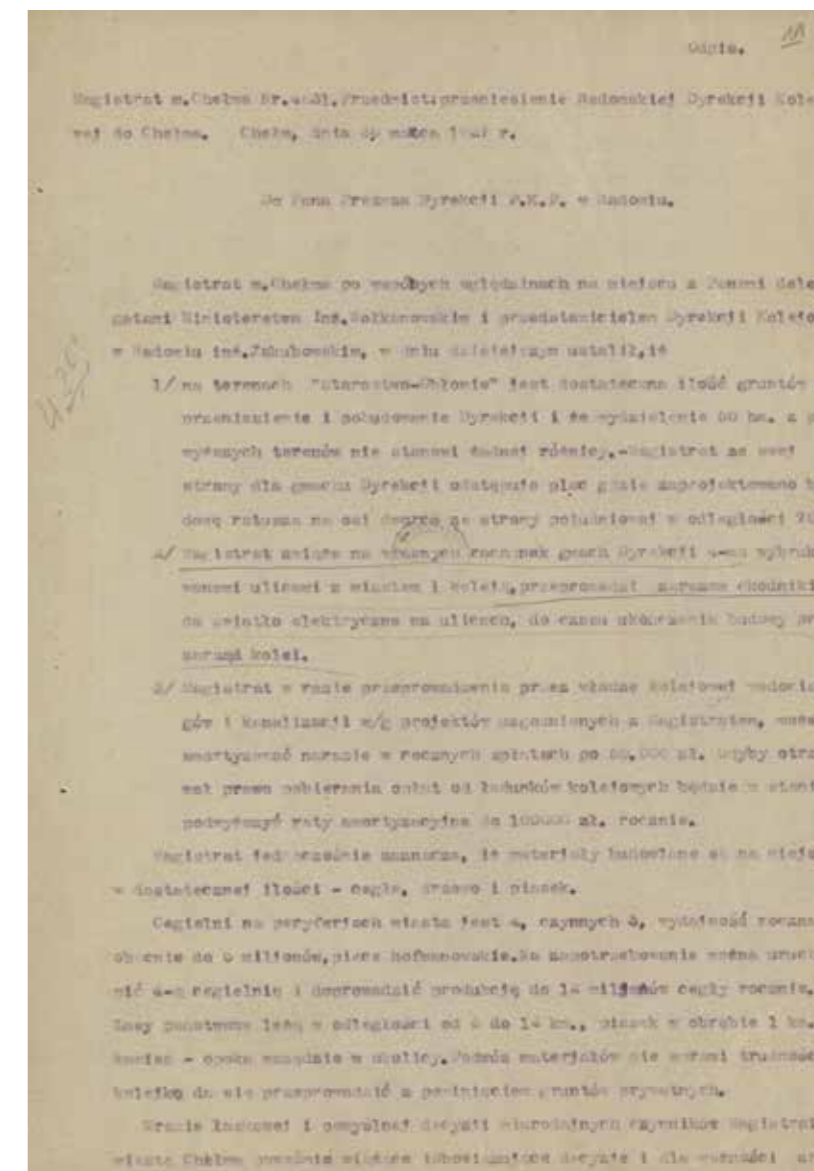
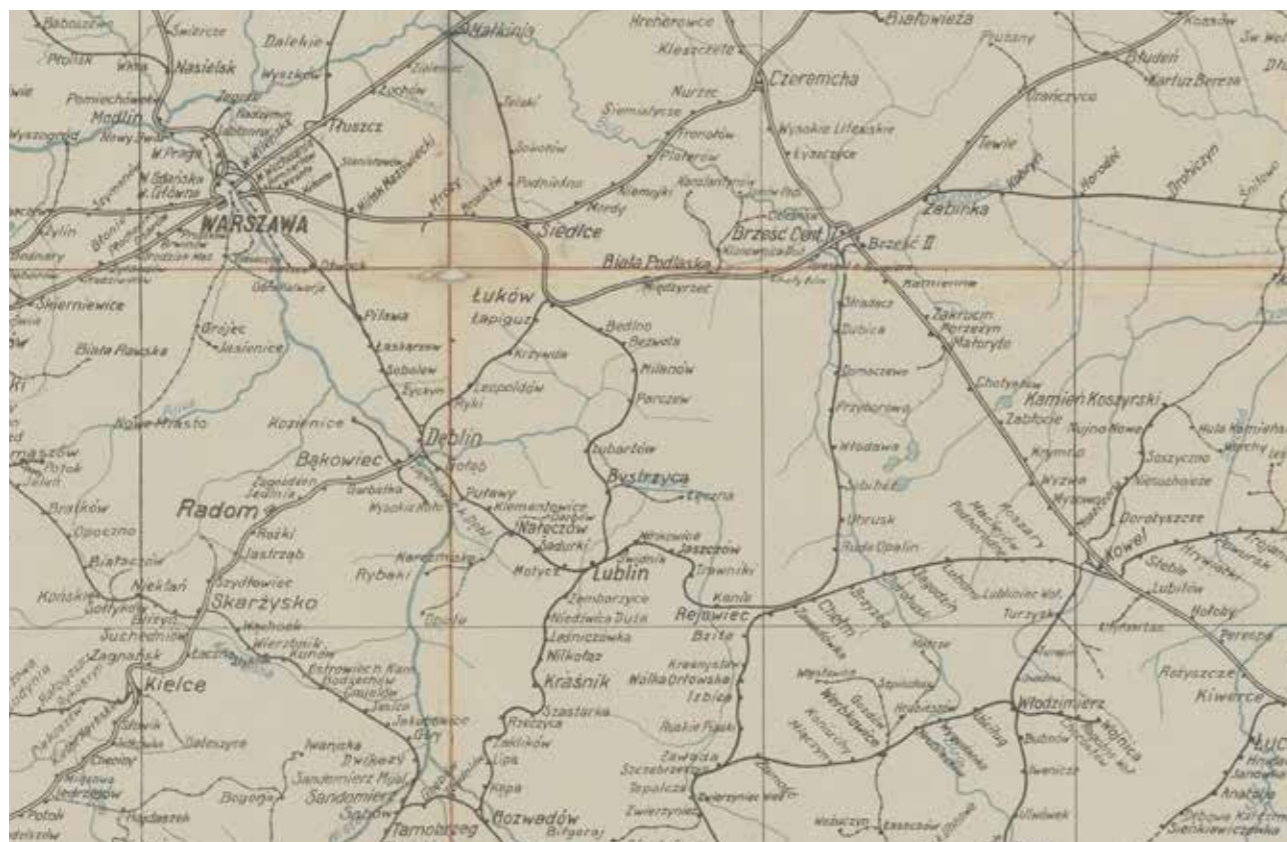
A położenie geograficzne Chełma jest tego rodza- ju, że leży on w samym centrum linii kolej. należących do Dyrekcji Radomskiej.

I jeżeli rząd zdecydował się na przeniesienie Dyrek- cji tutaj to napewno w pierwszej linii ten wzgląd odgrywał tu decydującą rolę.

Dlatego nie tracimy nadziei.

[pisownia oryginalna]

Chełm czy Radom?, „Zwierciadło” 1927, nr 19 (199), s. 1–2.

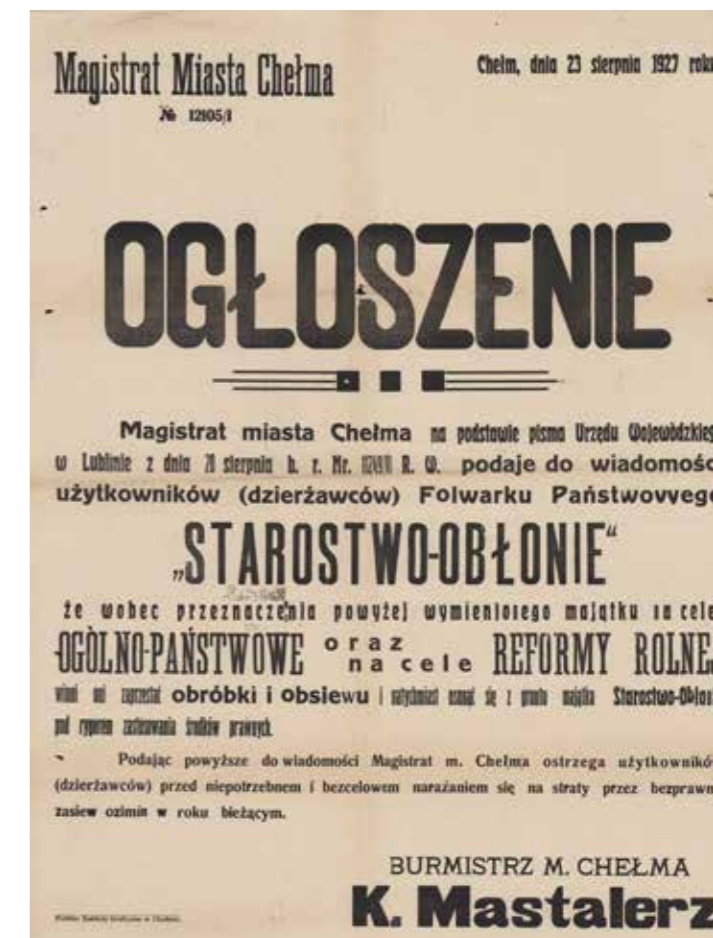


Odpis pisma nr 4831 Magistratu Miasta Chełm do Prezesa Dyrekcji PKP w Radomiu w sprawie przeniesienia Radomskiej Dyrekcji Kolejowej do Chełma. Informuje o wynikach wspólnych oględzin terenu pod budowę osiedla oraz zobowiązań miasta w ramach planowanej inwestycji; 30 marca 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 11–12.





Pismo nr L.2235/I Wydziału Powiatowego do Magistratu Miasta Chełm informujące o przychylniej decyzji o przeniesieniu do miasta Dyrekcji Kolejowej z Radomia; 23 maja 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 7.



Ogłoszenie nr 12105/I Magistratu Miasta Chełm kierowane do użytkowników (dzierżawców) folwarku państwowego Starostwo-Obłonie; 23 sierpnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 1061, k.

! GŁOS ! ZIEMI CHEŁMSKIEJ

Przeniesienie Dyr. Kolejowej do Chełma zdecydowane bezapelacyjnie.

Wątkowana od dłuższego już czasu sprawa przeniesienia Dyrekcji Kolejowej Radomskiej do Chełma lub Lublina, roztaczająca tak wspaniałe horoskopy rozwoju naszego miasta i jego rozbudowy, została wreszcie definitywnie przez rząd załatwiona na niekorzyść ubiegających się o pierwszeństwo Radomia i Lublina, a po myśli interesów państwowych i miasta Chełma. Niechajże więc społeczeństwo chełmskie przyjmuje radośnie tę nowinę, którą w formie komunikatu urzędowego, jaki Redakcja naszego pisma otrzymała podajemy.

Chełm, d. 23 maja 1927 r.

Magistrat m. Chełma

Nr. 7475/I.

Przedmiot: Sprawa przeniesienia do Chełma Dyrek-

cji Kolej. z Radomia.

Komunikat prasowy Nr. 3.

Do Redakcji

„Głosu Ziemi Chełmskiej”

Reskryptem z dnia 19 b. m. L: 3897/III Pan Wojewoda Lubelski A. Remiszewski, zawiadomił Magistrat przez Wydział Powiatowy w Chełmie, że kwestja przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma została zdecydowana przez Rząd — przychylnie dla miasta Chełma.

Vice-Burmistrz m. Chełma **Włodzimierz Terpitz.**

Sekretarz **Cyprjan Odorkiewicz.**

[pisownia oryginalna]

Przeniesienie Dyr. Kolejowej do Chełma zdecydowane bezapelacyjnie, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 3, s. 3.



Pismo Lachmana kierowane do Prezydenta miasta Chełm przekazujące dzierżawione tereny na folwarku państwowym Starostwo-Obłonie pod budowę Dyrekcji Kolei Radomskich; 29 sierpnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 19.



Komisja Dyrekcji Radomskiej. W ubiegłym tygodniu t. j. w poniedziałek 3 b. m. obradowała komisja w Powiatowym Urzędzie Ziemskim o składzie następującym p. inż. Rabek z Dyrekcji Radomskiej, prezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Lublinie, p. Włoczewski, kom. Pow. Urzędu Ziemskiego p. Gunderman i burmistrz m. Chełma, p. inż. Mastalerz, którzy ustalili i spisali protokół co do przydziału na potrzeby Dyrekcji 30 hektarów ziemi.

Stosownie do zamierzeń i planów Ministerstwa Kolei przydzielenia zgodnie tereny.

Jednocześnie p. prezes wyraził zgodę na przydział ziemi pod tor kolejowy, który w tym roku będzie zbudowany, ponieważ jeszcze w roku bieżącym rozpocznie się zwózka materiałów budowlanych.

Widzimy wobec powyższego, że sprawa dyrekcyjna poczyna realizować się i wnet miasto nasze stanie w szeregu większych, lepszych i ważniejszych ośrodków Rzeczypospolitej. Wiwat Chełmianie!

[pisownia oryginalna]

Komisja Dyrekcji Radomskiej, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 21, s. 5.

MAGISTRAT MIASTA CHEŁMA
Chełm, dnia 11 października, 1927 r.
Do
Pana Komisarza Ziemskiego
w Chełmie

W związku z przeprowadzonym rozdaniem placów, działek i samorzonością, jako regulacyjną, miasta - Magistrat uprasza Urząd Ziemiński o zarezerwowanie trójkąta oznaczonego 414 - 425 na teren pod wodociąg i filtry, następnie ~~zamiast jednej działki~~ ^{wymiarów działki} parcelli, leżącej na drodze wiodącej od dworca do terenów dyrekcyjnych i nowego miasta; przemieszczenia Spółdzielni „Rolnik” z głównego placu na tereny obecne ze względu estetyczno-sanitarnych.

Jednocześnie Magistrat zauważa, iż na terenach parcelacyjnych brak działek pod mieszkania, parki, boiska sportowe i t.p. Prosząc tego Magistrat zastrzeżenie sobie prawo sprawdzenia spadku ulic jak również wszelkich urządzeń technicznych i terenowych. I braków parcelacyjnych - Magistrat zaznacza, że w tym celu jest konieczne dostateczna ilość działek, wymaganych pod Zakłady Państwowe

34
Włoczewski

12

przyszłe gmachy miejskie jak Ratusz, remiza i koszary straży ogniowej, teatr letni, podziemne kanały i t.d. /służące dla postoju drożek konnych i samochodowych, stacje miejskie i t.p./

W zakończeniu Magistrat podkreśla brak przeznaczania parceli dla tak ważnej instytucji jak L.O.P.P., mającej przystąpić do budowy lotniska oraz hangarów lotniczych

SEKRETARZ
Cyprian Osobowicz

BURMISTRZ M. CHEŁMA
M. Mastalerz

Pismo nr 15361/I Magistratu Miasta Chełm do Komisarza Ziemskiego w Chełmie dotyczące terenów pod wodociąg, leżących na drodze wiodącej od dworca do terenów dyrekcyjnych i Nowego Miasta, oraz przeniesienia Spółdzielni „Rolnik”; 11 października 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 17-18.

U p i s e
P R O T O K O Ł
konferencji odbytej w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie dnia 4 listopada 1927 r. w sprawie budowy gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie.

O b o c i :
1. inż. W. Szmalicki, inżynier Wydziału K.S. - przewodniczący.
2. J. Soltanowski, kierownik referatu architektury K.S.
3. inż. Mastalerz - kierownik Wydziału Drogowego Dyrekcji K.S. w Warszawie
4. inż. Mastalerz - burmistrz miasta Chełma
5. arch. Gay - projektant gmachu.

Na porządku dziennym konferencji wyraża program robót, jakie obowiązany jest wykonać Magistrat miasta Chełma, stosownie do umowy z Głównym Zarządkiem Kolei Państwowych z dnia 2 kwietnia 1927 r., w związku z projektem przeniesienia Dyrekcji K.S. z Warszawy do Chełma.

W toku konferencji wyjaśniono, że prace przygotowawcze Zarządu Kolejowego /opracowanie projektu, dostarczenie materiałów i t.p./ muszą być rozpoczęte najwcześniej, tak, aby budowa została rozpoczęta wiosną 1928 r., wobec tego przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie ustalili:

1/ wykonać przez Magistrat miasta Chełma najpóźniej w ciągu miesiąca listopada plan sytuacyjny terenów, przeznaczonych pod budowę gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej, z oznaczeniem i oznaczeniem na miejscu reperów w terenie.

2/ wykonać przez Magistrat miasta Chełma w tym samym czasie doposażenie granic wymienionych terenów.

3/ Przedstawienie najpóźniej w ciągu 2 miesięcy szczegółowego programu robót Magistratu, skoordynowanego z programem robót Zarządu Kolejowego, ze wskazaniem terminów rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych serii robót, jak to: budowa ulic, wodociągu, kanalizacji, urządzeń sanitarnych i t.p. Program ten winien być tak ułożony, by roboty Magistratu mogły być rozpoczęte najpóźniej z początkiem sezonu budowlanego 1928 r.

4/ Ustalenie programem 4 mieszkań: 2-osob. trójpokojowych i kuchnia i wszelkimi niezbędnymi pomieszczeniami dla personelu kierownictwa budowy, do czasu wykończenia przez Zarząd Kolei wydziałów lokali.

5/ Burmistrz Mastalerz oświadczył, że Magistrat miasta Chełma

Odpis protokołu konferencji odbytej w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie w sprawie budowy gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie; 4 listopada 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 5-6.

6

ze względu na wyłączenie pod 1/2, 3/4 i 4/4 były wykonane w terminie wyżej podanym - porównaniem z Dyrekcją Kolei Państwowych w Warszawie, względnie z Kierownictwem budowy.

Przewodniczący:
inż. Szmalicki
inż. Mastalerz - inż. Mastalerz.

Ze zgodą:
MAGISTRAT M. CHEŁMA
Burmistrz Mastalerz

U p i s e
Ministerstwo Komunikacji
Departament Utrzymania i Budowy.
Nr. ds. V-10208/16a/27.
w sprawie budowy w Chełmie.
Magistratu m. Chełma.

Warszawa dn. 10 listopada 1927 r.

Przekazując w załączeniu odpis protokołu konferencji odbytej w dn. 4/11 r. b. w sprawie budowy gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie, oraz polecając się na umowę Magistratu m. Chełma z dn. 2/IV.1927 r. i na zobowiązania przyjęte w załączonym protokole z dnia 4/11 r. b. przez Pana Burmistrza Mastalerza Ministerstwa Komunikacji uprasza:

1/ o przeprowadzenie w terminie do końca listopada br. prac sytuacyjnych i doposażenia terenów przeznaczonych pod budowę gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie.

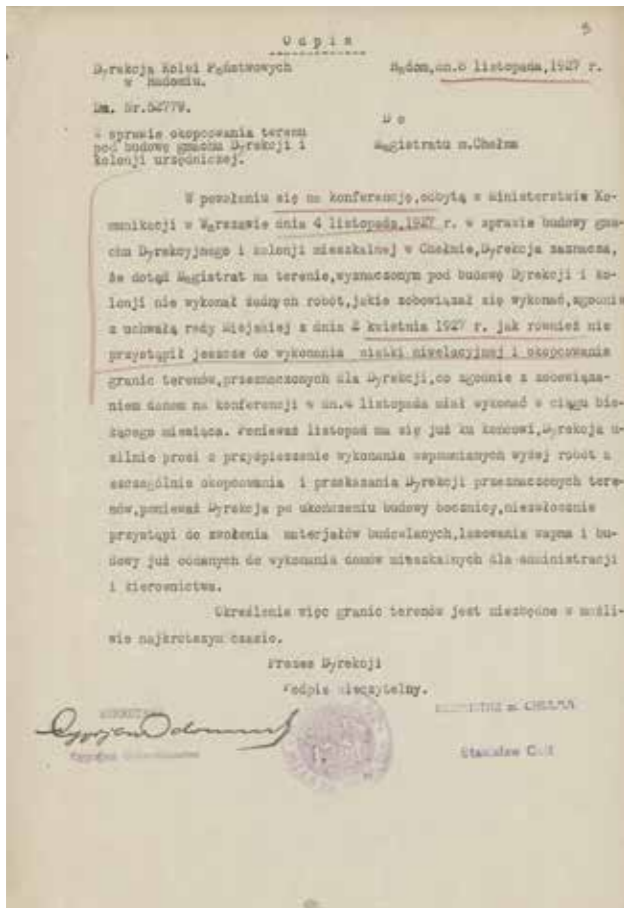
2/ o przedstawienie w ciągu 2-miesięcy programu robót Magistratu, w myśl wyliczonych wyrażonych w protokole z dn. 4/11 r. b. oraz z uwzględnieniem możliwości przygotowania mieszkań, wymienionych w p. 4. protokołu.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że prace przygotowawcze Zarządu Kolejowego, dotyczące omawianej budowy muszą być rozpoczęte tak, aby budowa została rozpoczęta z wiosną wiosną 1928 r. wobec tego koniecznym jest bezwzględnie i terminowo wykonać przez Magistrat m. Chełma prace wyżej wymienione, oraz przygotowanie z wiosną 1928 r. do wykonania tych robót niezbędnych do tego, aby Magistrat zobowiązał się w umowie z dnia 2/IV.1927 r.

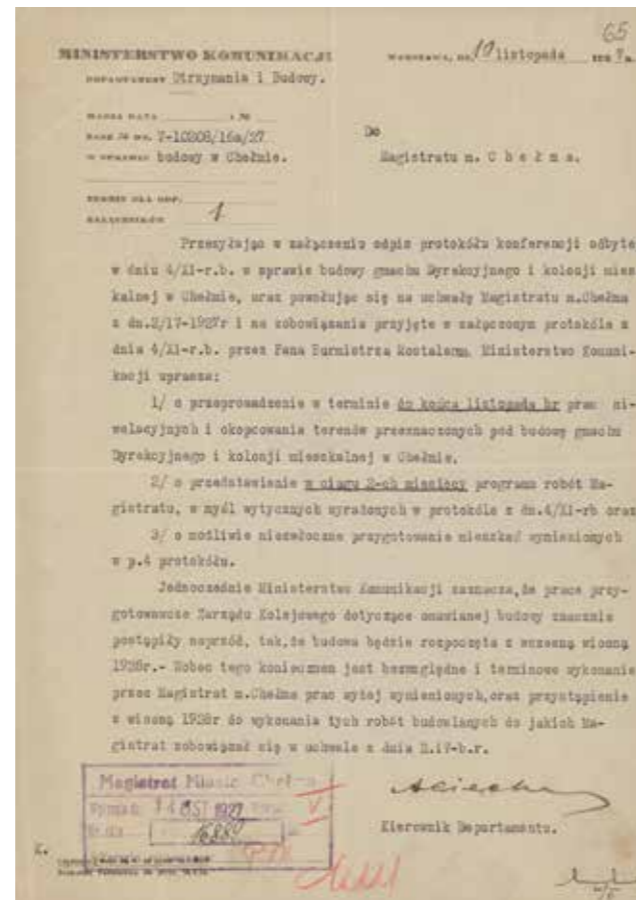
Kierownik Departamentu
Poczeki niwoptelny .
Ze zgodą:
MAGISTRAT M. CHEŁMA
Burmistrz Mastalerz

Odpis pisma nr V-10208/16a/27 Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy do Magistratu Miasta Chełm w sprawie budowy gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie; 10 listopada 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 2.

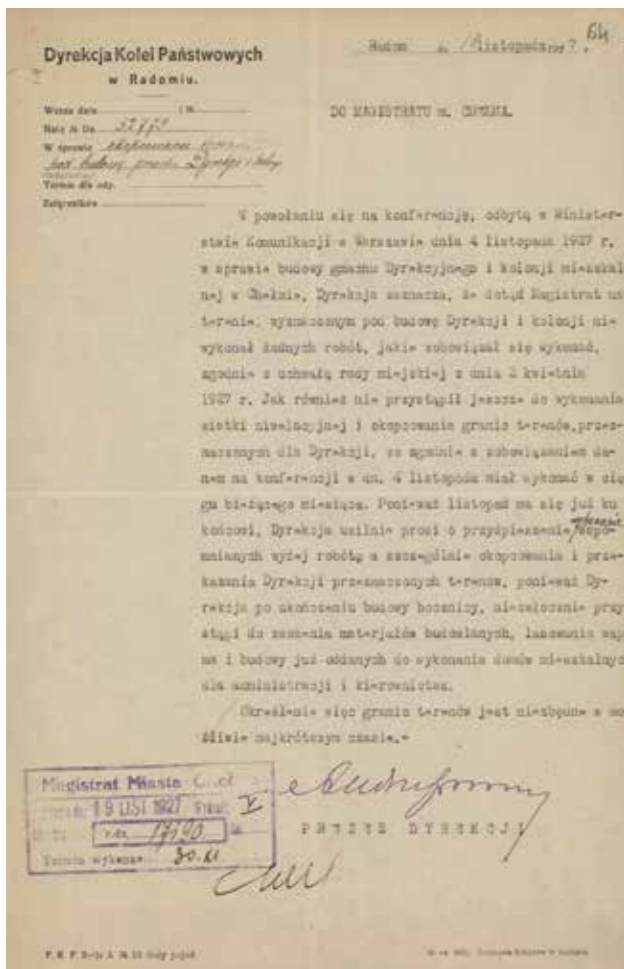
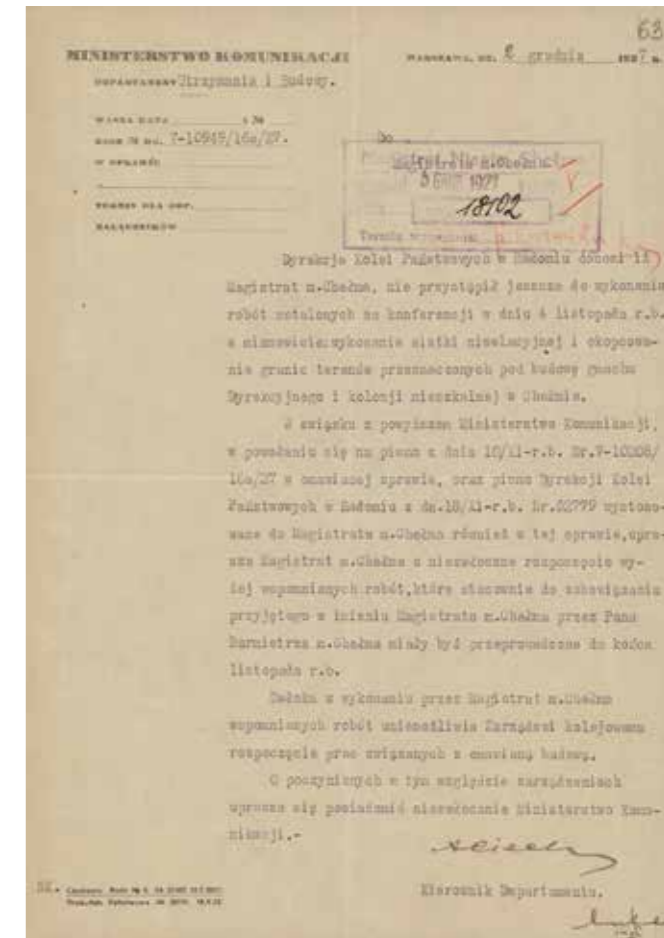




Odpis pisma nr 52779 Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu do Magistratu Miasta Chełm w sprawie okopcowania terenu pod budowę gmachu Dyrekcji i Kolonii Urzędniczej; 8 listopada 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 3.



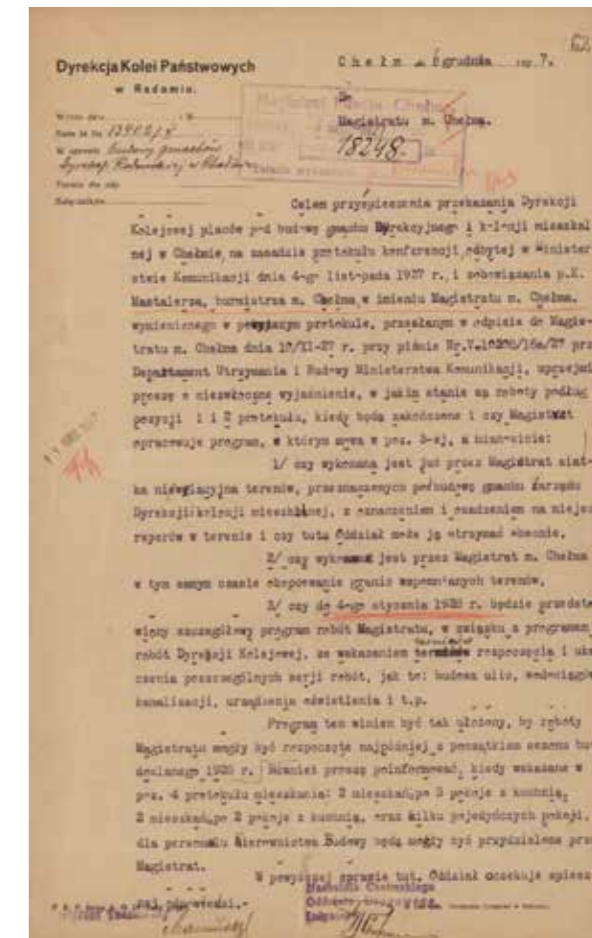
Pismo nr V-10949/16a/27 Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy do Magistratu Miasta Chełm w sprawie robót ustalonych na konferencji z 4 listopada br.; 2 grudnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 63.



Pismo nr V-10208/16a/27 Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy do Magistratu Miasta Chełm w sprawie budowy gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie; 10 listopada 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 65.

Pismo nr 52779 Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu do Magistratu Miasta Chełm w sprawie okopcowania terenu pod budowę gmachu Dyrekcji i Kolonii Urzędniczej; 18 listopada 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 64.

Pismo nr 13402/V Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu do Magistratu Miasta Chełm w sprawie budowy gmachów Dyrekcji Radomskiej w Chełmie; 6 grudnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 62.



PROTOKUŁ

W obecności p.p. inż. Plinkiewicza - Naczelnika Oddziału Drogowego w Chełmie i przedstawiciela Dyrekcji Radomskiej P.K.P. p. Wagnera Władysława, p.o. kontrolera majątków państwowych przy Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie p. Jana Śmigielskiego, p.o. Komisarza Ziemskiego p. Władysława Pęzko, burmistrza miasta Chełma p. Kazimierza Mastalerza i budowniczego miejskiego p. Włodzimierza Fąfrowicza - ustalono, iż przekazanie Dyrekcji Radomskiej P.K.P. terenu z parcelacji ~~XXXXXX~~ majątku państwowego "Starostwo-Obłonie" nie odbyło się z powodu nieotrzymania przez Komisarza Ziemskiego orzeczenia Prezesa Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Lublinie w tej sprawie.

Chełm, dnia 13 grudnia, 1927 r.

Naczelnik 4 Oddziału Drogowego
Dyrekcji Radomskiej P.K.P. inż. B. Plinkiewicz

del. by. W. Wagnier

p.o. kontrol. majątk. państw.

Jan Śmigielski

Władysław Pęzko
Władysław Pęzko
Komisarz Ziemski

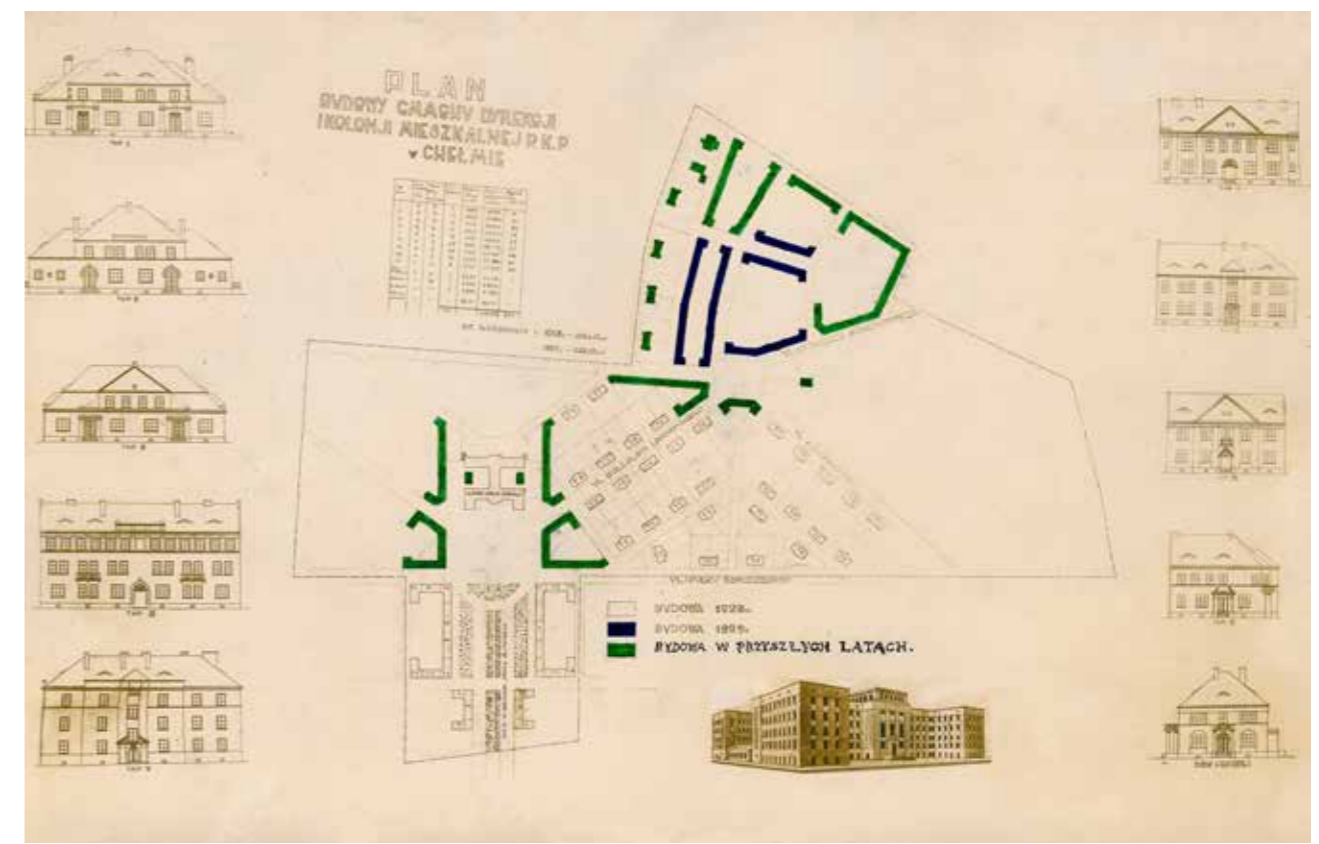
Burmistrz m. Chełmu

K. Mastalerz

BUDOWNICZY MIEJSKI

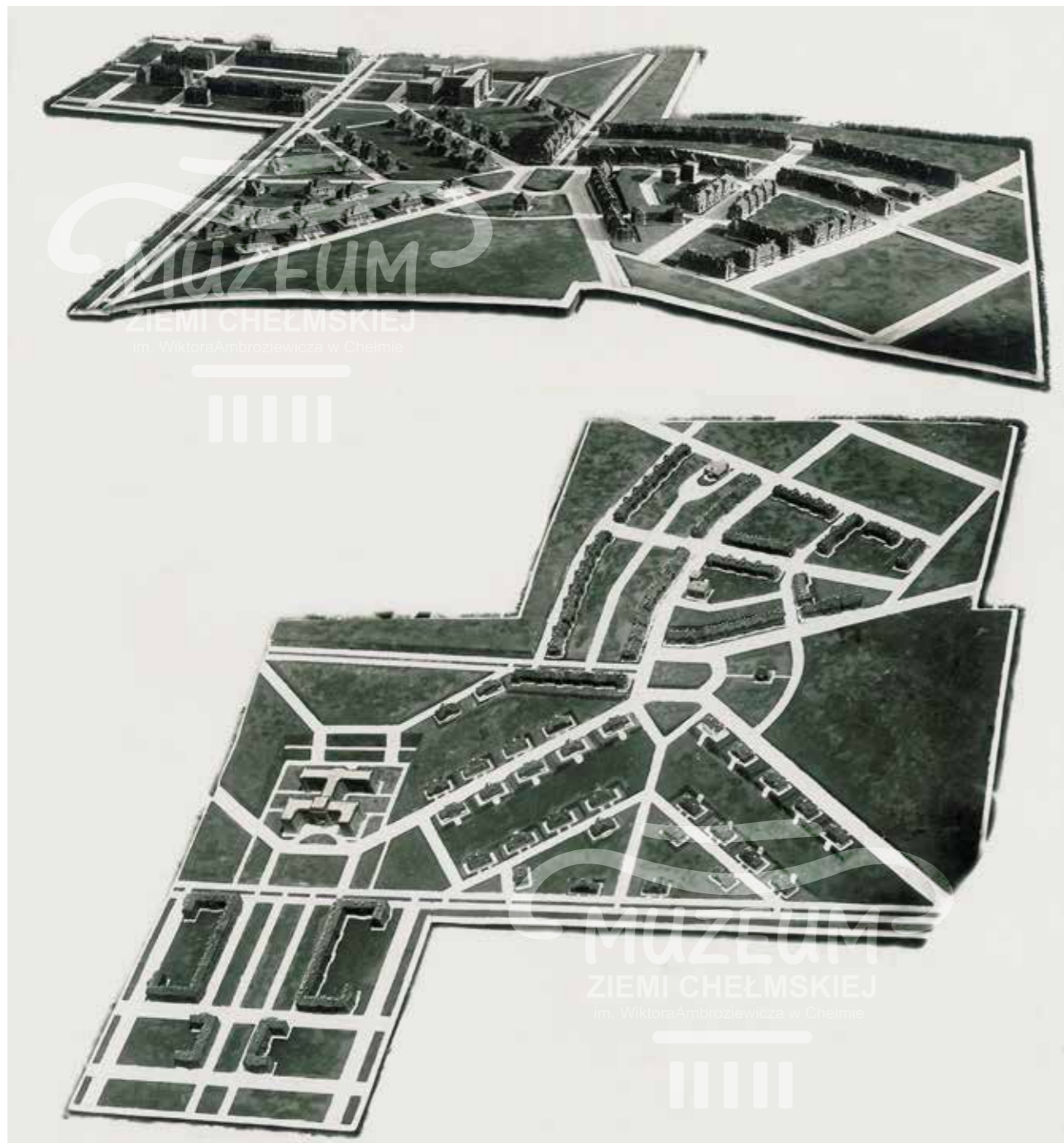
Włodzimierz Fąfrowicz

Protokół z przekazania Dyrekcji Radomskiej PKP terenów z parcelacji majątku państwowego Starostwo-Obłonie; 13 grudnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 15.

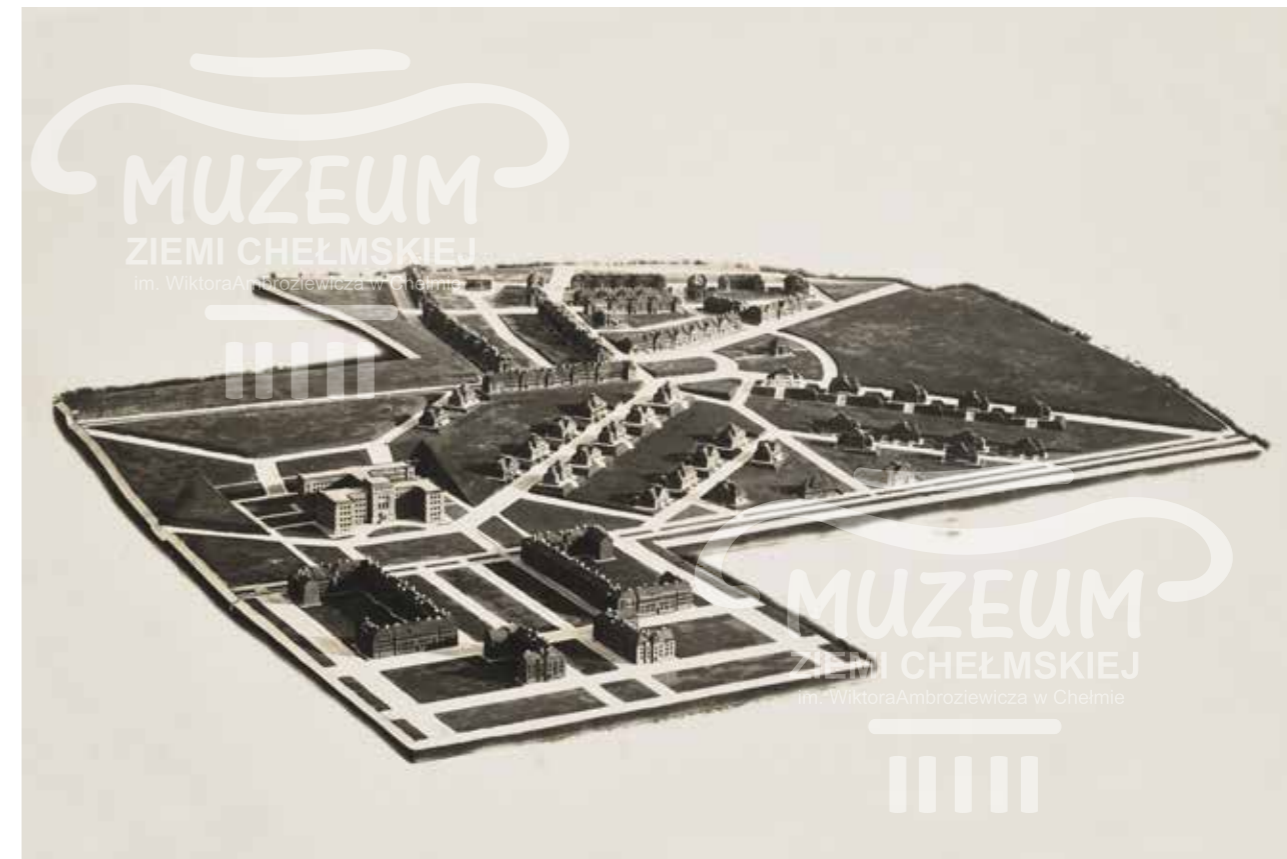


Plan budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej PKP w Chełmie. w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



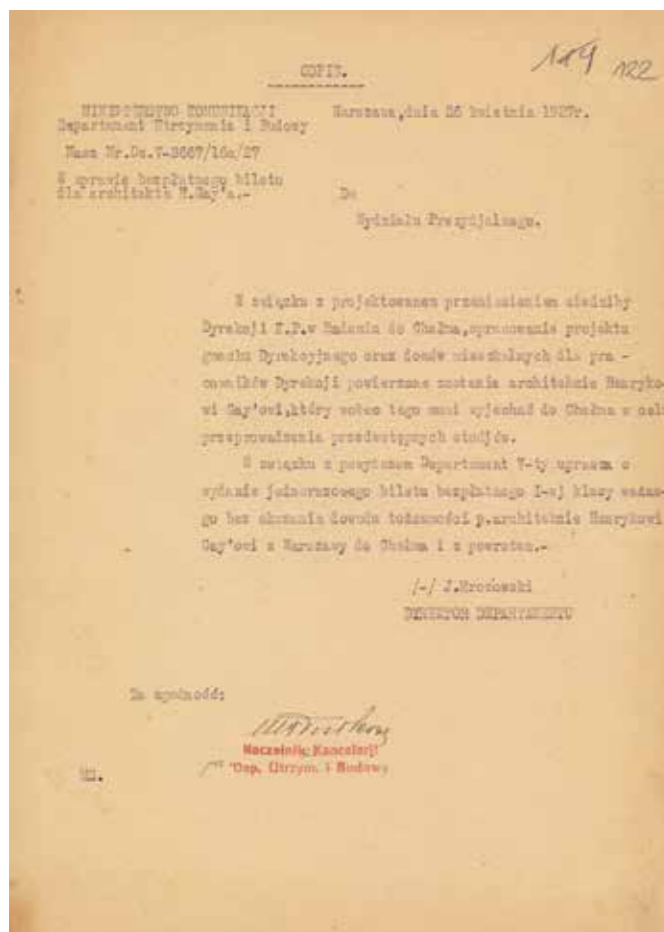


Projekt szkicowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie.
 w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie*
 zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.

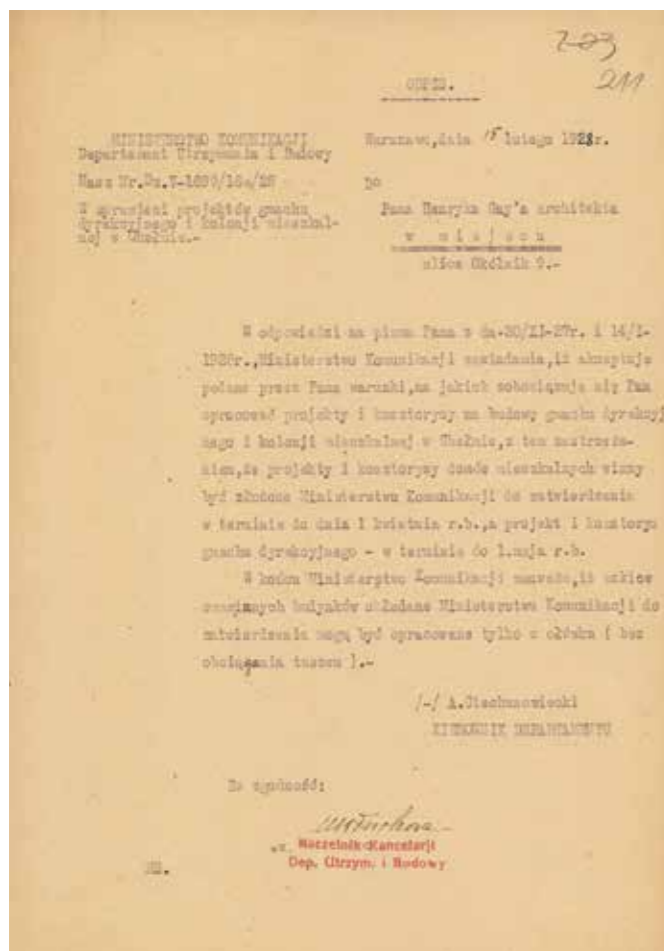


Projekt szkicowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie.
 zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/2286.

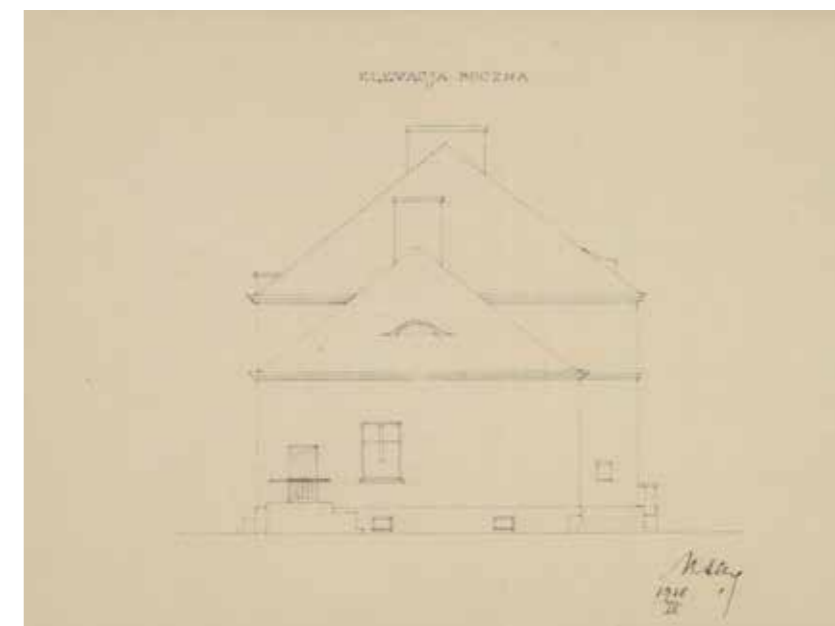
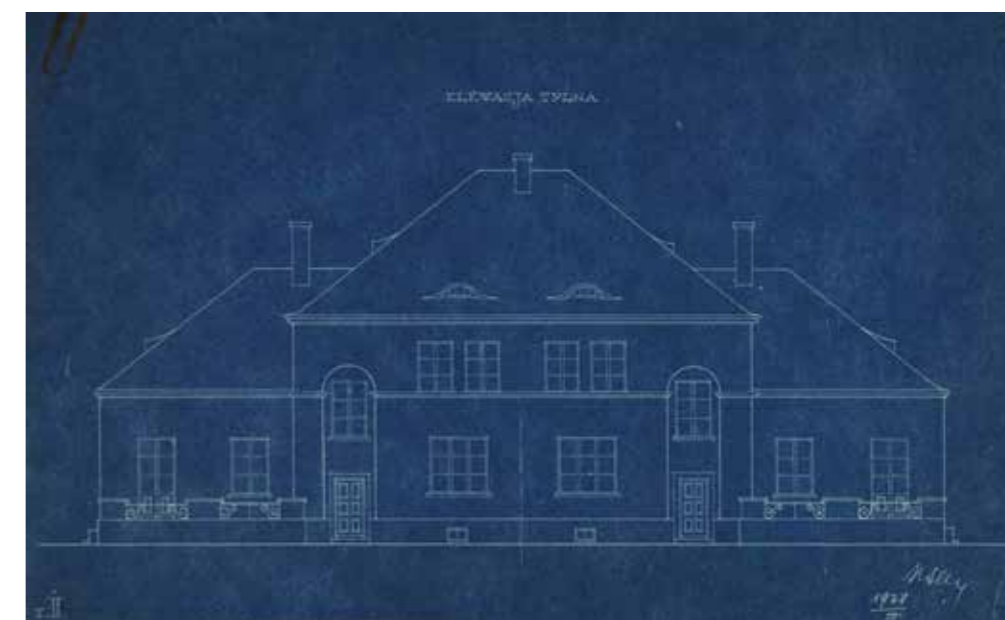
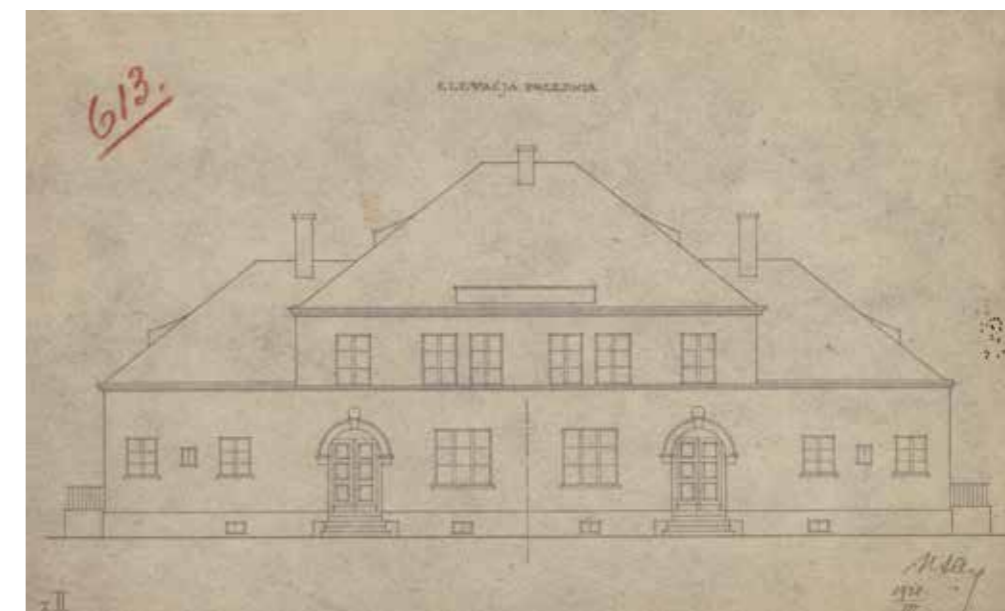




Odpis pisma nr V-3667/16a/27 Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy do Wydziału Prezydzialnego w sprawie bezpłatnego biletu dla architekta Henryka Gaya na podróż z Warszawy do Chełma i z powrotem; 26 kwietnia 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 122.

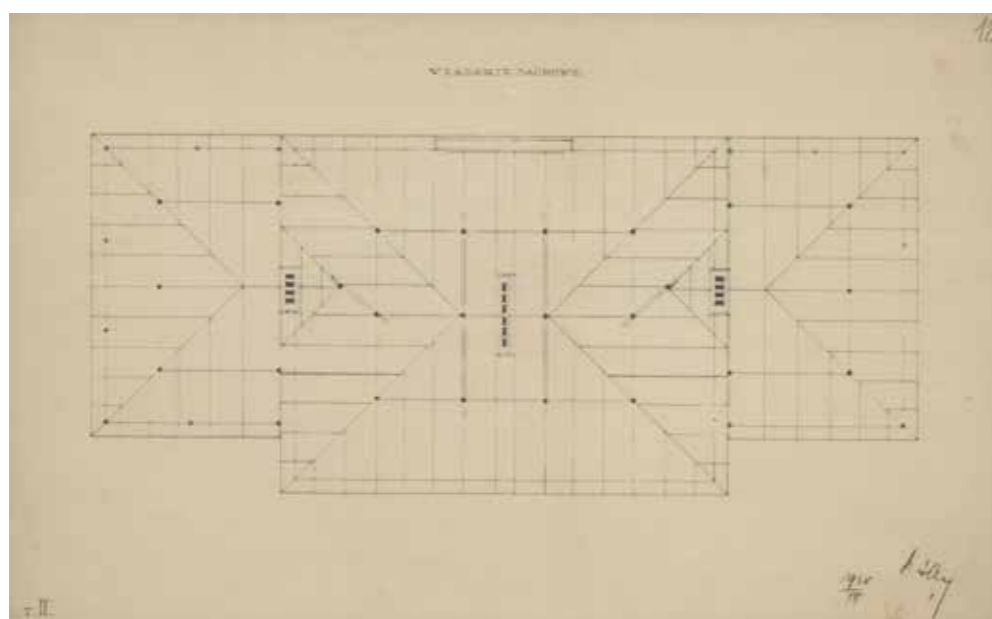
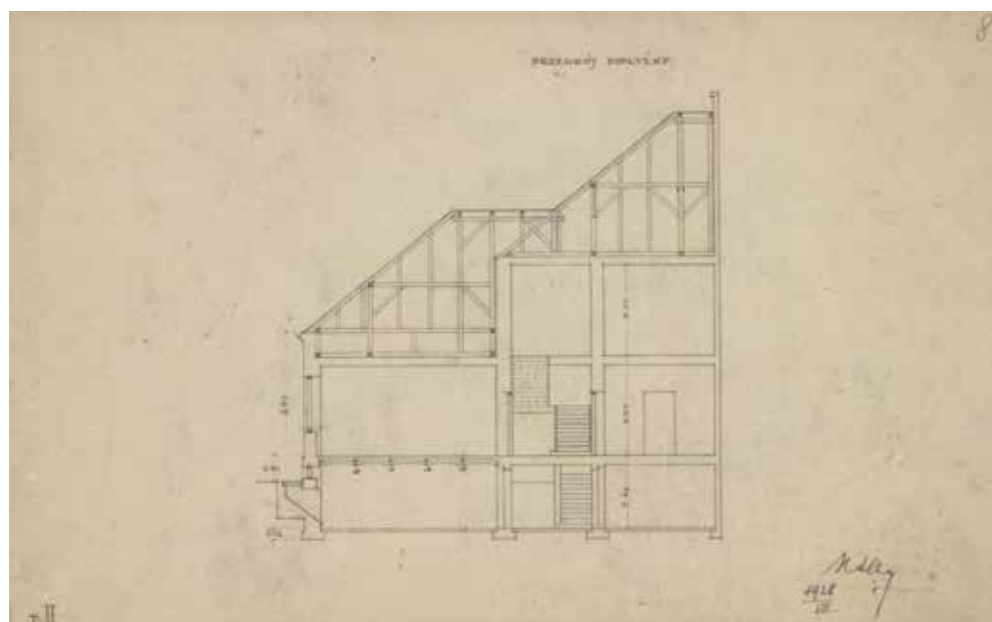
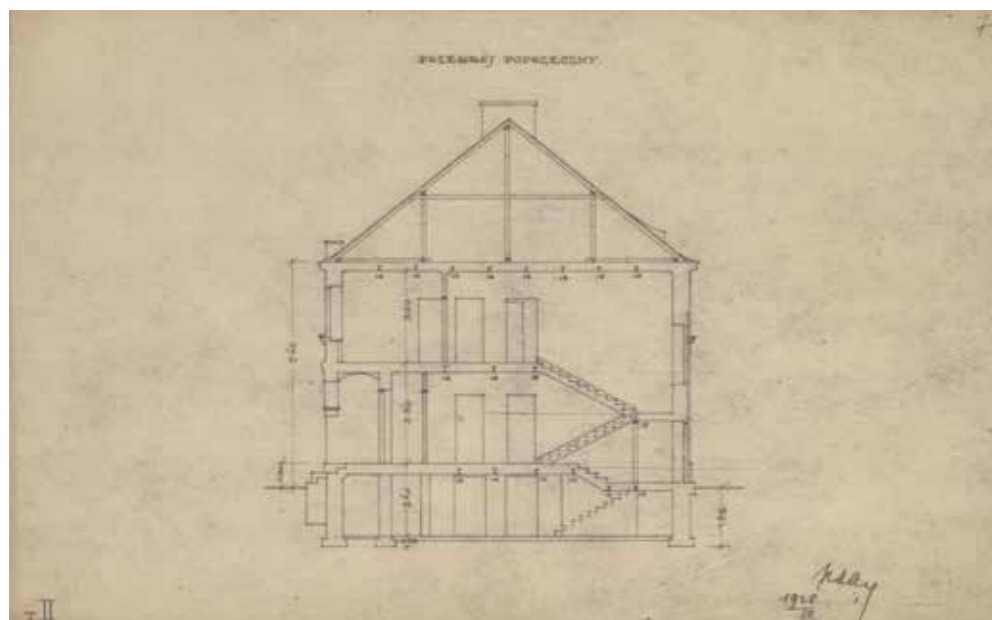


Odpis pisma nr V-1699/16a/28 Ministerstwa Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy do Henryka Gaya, architekta, w sprawie projektów gmachu dyrekcyjnego i kolonii mieszkalnej w Chełmie; 15 lutego 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 211.

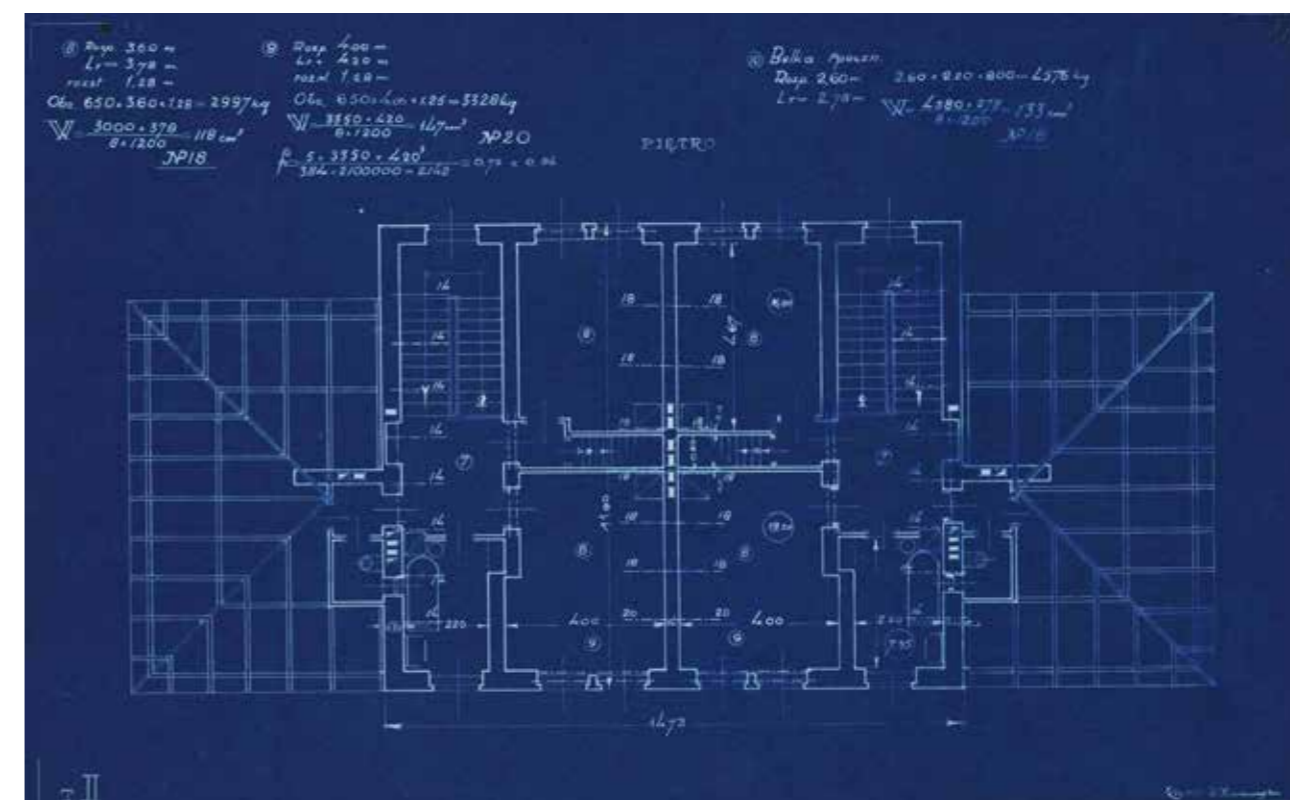
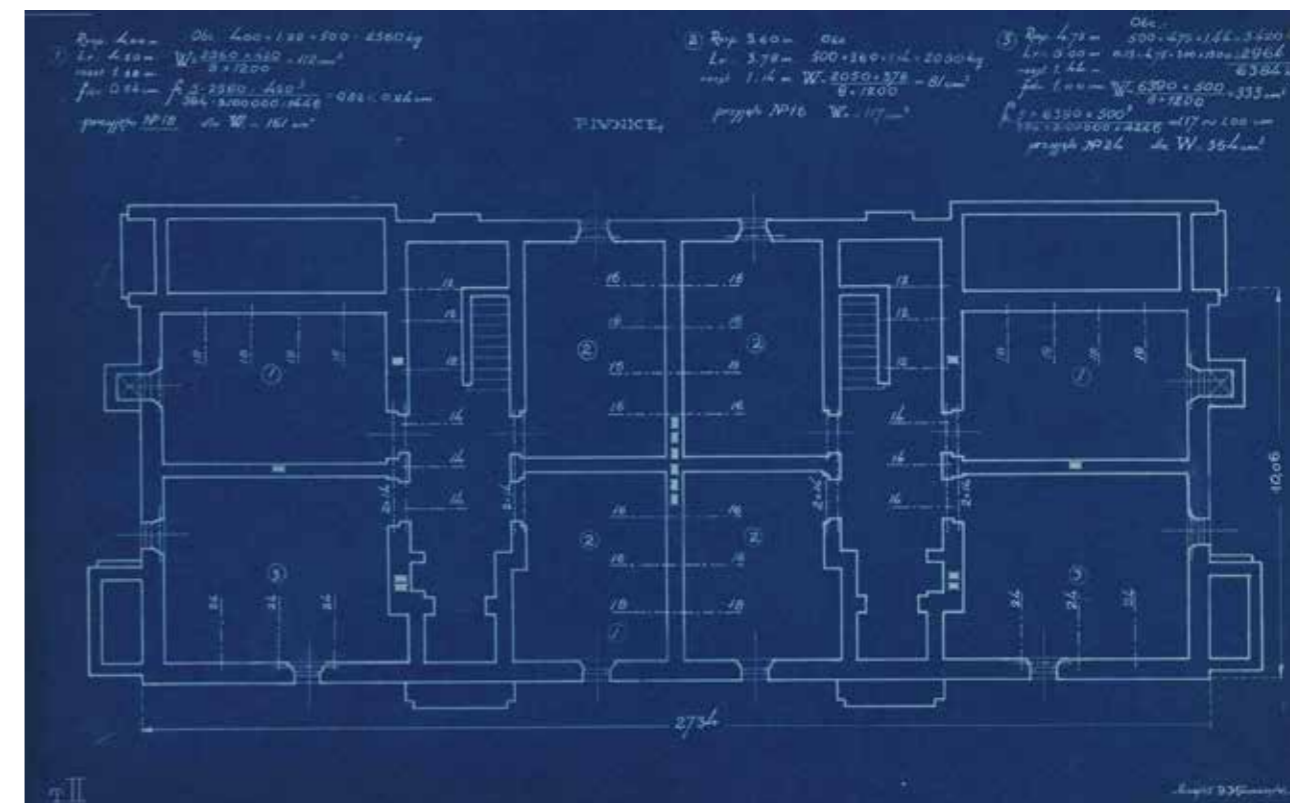


Projekt budynku, Typ II zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski [Projekt budynków użyteczności publicznej] - gmach Dykcji PKP w Chełmie Lub.; 1928 r.; sygn. 3291, k. 1, 5, 6.



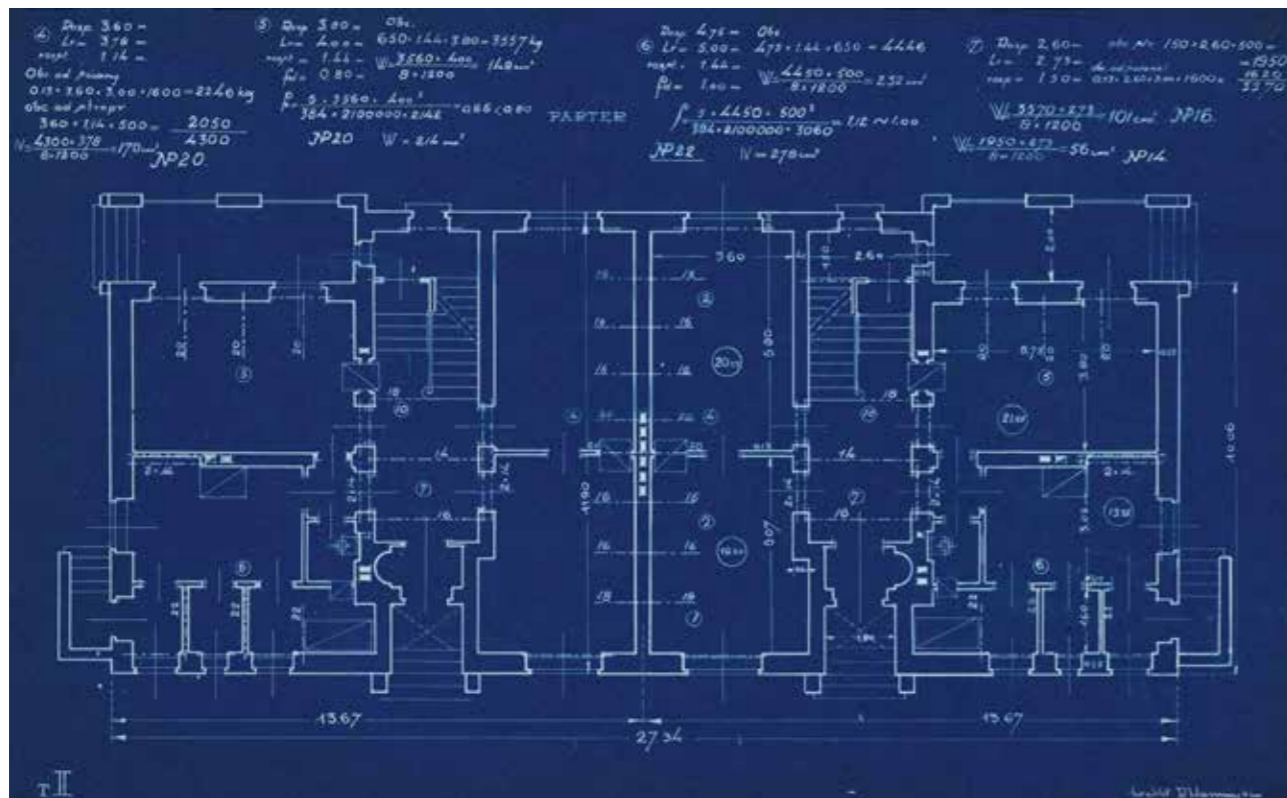


Projekt budynku, Typ II
zbiory: Archiwum
Państwowe w Lublinie,
Urząd Wojewódzki
Lubelski [Projekt
budynków użyteczności
publicznej] - gmach
Dyrekcji PKP w Chełmie
Lub.; 1928 r.; sygn.
3291, k. 7, 8, 12.

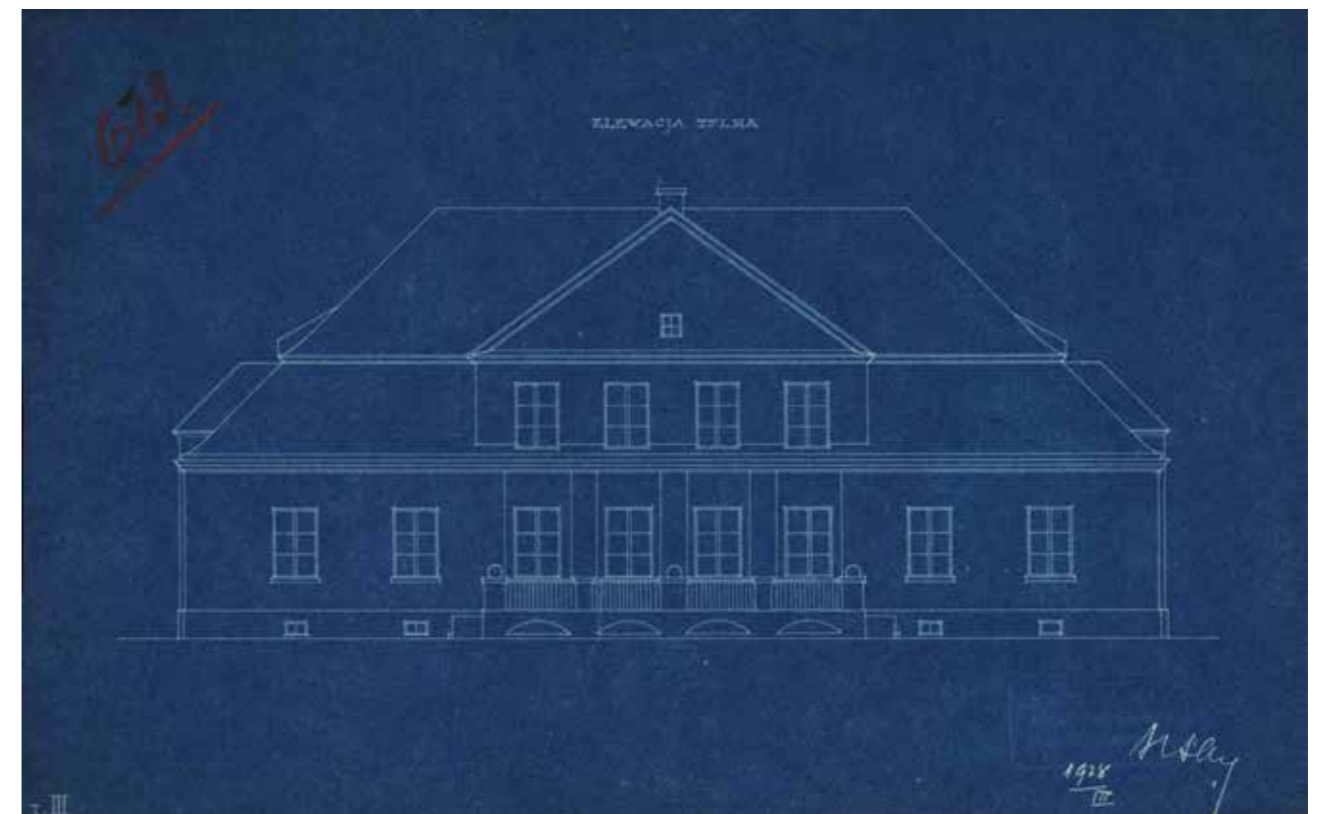


Projekt budynku, Typ II
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki
Lubelski [Projekt budynków użyteczności publicznej] - gmach
Dyrekcji PKP w Chełmie Lub.; 1928 r.; sygn. 3291, k. 9, 11.



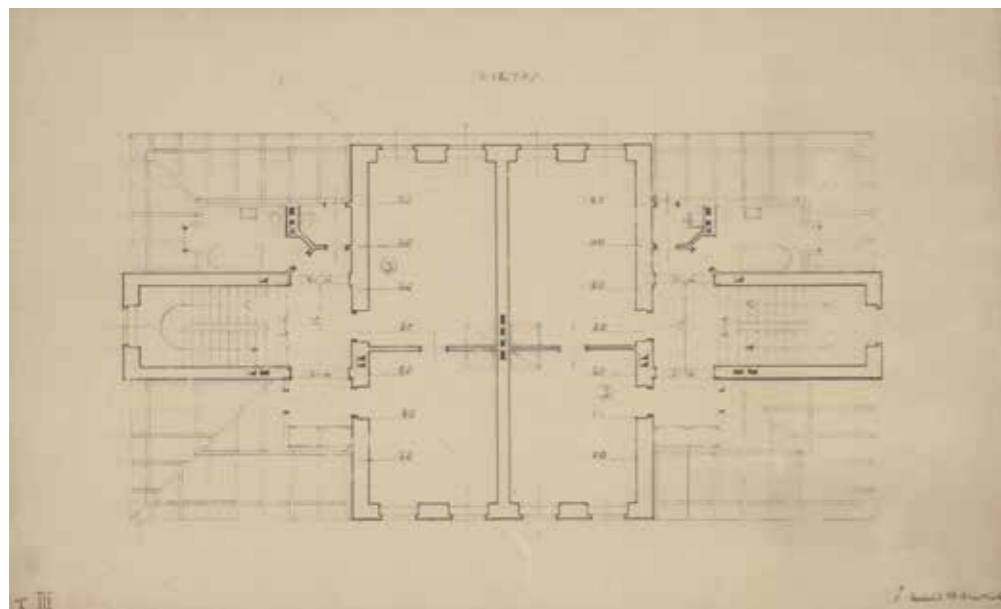


Projekt budynku, Typ II
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki
 Lubelski [Projekt budynków użyteczności publicznej] - gmach
 Dyrekcji PKP w Chełmie Lub.; 1928 r.; sygn. 3291, k. 10.

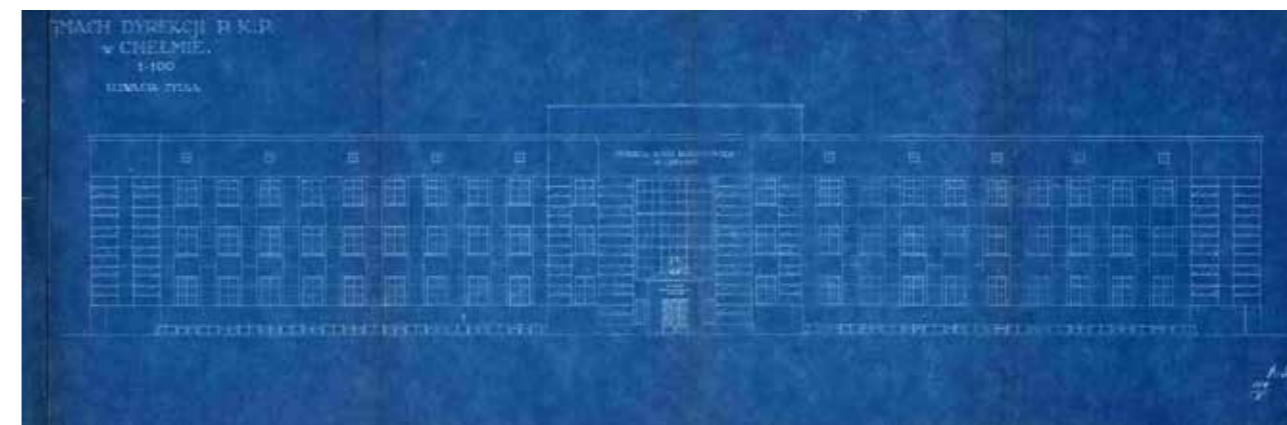
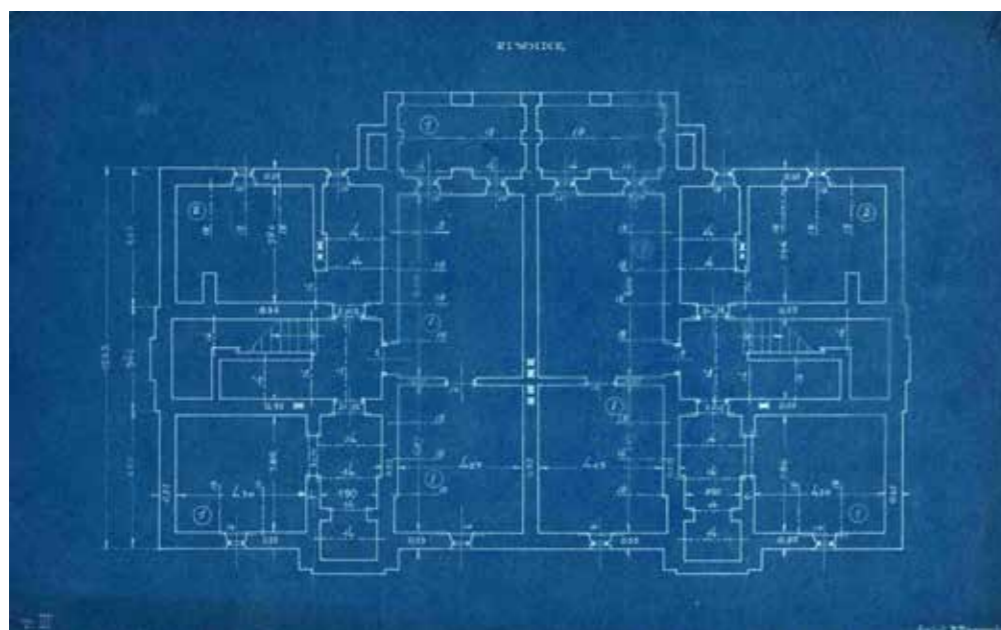
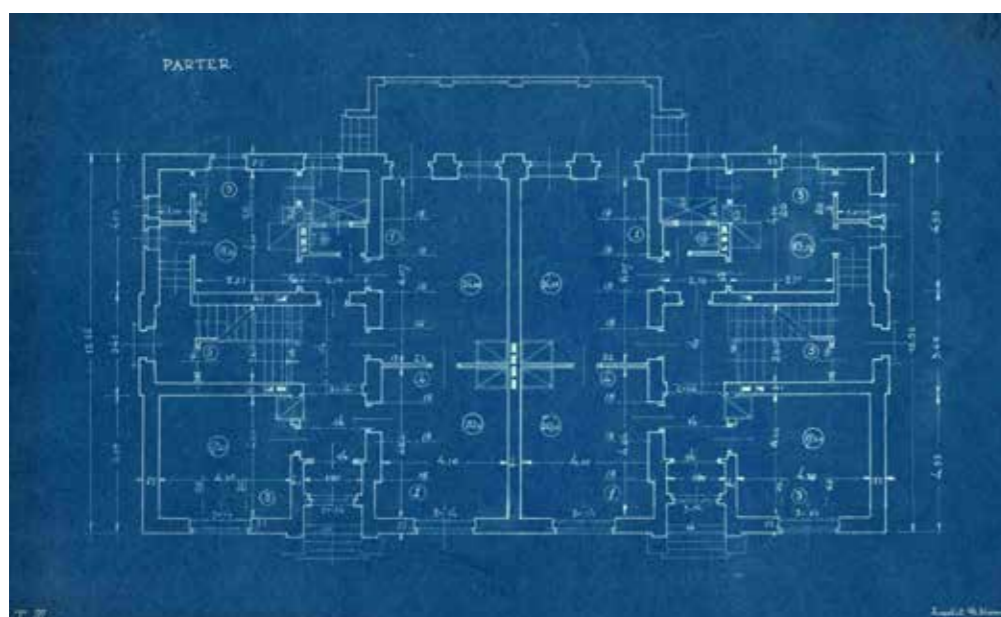


Projekt budynku, Typ III
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki
 Lubelski [Projekt budynków użyteczności publicznej] - gmach
 Dyrekcji PKP w Chełmie Lub.; 1928 r.; sygn. 3291, k. 2, 4.

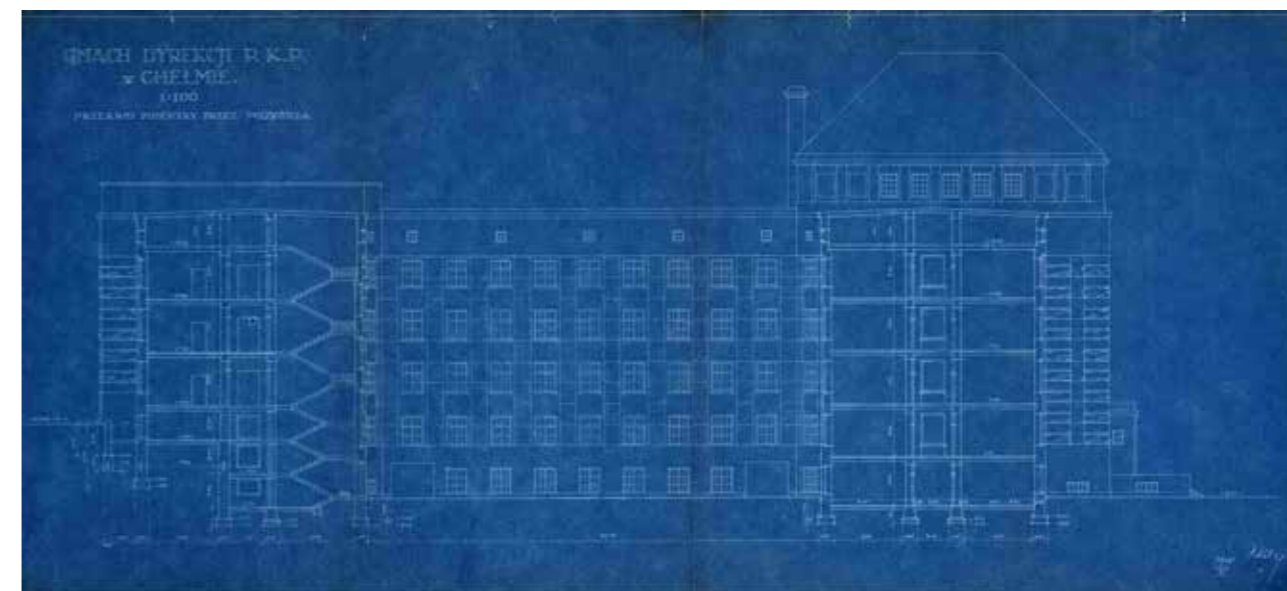




Projekt budynku, Typ III
zbiory: Archiwum
Państwowe w Lublinie,
Urząd Wojewódzki
Lubelski [Projekt
budynków użyteczności
publicznej] - gmach
Dyrekcji PKP w Chełmie
Lub.; 1928 r.; sygn.
3291, k. 3, 13, 14.



Projekt budynku gmachu Dyrekcji PKP, elewacja tylna. Projekt Henryk Gay; maj 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski [Projekt budynków
użyteczności publicznej] - gmach Dyrekcji PKP w Chełmie Lub.; sygn. 3291, k. 17.

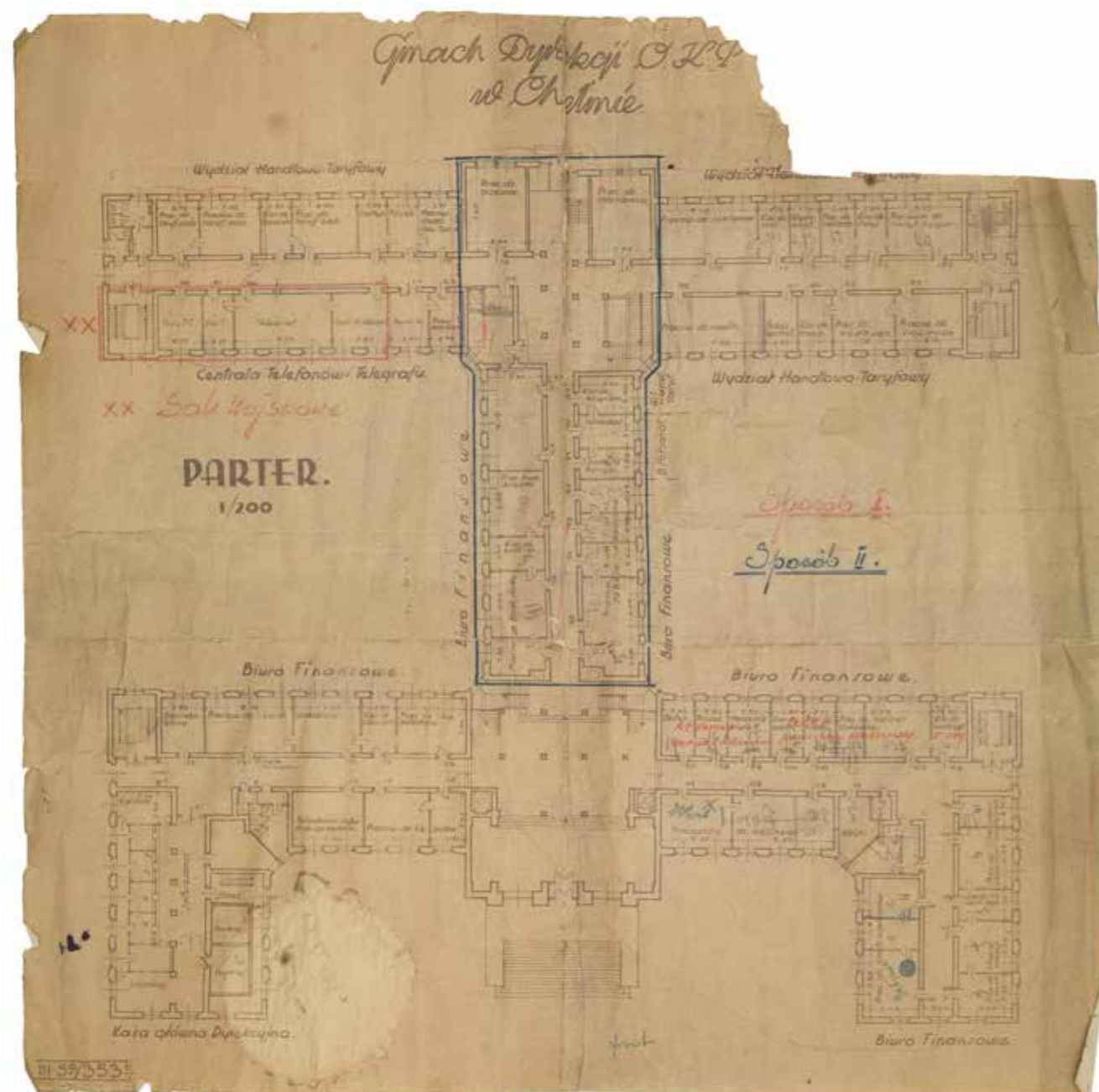


Projekt budynku gmachu Dyrekcji PKP, przekrój podłużny przez podwórza. Projekt Henryk Gay; maj 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski [Projekt budynków
użyteczności publicznej] - gmach Dyrekcji PKP w Chełmie Lub.; 1928 r.; sygn. 3291, k. 18.

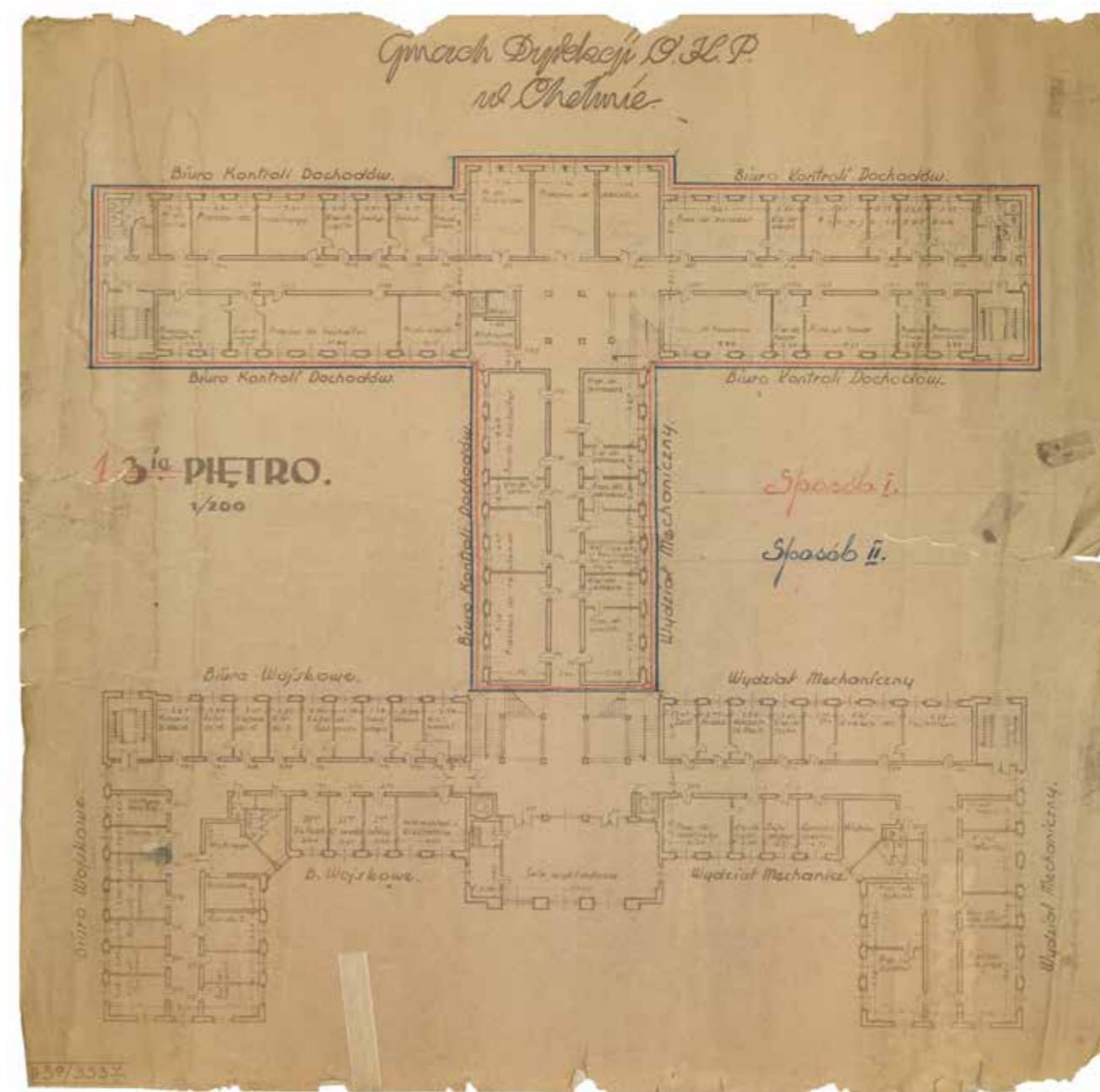


Projekt budynku gmachu Dyrekcji PKP, przekrój podłużny główny. Projekt Henryk Gay; maj 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski [Projekt budynków
użyteczności publicznej] - gmach Dyrekcji PKP w Chełmie Lub.; 1928 r.; sygn. 3291, k. 19.





Projekt budynku gmachu Dyrekcji OKP w Chełmie, parter.
zbiory: Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków
w Lublinie Delegatura w Chełmie.



Projekt budynku gmachu Dyrekcji OKP w Chełmie, trzecie piętro.
zbiory: Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków
w Lublinie Delegatura w Chełmie.



CHEŁM --- WIELKIM MIASTEM

Rozwój miasta postępować będzie z amerykańskim rozmachem.

Tak mówi p. Wojewoda Lubelski

Dyrekcja Kolejowa w Chełmie faktem niezaprzeczoną

W dniu 28 przybyła do Chełma specjalna Komisja złożona z p. p. Dyrektora Departamentu Min. Komunikacji inżyniera Ciechanowskiego; Prezesa Dyrekcji Kol. Radomskiej inż. Andrzejewskiego i Dyrektora Wydziału Drogowego inż. Rogińskiego.

Komisja przybyła w celu ostatecznego ustalenia na gruncie miejsca, gdzie stanie wielki gmach mieszczący Urzędy Dyrekcyjne.

Po dokładnym zbadaniu terenu i porównaniu planu sporządzonego przez Dyrekcję Ramomską z planem rozbudowy miasta, który posiada Magistrat, zaszła potrzeba uzgodnienia tych planów. W tym celu w dniu 1 go marca odbyła się w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie kon-

ferencja, w której z ramienia miasta brał udział p. burmistrz Gutt.

W czasie pobytu Komisji p. burmistrz dowiedział się, że w pierwszych dniach przybywa do Chełma kierownik robót. W ciągu 3 miesięcy staną 4 domy drewniane na mieszkanie kierownika robót, przeznaczenie biur i mieszkania dla administracji budowy. Główny gmach dyrekcyjny o powierzchni 80 x 80 mtr. już w tym roku zostanie zbudowany i pokryty dachem przed zimą. Rząd na te roboty wyasygnował sumę 10 milionów zł.

[pisownia oryginalna]

Chełm – wielkim miastem, „Zwierciadło” 1928, nr 10 (230), s. 4.

P. Wojewoda Lubelski w Chełmie

Dnia 29 lutego przybył do Chełma Wojewoda Lubelski, p. A. Remiszewski. Po zwiedzeniu Urzędu Starościńskiego i biura Wydziału Powiatowego, p. Wojewoda przybył do Magistratu miasta Chełma.

Rząd troszczy się o potrzeby Chełma

W gabinecie p. burmistrza zebrał się wszyscy członkowie Magistratu: Burmistrz p. Stanisław Gutt, wiceburmistrz p. Włodzimierz Terpitz i ławnicy Leon Bombol, Antoni Dziaduszyński, Mordko Iwry oraz pp. inż. Flakowicz Fąfrowicz budowniczy miejski.

Pan Wojewoda oświadczył zebranym, iż przybył, aby się zapoznać z potrzebami miasta przed którym otwierają się warunki do amerykańskiego rozmachu w rozbudowie.

Rząd doceniając znaczenie rozwoju Chełma, który stanie się wkrótce jednym z większych miast w Województwie, pójdzie Zarządowi miasta na rękę w uwzględnieniu wszelkich jego potrzeb a szczególnie w kierunku kredytu na roboty inwestycyjne w związku z budową gmachu dla Dyrekcji Kolejowej i wywiązaniem się z zobowiązań jakie poczyniło miasto Dyrekcji t. j. zbudowanie dróg (ulice) dla połączenia nowej dzielnicy ze starym miastem i ze stacją kolejową.

W odpowiedzi zabrał głos p. burmistrz Gutt, wyłuszczył kolejno postulaty miasta.

Niewłaściwa parcelacja.

Pierwszym najważniejszym postulatem jest zabezpieczenie interesów miasta przy parcelacji przeznaczonego na rozbudowę majątku Starostwo. Urząd Ziemski nie przydzielił dla miasta odpowiednich terenów na targowicę, gmachy użyteczności publicznej, na parki, skwery i t. p. Cała reszta, pozostała z terenów dyrekcyjnych rozdzielona została na działki prywatne pomiędzy kooperatywy.

Miastu trzeba kredytów

Na budowę ulic, dróg narazie około 4 eh kilometrów.

— *A jak ze światłem?* — pyta p. Wojewoda — wasza elektrownia zdolna jest obsłużyć Dyrekcję i nowe miasto?

— Wykluczone — odpowiada p. inż. Flakowicz — za mała i za słabe ma maszyny nasza elektrownia.

— Trzeba nową postawić mówi p. Wojewoda. A na jak długo mają koncesję obecni dzierżawcy?

— Jeszcze na 22 lata.

— Stara Rada i stary Magistrat — mówi dalej p. Wojewoda zwracając się do p. Terpitz — wielki błąd po-

pełniły oddając najbardziej zyskowne przedsiębiorstwo miejskie w ręce prywatne. Nowy magistrat (do p. Gutta) — musi to naprawić.

Wodociągi — referuje dalej p. Gutt musimy również budować. Sądzę że uda nam się to uczynić przy okazji budowania wielkiej studni artezyjskiej przez Dyrekcję dla zaopatrzenia budowy w wodę. Wodociągi przeprowadzimy, oczywiście, najpierw w starym mieście przez co zrobimy dogodność dla mieszkańców i od razu będzie dochód.

Gmachy dla szkół powszechnych to jest jedna z największych bolączek...

— Ale zamiast szkół najpierw budowaliście teatr — przerywa p. Wojewoda — Chełm jest w całej Rzeczypospolitej sławnym miastem z tego, że teatr uważa za rzecz pilniejszą od szkoły!

— Panie Wojewodo — odzywa się p. wice-burmistrz Terpitz. — Nie tyle o sam teatr, ile o większą salę, w której możnaby nie tylko teatr, ale zebrania i obchody odbywać. Na pomieszczenie szkół można lokal w Chełmie wynająć. Ale sali większej miasto nie ma dotychczas. Zresztą i teatr nie mniejsze od szkoły posiada znaczenie.

Szpital — referuje p. burmistrz również musimy w najbliższej przyszłości budować.

— Najlepiej zrobicie, gdy szpital budować będziecie wspólnie z Sejmikiem. Szpital wam dochodów przecież dawać nie będzie, więc niema potrzeby obawiać się o podział zysków. A wspólnymi siłami taniej budowa wyniesie — dorzucą znowu p. Wojewoda.

Dalej p. burmistrz poruszył sprawę budowy baraków dla bezdomnych i tych, którzy mieszkają w budynkach gubernialnych, a które to budynki przeznaczone są na szpital dla umysłowo chorych dla 3 województw oraz budowę łaźni miejskiej.

A na samym końcu, powracając jeszcze raz do sprawy rozbudowy miasta i dotrzymania zobowiązania dla Dyrekcji, p. burmistrz zwrócił się z prośbą do p. Wojewody aby tenże użył wszelkiego wpływu do przyspieszenia usunięcia z majątku Starostwo obecnego dzierżawcy p. Lachmana gdyż niemożliwa jest żadna robota na gruncie, który znajduje się w posiadaniu prywatnej jednostki.

P. Wojewoda wysłuchawszy postulatów zgłoszonych przez Zarząd miasta oświadczył, że uczyni wszystko, aby były uwzględnione. I jeszcze raz zapewnił przedstawicieli miasta że Rząd przyjdzie z wszelką pomocą tym poczynaniom Magistratu które mają na celu rozwój Chełma.

Dowiedziawszy się o rezultatach spisu ludności, oświadczył że wydzielenie miasta nastąpi w jaknajkrótszym czasie; zaś p. staroście Miedzyblockiemu Przewodniczącemu Sejmiku, który towarzyszył p. Wojewodzie w Magistracie, oświadczył, że Sejmik już w tym roku nie może liczyć na żadne podatki z miasta.

* * *

Zarówno sama wizyta, jak ważne oświadczenia najwyższego przedstawiciela Państwa w naszym województwie napełniać muszą serca Chełmian radością że Rząd obecny interesuje się naszymi bolączkami i naszymi przedsięwzięciami oraz mieć nadzieję że tenże Rząd dla rozwoju naszego grodu nietylko czyni więcej niż nasze wszystkie poprzednie rządy ale że uczyni On więcej niż zaborczy rząd carski, który przez budowę guberni również wzmógł ruch budowlany w mieście, co moskale robili nam na złość dla zabicia polskości, to nasz własny polski rząd czyni tutaj dla większego jej wzmocnienia.

[pisownia oryginalna]

P. Wojewoda Lubelski w Chełmie [fragment], „Zwierciadło” 1928, nr 10 (230), s. 4.



PROTOKÓŁ

86

spisany w sprawie placu zabudowy miasta Chełm na terenach b. majątku "Starostwo - Oblonie"

Obecni:

Ins. Piotrowski - inżynier Oddziału budowl. Urzędu Wojewódzkiego
 Ins. Słomicki - inżynier Urzędu Wojewódzkiego Lubelskiego,
 Ins. Jakubowski - przedstawiciel Dyrekcji K.S. z Radomia,
 Ins. Kuncewicz - przedstawiciel Wydziału Architektonicznego w Warszawie,
 Ins. Gaj architekt, projektujący gmachy Dyrekcji Radomskiej,
 Ins. Piskiewicz - inżynier IV. Oddziału Drogowego,
 St. Gutt - burmistrz miasta Chełm
 W. Pisko kierownik Powiatowego Urzędu Miejskiego w Chełmie,
 W. Ornatowski - zastępca starosty
 Władysław Pafrowicz - budowniczy miejski
 Ins. K. Piskiewicz - architekt powiatowy.

Po zgłoszeniu przez burmistrza i wyjawieniu celu zebrania referował sprawę architekt powiatowy i przytoczył zarządy ze strony magistrata i władz administracyjnych i ins. przeciwko zakładowi, sporządzone przez Okręgowy Urząd Miejski.

P. Kowalski Pisko wyłożył historię powstania zakładu roszudy oraz sposób w jaki wspólnie z magistratem rzecz ta przeprowadził w Pow. Urzędzie Miejskim. W rezultacie wyłożyła się dłuższa dyskusja na temat istniejącego już zakładu roszudy, sporządzanego przez magistrata w skali 1 : 2500 i nowo-sporządzonego zakładu przez Pow. Urząd Miejski w skali 1 : 5000.

Obecni, działający w imieniu miasta, oraz Urzędu Wojewódzkiego uznali, że Pow. Urząd Miejski nie może przyjąć dla miasta w ogóle nie ma planów inwestycyjnych, brak środków o zwartem zabudowaniu oraz brak opracowania szkiców pod kątem architektonicznym i urbanistycznym. Oprócz tego działki o powierzchni 2.000 m.² uznano za zbyt wielkie i nie wykorzystujące tereny, szczególnie w przyszłych blokach o zabudowaniu zwartym.

I dyskusji wyłonił się projekt uszczuplenia gmachu roszudy. Na urzędzie burmistrz wyraził jak w planie opracowanym przez magistrata. Na urzędzie

- 2 -

87

czyśnięcia tego projektu przydzielony teren przez Pow. Urząd Miejski okazuje się zbyt szczupły wobec czego zachodzi potrzeba przesunięcia granicy wschodniej terenu - jeszcze dalej na wschód. Wskazano że ścieżka Dyrekcji Kolejowej pozostała na terenach projektowanych przez Dyrekcję Radomską po ostateczaniu i połączeniu ich z projektem magistrata.

Przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji ins. Gaj, i ins. Jakubowski projekt umieszczenia głównego budynku na osi dworca kolejowego akceptują, przy czym p. Gaj jako projektodawca obowiązuje się utrzymać kierunki głównej arterii komunikacyjnych planu wydanego przez magistrata i nie będzie przeprowadzał formalnie zatwierdzenie szkicu zabudowy miasta w przeciągu 4-ech tygodni.

Przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji ins. Gaj, i ins. Jakubowski projekt umieszczenia głównego budynku na osi dworca kolejowego akceptują, przy czym p. Gaj jako projektodawca obowiązuje się utrzymać kierunki głównej arterii komunikacyjnych planu wydanego przez magistrata i nie będzie przeprowadzał formalnie zatwierdzenie szkicu zabudowy miasta w przeciągu 4-ech tygodni.

"obranie wyrażili opinię, że tereny parcelowane winny być zabudowane pod nadzorem Ministerstwa Robót Publicznych. Magistrat w dniu wobec tego spowodował przejęcie terenu przez M.R.P. w całości parcelowanego majątku z wyjątkiem terenów rolnych, terenów stacji kolejowej i terenów Szkoły w Głazowie.

Oprócz tego zebrani w związku z planem zabudowy usiedli za konieczne niezwłoczne opracowanie planów podziemnych i regulacyjnych całego miasta przez magistrata miasta Chełm.

Przyjął przez Pow. Urząd Miejski dalszych potrzebnych parcel głównego placu od strony wschodniej teren Dyrekcji pod gmach główny winien nastąpić w terminie jaknajkrótszym.

Kierownik P.U.M. oświadczył, że projekt parcelacji majątku państwa "Starostwo - Oblonie" był przez P.U.M. opracowany w porozumieniu z magistratem m. Chełm i został zaakceptowany przez O.U.M. w Lublinie na mocy art. 56 ust. 2 wyk. Rad. polnej z dnia 25/III.28 r. Orzeczenia powyższe jest ostateczne i zamknięciem w urzędzie instytucji nie podlega.

Chełm, dnia 12 marca, 1928 r.

M. Piotrowski
A. Kuncewicz
W. Ornatowski
Władysław Pafrowicz
St. Gutt
W. Pisko
K. Piskiewicz

Sprawa terenu pod Komisją m. Chełm
omówiono w dniu 12.3.28
10.04.28

Protokół spisany w sprawie placu zabudowy miasta Chełm na terenach byłego majątku Starostwo-Oblonie; 12 marca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 751, k. 86-87.

332/193

Wojewoda Lubelski
 Lublin, dnia 12 marca 1928 r.

L-3824/DR/3

Przedmiot: folwark "Starostwo-Oblonie" miły Krzywizki pow. Chełmskiego - przekazanie pod zarząd organów M.R.P.

Ministerstwa Robót Publicznych
 WARSZAWA

Do wschodniej granicy administracyjnej m. Chełm na przylega folwark, stanowiący własność Skarbu Państwa, t.j. "Starostwo-Oblonie", położony na terenie gminy wiejskiej Krzywizki na osi dworca kolejowego w Chełmie, między ruchliwymi ulicami Kolejową i Rubieszowską u podnóża t.j. "Górki Katedralnej" o pow. około 337 ha.

Wydany folwark znajduje się obecnie w zarządzie organów Ministerstwa Reform Rolnych, objęty dla celów parcelacji.

Projekt parcelacji zatwierdzony przez Okręgowy Urząd Miejski, przewiduje oprócz około 30 ha dla potrzeb Dyrekcji Kolei Państwowych szeregu działek budowlanych dla kooperatyw budowlanych, oraz potrzeb takich jak budowy gmachów dla instytucji użyteczności publicznej.

Osoba miejska m. Chełm jest zainteresowana w omawianym terenie, jako mający być w przyszłości wieloletni w granice administracyjne m. wielkiego Chełm, wykazała teren ten jako jeden z najdroższych, o który powinna ubiegać się dla celów roszudy.

Wskazanie omawianego terenu w granicach administracyjnych miasta Chełm ma dla ostatecznego ten większe znaczenie obecnie, wobec zamierzonego wydzielenia go z powiatowego "miastu Komunalnego.

683

Plan zabudowania omawianego terenu jest już opracowany i w najbliższej przyszłości zostanie uchwalony zgodnie z Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16.11.1928 r. Dz.U. Nr. 23/.

W tym stanie rzeczy interes dobra ogólnego wogóle, a miasta w szczególności, wymaga by teren ten już obecnie znalazł się w zarządzie kompetentnych w sprawach budowlanych i roszudy organów władzy państwowej.

Wobec powyższego uprzejmie proszę o spowodowanie przekazania omawianego terenu pod zarząd organów Ministerstwa Robót Publicznych.

Wojewoda Lubelski

Odpis pisma nr 3824/DR/3 Wojewody Lubelskiego do Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie w sprawie przekazania folwarku Starostwo-Oblonie pod zarząd M. R. P.; marzec 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 332-333.



Kierownictwo budowy
Główna Dyrekcja Kolejowej
i Kolonii Mieszkalnej
w Chełmie.

Warszawa dnia 20 maja 1928r.

Magistrat Miasta Chełm
Do Zarządu miasta
Chełm, dnia 20 maja 1928r.

T dnia 20 kwietnia 1928 roku na posiedzeniu kierownictwa poszczególnych ugrupowań rady miasta Chełm ogłoszono uchwałę następującej treści: wykonania poszczególnych zobowiązań miasta Chełm w związku z przeniesieniem Dyrekcji Kolejowej, a smartych w protokole posiedzenia Rady Miejskiej z dnia 2 kwietnia 1928r.

- 1/ Wybrakowania albo dalszej pracy Dyrekcji.
- 2/ Sprzedania projektu wodociągu i kanalizacji.
- 3/ Wykonania tych dwóch budów w zakresie dotychczas skwalifikowania i wyposażenia w wody dalszej Dyrekcji.

Miasto zobowiązało się na ten cel wydatkować, zgodnie z protokołem wydatki w wysokości 200.000 złotych, jeżeli zaś powiatu Chełmskiego 50.000 złotych, resztę zaś płać do kasy miejskiej w ratach rocznych po 50.000 złotych.

Ministerstwo Komunikacji odczytawszy nie stłonił by zarząd miasta Chełm dążyć do realizowania tego programu i wyznaczenia Pana Prezydenta Miasta i p. Starosty jako przedstawicieli p. Wojewody i nie brak obaw lecz brak środków materialnych wpływa na opóźnienie realizacji, nie mogą awaryjnie na szali; na tymże posiedzeniu wyrażono iż Ministerstwo Komunikacji zdaje sobie sprawę iż miasto znajduje się w ciężkiej sytuacji materialnej i gotowe jest stać się kredyt, w granicach robót przewidzianych bezpodważalnie z przeniesieniem Dyrekcji. Co do opor-

centowania wyrażono iż wobec przysięgającej opłaty miasta za korzystanie z wodociągu i kanalizacji oprocentowanie wydatkowanej przez miasto na ten cel sumy nie będzie uciążliwym, i że się z latwością wyrówna, oprocentowanie zaś sum wydanych na krótki, wobec wydanej pomocy Sejmiku nie naciska na budowę miasta.

Powinno się os. dnia konferencji opłaca jak drugi miesiąc bo jednakże nie daje się zaważyć by miasto oświadczyło przystąpić do realizacji tych zobowiązań i wszystkie powyższe przytoczone sprawy nie zostały realnie pominięte.

Szczegółowo się jeszcze raz z próbą o uściśleniu ni. opor. dał w formie konkretnego programu realizacji tych robót góra lasy w tych obszarach informowanie władzy państwowej o postępowaniu.

Magistrat Miasta Chełm

Kierownik Kierownictwa Budowy.

Otrzymują:
Magistrat m. Chełm
p. Wojewoda Lubelski do wiadomości
p. Starosta powiatu Chełmskiego.

PROTOKÓŁ

ostatniego posiedzenia Dyrekcji Radomskiej Polskich Kolei Państwowych przez Powiatowy Urząd Ziemiański w Chełmie - numeru 50 m. i przeznaczającego do parcelacji majątku państwowego "Starostwo Chełm vel Oblonie" w gminie Krzywiczki pow. Chełmskiego.

Splono w Chełmie dnia 15. maja 1928 roku.

Owem i:
z radnia Pow. Urzędu Ziemiańskiego w Chełmie - Podkomisarz Ziemiański Władysław Pytko, -
z radnia Dyrekcji Radomskiej P.K.P. Stanisław IV. Osiński, Urzędnik Inst. Stanisław Filipowicz
Przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji - Inst. Ignacy Skonieczny
Przedstawiciel Wydziału Przemysłu Dyrekcji Radomskiej P.K.P. St. Anonimowy Jan Jaroczyński
Przedstawiciel magistrata w Chełmie - Karolista Stanisław Gutta

Na skutek polecenia Głównego Urzędu Ziemiańskiego z dnia 3-go maja 1928 r. Nr. 6213/S-Podkomisarz Ziemiański Władysław Pytko przedłożył Instytutowi Stanisławowi Filipowiczowi wzajemnie około 50 ha, podlegających parcelacji z przeznaczeniem do parcelacji majątku państwowego "Starostwo Chełm vel Oblonie" w granicach ustalonych przez wydziałem inst. podpisanych podoba ogólnie za tymczasem, które to granice oznaczono są na mapie z dnia 15-go maja 1928 r. z tytułem "Starostwo Chełm vel Oblonie" z dnia 15-go maja 1928 r.

Mapę tę przedłożył wydziałem inst. z dnia 15-go maja 1928 r. z tytułem "Starostwo Chełm vel Oblonie" z dnia 15-go maja 1928 r.

Mapę tę przedłożył wydziałem inst. z dnia 15-go maja 1928 r. z tytułem "Starostwo Chełm vel Oblonie" z dnia 15-go maja 1928 r.

Przewodniczący i
Podkomisarz Ziemiański w Chełmie
Władysław Pytko

Przyjmuje i
Instytut Stanisław Filipowicz
Instytut Stanisław Filipowicz

Wojewoda Lubelski
L. 3517/Sm.
Opis
Chełm, dnia 12 czerwca 1928 r.

Przedkładać w sprawie robót inwestycyjnych w m. Chełmie w związku z przeniesieniem Dyrekcji Kolejowej.

Do
MAGISTRATU
m. Chełm.

V związku z odezwą kierownictwa budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie z dnia 10/V-28 r. Nr. 11 5122/28 wyrażoną Magistrat do przedstawienia programu realizacji robót inwestycyjnych i ich wykonania w obrębie terenu przyznanej Dyrekcji Kolejowej komunikacji, że według udzielonych od prosy inst. Chełmskiego, korespondencja wysłana kierownictwa informacji Dł. komunikacji gotowa jest udzielić Magistratowi m. Chełm odpowiedniego kredytu na:

- 1/ wybudowanie projektowanej drogi,
- 2/ wyposażenia piwnie wodociągowej i kanalizacyjnej dla całego miasta Chełm,
- 3/ budowy wodociągu i kanalizacji w obrębie terenów zajętych przez Dyrekcję Kolejową.

Wobec powyższego wyraz Magistrat do natychmiastowego podjęcia odpowiedzialności starosty oświadczenia propozycji przez Dł. komunikacji kredytu na wykonanie robót inwestycyjnych i przedstawienie kierownictwa budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej wymaganych materiałów.

O wykonaniu powyższego proszę mi bezpodważalnie powiadomić a jednocześnie o problemie i stanie robót inwestycyjnych Magistrat przekaże mi będzie sprawozdanie co z tymczasem.

Wojewoda Lubelski
w. z. /-/ Karolista.

Za zgodność:
Magistrat
Instytut Stanisław Filipowicz

Pismo kierownictwa budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie do Zarządu miasta Chełm dotyczące terminów wykonania poszczególnych zobowiązań miasta zawartych w protokole posiedzenia Rady Miejskiej z 2 kwietnia 1927 r., w związku z przeniesieniem Dyrekcji Kolejowej; 10 maja 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 51-52.

Wokół dyrekcji kolejowej.
Komisja komunikacyjna na posiedzeniu 25 b. m. 17 głosami przeciw 11 zdecydowała przeniesienie Radomskiej Dyrekcji Kolejowej do Chełma. Może narzeczcie coś z tego będzie, ale teraz pora do pracy dla magistrata aby sprawy nie zaniedbywał, bo od tego zależy rozwój miasta, a mamy przecież burmistrza znawcę spraw kolejowych. Czekamy.
Wokół dyrekcji kolejowej, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 23, s. 3.

Odpis pisma nr 3517/Sm. Wojewody Lubelskiego do Magistratu Miasta Chełm w sprawie robót inwestycyjnych w związku z przeniesieniem Dyrekcji Kolejowej; 12 czerwca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 50.

Protokół ostatecznego przekazania Dyrekcji Radomskiej Polskich Kolei Państwowych przez Powiatowy Urząd Ziemiański w Chełmie obszaru około 50 ha, przeznaczającego do parcelacji majątku państwowego Starostwo Chełm vel Oblonie, położonego w gminie Krzywiczki pow. chełmskiego; 15 maja 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 747, k. 13-14.

Opis
W I C I A S .
z protokołu Nr. 10 p. 4-ty posiedzenia Rady Miejskiej m. Chełm z dnia 20 czerwca 1928 r.

Komplet aktów R.M. 24.
obcych 23.
Komplet aktów Magistrata S.
obcych 5.

Wniosek Magistratu o uwzględnienie Prezydenta Stanisława Gutta, do przeprowadzenia pertraktacji z Ministerstwem Komunikacji w sprawie otrzymania pożyczki na inwestycje, w związku z budową Dyrekcji Kolejowej w Chełmie.

Rada Miejska uwzględniła Magistrat w osobie Prezydenta Stanisława Gutta do przeprowadzenia pertraktacji z M.K. w sprawie otrzymania pożyczki od Ministerstwa Komunikacji na inwestycje / budowę ulic i projekt wodociągu i kanalizacji / w związku z przeprowadzeniem Dyrekcji Radomskiej Kolei do Chełma do sumy 340.000 zł.

W głosowaniu Rada Miejska przyjęła wniosek Magistratu jednogłośnie.

Wniosek niniejszy z oryginalnym zgodny.

Chełm, dnia 19 lipca 1928 roku.

Sekretarz: Ojprzem Olszkievicz. PRZESYŁAM m. CHEŁM: St. Gutta.
K.P. Magistrat m. Chełm.

Za zgodność:

Wyciąg z protokołu nr 10, punkt czwarty posiedzenia Rady Miejskiej miasta Chełm, dotyczący upoważnienia Prezydenta miasta Stanisława Gutta do prowadzenia pertraktacji z Ministerstwem Komunikacji dotyczących otrzymania pożyczki na realizację inwestycji; 20 czerwca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 44.

Określenie: 250
254

Biuletyn akceptacji
6/711/4/ Szepietki.

Karlsruhe, dnia 6 lipca 1928 r.

Do
Pana M I S I Ń T R A

5. Minister Komunikacji int. Szepietki pismem z dnia r. b. Nr. 7-0457/25 polecił by gmach Dyrekcji K.P. w Chełmie i domy mieszkalne dla pracowników tej Dyrekcji były zamieszkałe pod dach i pokryte dachem na śnieg 1928/29 r.

Z zapytania w powyższym Departament 7 przytoczył do opłacenia materiału niezbędnego do opłacenia przetargu na wykonanie wyżej wspomnianych budowli.

Na budowę tej Ministerstwo Komunikacji w b. okresie budżetowym przeznaczyło w dziale 4 rozdz. 2, § 6 budżetu sumę 4,000,000 zł. przewidując z góry wypłatę do wykazu kredytów dodatkowych jeszcze 4,000,000 zł.

Wobec zakwestjonowania przez Komisję budżetową Wydziału Dyrekcji w Chełmie, Departament 7 otrzymał od szanownego przetargu, który to przetarg opisać dopiero po otrzymaniu od Pana Prezesa Rady Ministrów pisma o konieczności kontynuowania budowy.

Przetarg był ogłoszony na wykonanie tylko 42 domów mieszkalnych /a ogólną ilości 137/ w stanie surowym, t.j. mur, dachy oraz przyłączenia gniazda Dyrekcji, praca roboty były podzielone na dwie grupy:

Opis pisma informującego o powierzeniu prac przy budowie gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych firmie Tor i firmie Budex na wykonanie budowy 42 domów mieszkalnych dla pracowników; 6 lipca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 254-256.

251 256

a/ budowę przyłączenia gmachu Dyrekcji,
b/ budowę domów mieszkalnych.

Do przetargu zostało zaproszonych 16 firm.

Po opracowaniu wyników przetargu okazały się najtańsze oferty następujących firm:

1/ "TQM" na wykonanie przyłączenia gmachu Dyrekcji na sumę 1.027.449,40 zł.
2/ Firma "Budex" na wykonanie 42 domów mieszkalnych w stanie surowym na sumę . . . 5.297.979,46 zł.

Razem: 6.325.428,86 zł.

Z związku z powyższym Departament 7 proponuje by stosownie do wyników przetargu powierzyć budowę z przyłączeniem terminów ustalonych w warunkach przetargu z 50 dni roboczych dla domów mieszkalnych następującym firmom:

1/ Firmie "TQM" wykonanie przyłączenia gmachu Dyrekcji na sumę 1.027.449,40 zł.
2/ Firmie "Budex" wykonanie budowy 42 domów mieszkalnych w stanie surowym na sumę 5.297.979,46 zł.

Na wykonanie więc robót, objętych powyższymi przetargami przewidziano kwota 1.027.449,40 + 5.297.979,46 zł. na wykonanie zaś prac przyłączeniowych, jak opisano w projekcie, w szarych barakach i t.d. oraz wyposażenia personelu Kierownictwa budowy w Chełmie wydatki dotychczas około 6.000,000 zł.

Razem: 6.325.428,86 zł.

Wzrost: 252 256

Na ten cel w b. preliminarzu budżetowym znajdują się 2.000.000 zł. w rozdz. 2, § 6 / koszty celne / i 2.000.000 zł. będzie uzyskane z kredytów dodatkowych w całości razem 4.000.000 zł.

Przedstawiając powyższe sprawozdanie Panu Ministrowi z decyzją

inż. A. Machanowski.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Za wrodości: *Machanowski*

Pismo nr 9531/DR/3 Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego Dyrekcja Robót Publicznych do Wydziału Rolnictwa i Weterynarii zawierające opinię Dyrekcji dotyczącą planu regulacyjnego; 3 lipca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 336.

Biuletyn Urząd Wojewódzki
Wydział Robót Publicznych
L. 9531/DR/3

Chełm, dnia 3 lipca 1928 r. 336

Karta służbowa
Nr
Wydział: Rolnictwa i Weterynarii
w Lublinie

W związku z konferencją z dnia 2.VII.28r. po'jętej postępowej sprawie tot. Dyrekcji, dotyczącej planu regulacyjnego, należącego do Magistratu m. Chełm z dnia 22.VI.28r. L. 10415, popierano, uznaje natywy w sio wyliczone na szluzie. Projektowane wydzielanie terenu na szkołę kolonijną w bezpośrednim sąsiedztwie głównej arterji komunikacyjnej i gmachów osiedlenia jak budynki Dyrekcji Kolejowej i innych jest niewłaściwe. Włączenie ośrodka szkolnego w pobliżu centrów projektowanej dzielnicy miasta parzy całkowicie plan zabudowy i opyl go prawie niewykonanie, ponieważ przesłania główna arterja komunikacyjna, objęta stacją kolejową ze szpitalem wojewódzkim i ulicą Krasiwicką, co zajmie znaczną część projektu.

Umieszczenie szkoły kolonijnej w pobliżu stacji kolejowej kresem dzielnicy handlowej i przemysłowej jest niekorzystne i sprzeciwia się normalnemu rozwojowi miasta.

Z tych względów popierano przed Magistratem z przedstawieniem do cele regulacji m. Chełm, i temu projektowanemu pod tytułem Kolonij.

Wzrost: 4 251 -

Dyrektor inżynier *...*

Pismo kierownictwa budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie do Magistratu Miasta Chełm w sprawie założenia światła elektrycznego do oświetlenia biur, mieszkań urzędniczych i placu budowy; 20 sierpnia 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 45-46.

Kierownictwo Budowy
GMACHU DYSKACJI KOLEI
PAŃSTWOWYCH i Kolonii
Mieszkalnej w Chełmie

Chełm, dnia 20 sierpnia 1928 r. 45

Wzrost: 45

Do
MAGISTRATU MIASTA CHEŁMA

w sprawie: założenia światła
elektrycznego w list. Bud.

Termin do odpowiedzi:

Wzrost: 45

Kierownictwo Budowy potrzebuje światła elektrycznego do oświetlenia swego biura, 9 mieszkań urzędniczych, biur przedsiębiorców i innych budowli a to z powodu iż w krótkim czasie projektuje uruchomić budowę na 3 zmiany. Prace nie dając gwarancji co do zapotrzebowania elektryczności w kilowat-godzinach, rozchód w szparych zastrzeżony koncepcją przedsiębiorcy 25 amper na sekundę gwarantuje z tym zastrzeżeniem, iż to nie może być traktowane jako stałe.

Jednocześnie Kierownictwo uprasza o wyjaśnienie następujących okoliczności:

1/ Czy teren kolejowy przeznaczony pod budowę gmachu Dyrekcji i kolonii mieszkalnej urzędników P.K.P. w Chełmie jest objęty koncepcją i czy przeto wynika z koncepcji przedsiębiorcy oświetlenie elektryczne obowiązek dla Kierownictwa korzystania z tego światła przy oświetleniu gmachu Dyrekcji i mieszkań urzędników kolejowych,
2/ Czy prawda jest, że przedsiębiorca oświetlenia elektrycznego pobiera za światło opłatę 1 zł.10 gr. od kilowata godzinny.

Tak wygórowana suma światła byłaby nieopłacalnym bezrazem dla urzędników kolejowych i mieszkańców nieuczestniczących w budowie gmachu Dyrekcji po jej przedmiemieniu się. Koszt własny elektryczności wraz z amortyzacją urządzeń waha się w granicach 20-30 gr. kilowat-godzina. Elektrownia miejska w Lublinie pobiera za światło 40 gr. kilowat-godzina z sygn. godzinna 25% od kosztu własnego, w Chełmie ma to rzekomo wynosić 1 zł.10 gr. Zarobek przedsiębiorcy wynosiłby w takim razie 200% - sygn. prawie niedopuszczalny i Kierownictwo jako urząd państwowe nie mogłoby na takowy przyjąć.

Wszelka umowa obowiązująca obie strony pod warunkiem wypełnienia jej rzetelnie, koncepcja, która jest równie umowa, ob-

46

wiąże o tyle o ile obie strony nie uznają, co jest karygodnym.

W danym wypadku o ileby został stwierdzony fakt pobierania przez koncepcjonarza opłaty za światło z licznikami sygn. koncepcja upadłaby.

Kierownictwo Budowy uprasza o wyrażenie stanowiska do sprawy oświetlenia elektrycznego od wyrażenia stanowiska tych dwóch pytań.

Odpisy otrzymane do wiadomości:

1. Województwo w Lublinie
2. Dyrekcja Kolei Państw. w Radomiu
3. Ministerstwo Komunikacji Departament 7.

NACZELNIK BUDOWY:
...

Magistrat Miasta Chełm
SHER 4528
Tabela w Załączniku



42

MAGISTRAT m. CHEŁMA
L. 257/V
Data 25. lipca 1928 r.

Do
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
w Warszawie

Dotyczyjąc przy niniejszym odpisie wysłanym z prośbą Nr. 10, posiadanie A.R. oraz konstytucyjnej, najprzejazdniej prosi o udzielenie dla m. Chełma pożyczki w sumie 340.000.-/ trzysta czterdzieści tysięcy / złotych - na wykonanie robót w związku z budową Dyrekcji Kolejowej.

Pożyczkę powyższą miasto zobowiązuje się spłacać, stosownie do uchwały Rady z dnia 7. kwietnia 1927 r. w wysokości 50.000. zł. rocznie.

Budżet wypracowany m. Chełma na r.b. - wynosi około 600.000. zł. - i wobec wielkich potrzeb, jak budowa domów dla bezrobotnych, budowa szkół powszechnych, miasta bez wydatnej pomocy ze strony Państwa, - aby Ministerstwo Komunikacji, nie jest w stanie wykonać tych niezbędnych urządzeń, jak budowa ulic w nowej dzielnicy, wodociągów i kanalizacji.

W budowie przynależnego roku Zarząd powołał najdalej idące komisje w celu uzyskania możliwie wysokiej sumy na spłatę pożyczki otrzymanej od Ministerstwa Państwa.

Upraszamy o łaskawą decyzję, względnie wyznaczenie komisji dla omówienia warunków.

Nadmieniamy, że projekt kanalizacji i wodociągów zamierzamy powierzyć Instytucji Technologiczno-Budowlanej w Warszawie.

Z. Szałasowski.

Pismo nr 257/V Magistratu Miasta Chełm do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie z prośbą o udzielenie pożyczki na wykonanie robót w związku z budową Dyrekcji Kolejowej; 25 lipca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 47.

43

Odpis.

KOSZTORYS.

A. Budowa ulic na terenie "Starostwo - Obłonie"

- Wykonanie robót ziemnych w gruncie twardej, z odstępami siłki na odległość do 500 mtr., z waleniami na taczkach lub wozach.
mtr.³ 30000. x 3 = 90.000. zł.
- Wybrukowanie ulic kamieniem polnym 8 15-30 cm., z dodatkową nabijaniem, asympowaniem fug szkieł oraz pokryciem bruku piaskiem
mtr.² 15500. x 9 = 142.445. "
- Włożenie chodnika z płyt betonowych mtr.² 6000. x 10 = 60.000. "

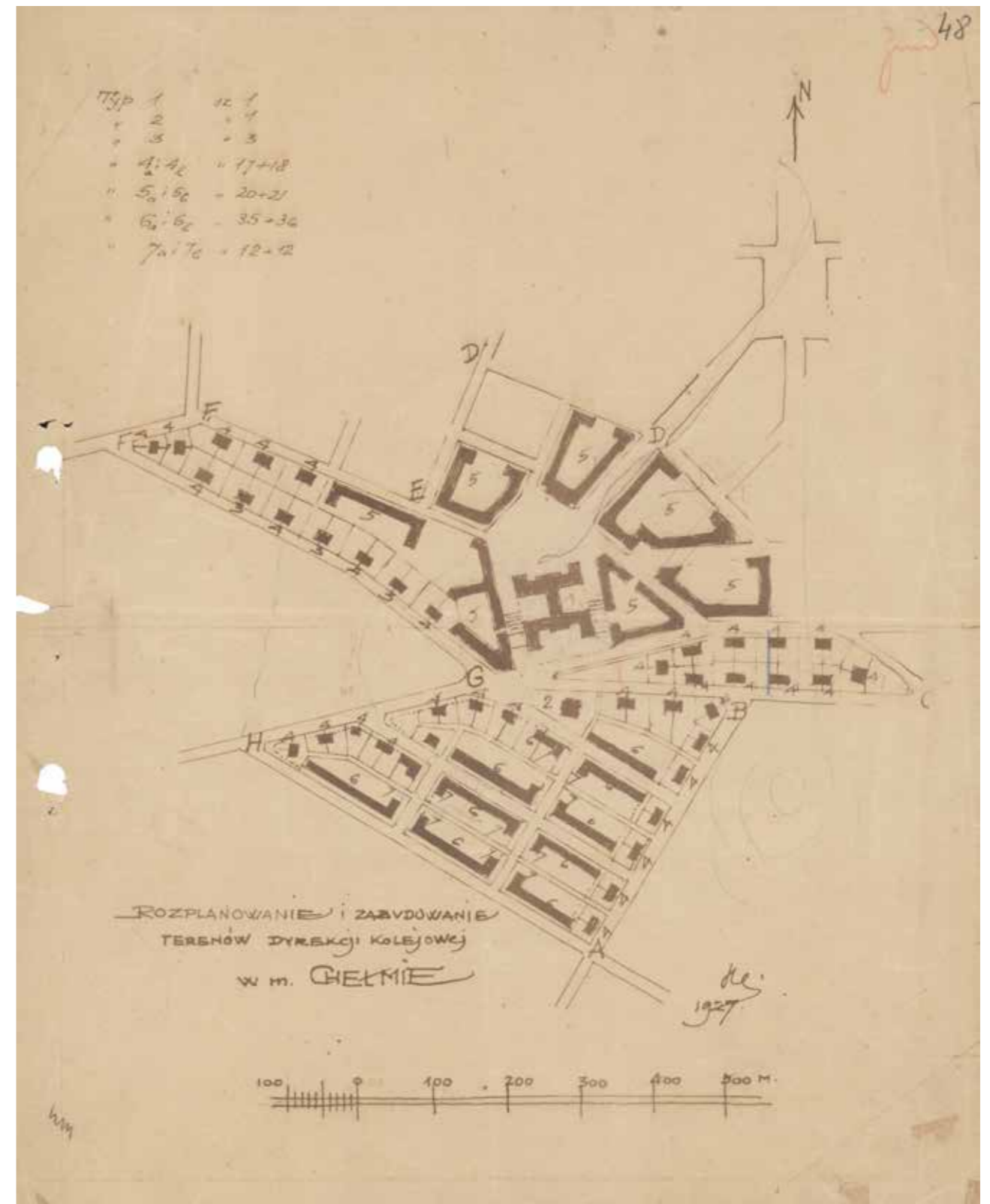
Razem 292.445. zł.

B. Wykonanie projektu wodociągów i kanalizacji i pomiarów miasta

- Zaliczka na wykonanie pomiarów i projektu 47.550. zł.

Ogółem 340.000. zł.-

Odpis kosztorysu na budowę i wybrukowanie ulic, budowę chodnika, wykonanie projektów wodociągów i kanalizacji na terenie Starostwo-Obłonie oraz wykonanie pomiarów miasta; 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 49.



Rozplanowanie i zabudowanie terenów Dyrekcji Kolejowej w mieście Chełm. Projekt Henryk Gay; 1927 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 48.





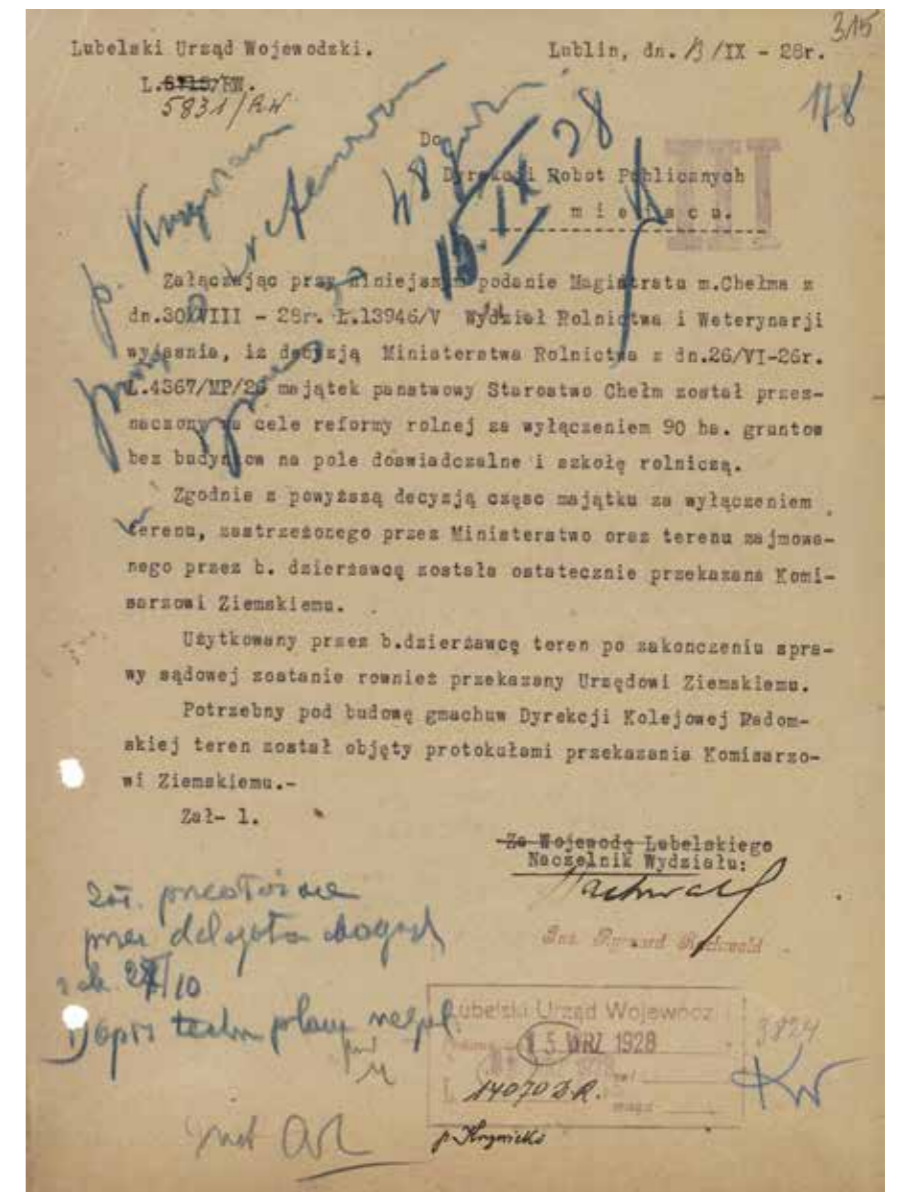
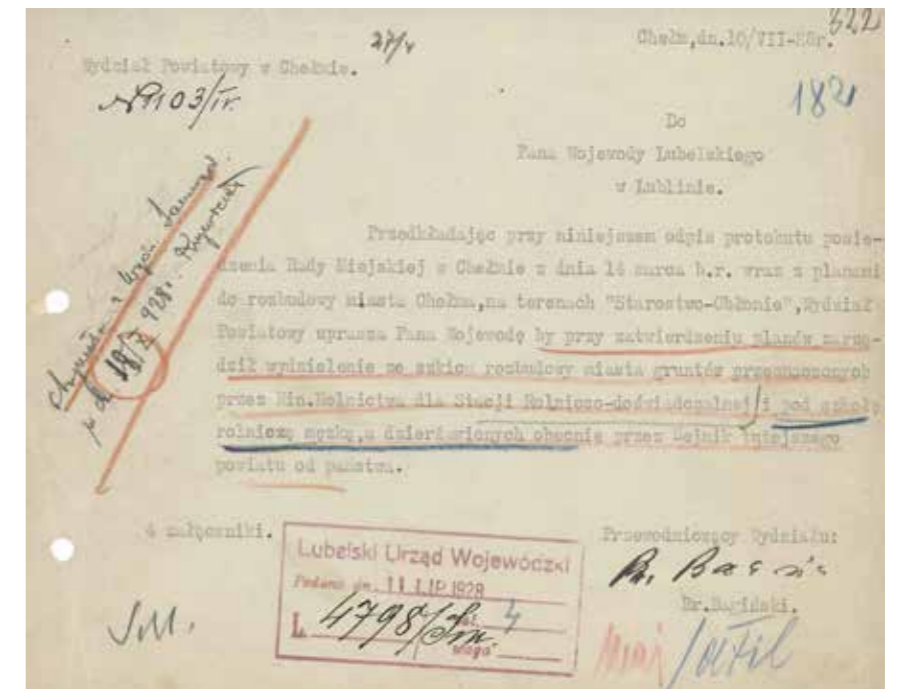
Do fotografii dołączona odręczna notatka:
Chel'm, 1929, Budowa Dyrekcji Kolejowej w Chel'mie. 1. Minister Kol. Kühn. Przy nim z teczką – prezydent Gutt. Na brzegu sekretarz ministra. Wysoki, z płaszczem – główny inżynier. Dalej Plinkiewicz, nac. IV Oddz. Kol. Dalej – Starosta Bagiński. Drugi z prawej – głosny redaktor i właściciel „Zwierciadło” Czernicki. Z tyłu – sekretarzuję mu w kaszkiecie, niestety ja. Skrajny – komendant Policji Powiatowej Puchajda.



Budowa nowej dyrekcji kolejowej. Dyrekcja radomska obejmowała obszar tak wielki (aż po st. Zdobunów i Ostróg), że powstała konieczność podzielenia jej i przeniesienia centrum kolejnictwa wołyńskiego bardziej ku wschodowi. Podjęto więc w Chel'mie budowę nowej dyrekcji kolejowej. Roboty odwiedził w tych dniach p. min. komunikacji Kühn, którego widzimy na naszym zdjęciu (1), w towarzystwie dyr. depart. Ciechanowskiego (2), starosty Chel'mskiego Bagińskiego (4), prez. m. Chel'ma Gutta (5), nac. IV Oddz. Plinkiewicza (3), kom. P. Puchajdy (6) i sekretarza p. min. Fot. J. Weintraub. Chel'm. [pisownia oryginalna]

Budowa nowej dyrekcji kolejowej, „Światowid” 1928, nr 35 (212), s. 17.

Pismo nr 1103/IV Wydziału Powiatowego w Chel'mie do Wojewody Lubelskiego z prośbą o wydzielenie gruntów pod szkołę rolniczą męską; 10 lipca 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chel'm Lubelski folw. Starostwo Chel'm - Oblonie, sygn. 3324, k. 322.



Pismo nr 5831/RW Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego do Dyrekcji Robót Publicznych dotyczące terenów majątku państwowego; 13 września 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chel'm Lubelski folw. Starostwo Chel'm - Oblonie, sygn. 3324, k. 315.



WNIOSEK

284
157

Komitetu Rozbudowy miasta Chełma z dnia 22 sierpnia 1928 r.

Komitet Rozbudowy na podstawie pisma P. Wojewody Lubelskiego z dnia 21 lipca 1928 r. L: 4798/Sm. przkłada Radzie miejskiej wniosek w sprawie uchwalenia planów zabudowania na terenach folwarku "Starostwo-Obłonie" przeznaczonych na rozbudowę miasta Chełma.-

Rada miejska uchwalić raczy:

Rada miejska miasta Chełma stosownie do art. 29 ustawy budowlanej z dnia 16.II.1929 r./Dz.U.R.P.Nr.23 poz.202/ sporządzony przez Magistrat m. Chełma plan zabudowy częściowy na terenach majątku państwowego "Obłonie" przeznaczonych na rozbudowę miasta Chełma, uchwała.

Równocześnie Rada miejska poleca Magistratowi wyłożenie planów zabudowania do publicznego przeglądu na przeciąg 4 tygodni, licząc termin wyłożenia od dnia publicznego ogłoszenia za pomocą afiszów. Równocześnie należy o wyłożeniu planów ogłosić w piśmie miejscowym, w Monitorze polskim i w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim.-

Przewodniczący
Prezydent m. Chełma
/-/ Stanisław Gutt.

Budowniczy Miejski
/-/ Włodzimierz Fąfrowicz

Uchwała Rady Miejskiej z dnia 20 października 1928 r. protokół Nr. 12 pozycja 8. Uchwalono: przyjęcie wniosku do wiadomości zatwierdzającej.-

Prezes Rady Miejskiej m. Chełma
ma.
/-/ Władysław Zajdler.

SEKRETARZ
Cyprian Odorkiewicz

PREZYBENT m. CHEŁMA
Stanisław Gutt

Wniosek Komitetu Rozbudowy Miasta Chełma do Rady Miejskiej w sprawie uchwalenia planów zabudowania na terenach folwarku Starostwo-Obłonie przeznaczonych na rozbudowę miasta Chełm; 22 sierpnia 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 284.

33

Do

W przedmiocie uroczystości zakończenia kamienia węgielnego pod budowę Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie, Radz. Miejskiej m. Chełma na odbytu z dnia 20 października 1928 roku podjęła następującą uchwałę.

W postanowieniu Rady, wyznaczającym Chełm na siedzibę Dyrekcji, Radz. Miejskiej i Magistrat widać dążeń do stworzenia z Chełma miasteczka gospodarczego, któryby po względzie politycznym i kulturalnym przedstawił daleko na wschód i stał twarde w obronie ideałów Państwa i Narodu. To wyróżnienie naszego miasta niewątpliwie decyduje o przyszłości i rozwoju Chełma i wyznacza mu nową przyszłość, drogę ku dobrobytowi i zamożności, ale równocześnie stawia odpowiedzialną Radz. Miejskiej i Magistrat wobec ogromu obowiązku, która stare miasto stymuluje, aby dążyła do zrealizowania postępującego nowego ośrodka i ustosunkowała formę nowoczesnej dzielnicy z miastem, na które widać składają się w swych dobrych i złych przyczynach gospodarczych.

Miasto docenia doniesienia chełm. w której karta życia miejskiego odnosi się, wskazuje na konieczność postawienia miasteczka, lecz jednocześnie ma dobre możliwości finansowe swych placówek i z niepokojem patrzy w najbliższą przyszłość, gdy miasto korzystając jeszcze z nowej dzielnicy nie będzie, a wydatki ponosić już będzie niepełniennie znaczące.

Już obecnie wobec miasta staje konieczność posiadania planu regulacyjnego pobudzenia w nowej dzielnicy dróg, oświetlenia nowego miasta, doprowadzenia urządzeń kanalizacyjnych i wodociągowych, a co za tym idzie budowa nowej elektrowni, zaopatrzenie nowej dzielnicy w gmachy wysoko zorganizowanej szkoły powszechnej, pobudzenie szpitala, szkolnictwa w nowej dzielnicy parku i t. p. - są to wielkie inwestycje, które miasto Chełm, posiadając budżet około 600.000 zł., nie jest w stanie bez większej pomocy ze strony Rady i wielkiego kapitału wykonać, zwłaszcza że inwestycje powyżej wymienione nie są wynikiem powolnego narastania potrzeb miejskich i stalego wzrostu stawa samodzielnego miasta, ale są konsekwencją przesilenia Dyrekcji Kolei Państwowych i koniecznością do

Pismo w przedmiocie uroczystości w budowania kamienia węgielnego pod budowę Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie; 22 października 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 38-40.

39

stworzenia nowoczesnych warunków życia i przystosowania starej dzielnicy do nowej.

Wzrost powiększe od dawna miasto powalną troskę niejednak i samą Magistrat do pracy we właściwych kierunkach. Magistrat z przemyśleniem przysłał radzie miasta przy udziale wybitnych urbanistów opracował już plan rozbudowy miasta z zastosowaniem do terenu i przewidziany potrzeby miasta na szereg lat.

Pod względem estetycznym projekt przedstawił się bardzo dodatnio, na co składają się doskonałe dostosowanie terenów do górskiego terenu, stawianie głównych arterii komunikacyjnych na istniejących lub projektowanych gmach monumentalnych lub wygoda, co daje efektowne zamknięcie architektoniczne, oraz w szeregach alei, skwerów, parków. /o założeniu planu rozbudowy miasta Chełm/

Wzrost Magistrat oszacował swój budżet przystosował do potrzeb nowych, wskazując znaczne fundusze w dziedzinie wydatków na potrzeby, jakie spadają na miasto w obecnych warunkach samostanowienia szóstego roku. Ale możliwości miejskie nie są tak znaczne, aby sama miejska mogła opłacić potrzebę chełm. i słusznego oszczędzania.

Charakterystyczny wyrażają sprawy te przedstawił i mówił, ostatecznie Rada Miejska i Magistrat ze względu na doniesienie sprawy uprasza obecnych na uroczystości Radz. przedstawicieli Rady, aby rozpatrzyli zarządzący wydatki konferencji, składając się z delegatów zainteresowanych Ministerstw oraz Rady i Magistrat w celu rozpatrzenia potrzeb miasta i możliwości umiarkowanej trudności, umożliwiających miasto rozpocząć nie budowę najniebezpieczniejszych alei i innych prac w związku z rozbudową, oraz wydzielił uwagę na szereg spraw bieżących, które samostanowienie wyrażamy

P a r a c i a c j a .

Projekt parcelacji nie może być wprowadzony w życie, ponieważ poleca teren folwark "Starostwo-Obłonie" zajmują niegłęboko były działawca. W tej części składa się przewidziano na rezerwy dla miasta, między innymi przeznaczono na szereg gruntów pod ulicę dla połączenia dworca kolejowego z Dyrekcją.

Właściciele gruntów opuszczają się utrudnić się dla ulicy tylko na szereg. Niezależnie straszenia tych rezerw umożliwiła budowę ulicy głównej od dworca.

Upraszamy o przekazanie Magistratowi gruntów, przeznaczonych w projekcie parcelacji i wagi o całości wykonanie parcelacji folwarku

40

"Starostwo-Obłonie".
Szkoła Państwowa.

Czujecie dla szkoły rolniczej, bezopornie w tym czasie nie wyrażamy, droga miasta 35 ha., przewidziano tylko projekt rozbudowy, przetrzymać długą komunikację od dworca do pobudzenia części miasta i zajmując najbliższą równi i nadający się do budowy teren.

W sprawie powyższej Magistrat za pośrednictwem Pana Wojewody pismo z dnia 20 czerwca b.r. wysłał do P. Ministra w sprawie wyrażamy umotywowany wniosek, prosząc o zaopatrzenie budowy szkoły rolniczej w środkach oraz w pomocy do P. Ministra Rolnictwa z dnia 20 czerwca wyrażamy w Chełmie we wrześniu b.r.

Upraszamy o zamknięcie budowy szkoły rolniczej na terenach rozbudowy miasta.

I n w e s t y c j e .

W związku z budową Dyrekcji i rozbudową miasta Magistrat wyrażamy prośbę:

- 1/Umowy o zakupie około 10 ha. działki.
- 2/wykonanie projektu i budowę wodociągów i kanalizacji,
- 3/wybudowanie elektrowni,
- 4/wybudowanie hali targowej

Na rozpatrzenie powyższych robót Rada Miejska uchwalila pożyczkę 500.000 zł., z tego 340.000 zł., miasto wzięło 200.000 zł. na spłatę przez miasto po 30.000 zł. rocznie. Straciła zaś miasto na powyższe 500.000 zł. krótkoterminowej pożyczki.

Upraszamy o przychylny rozpatrzenie przez Magistrat m. Chełma o możliwości p. tymczasem długoterminowych na warunkach ulgowych w wysokości dostatecznej do intensywnego prowadzenia robót, aby ulice, wodociągi i kanalizacja mogły być wykonane równocześnie z budową Dyrekcji.

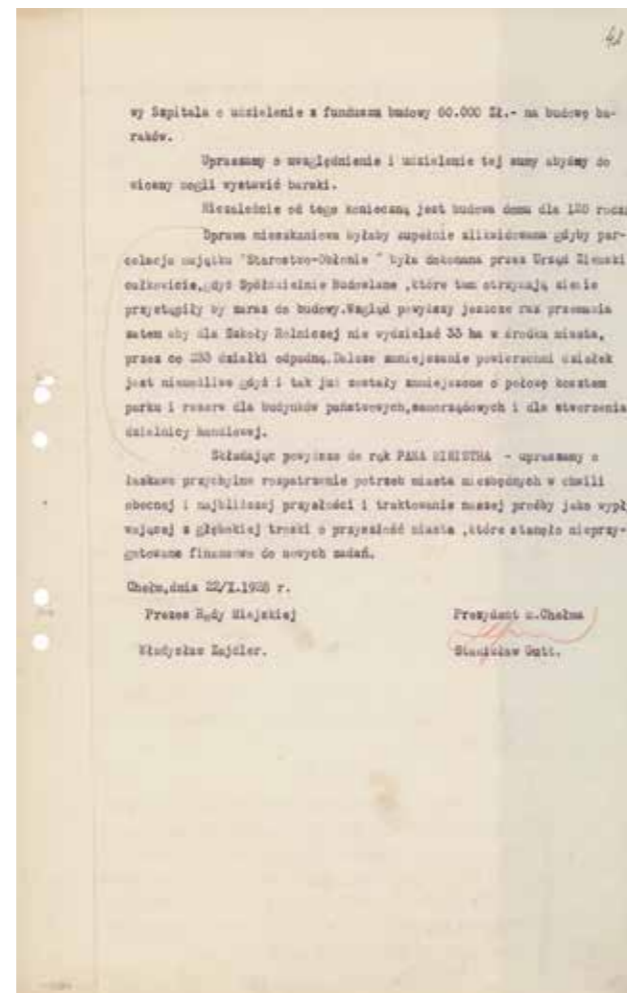
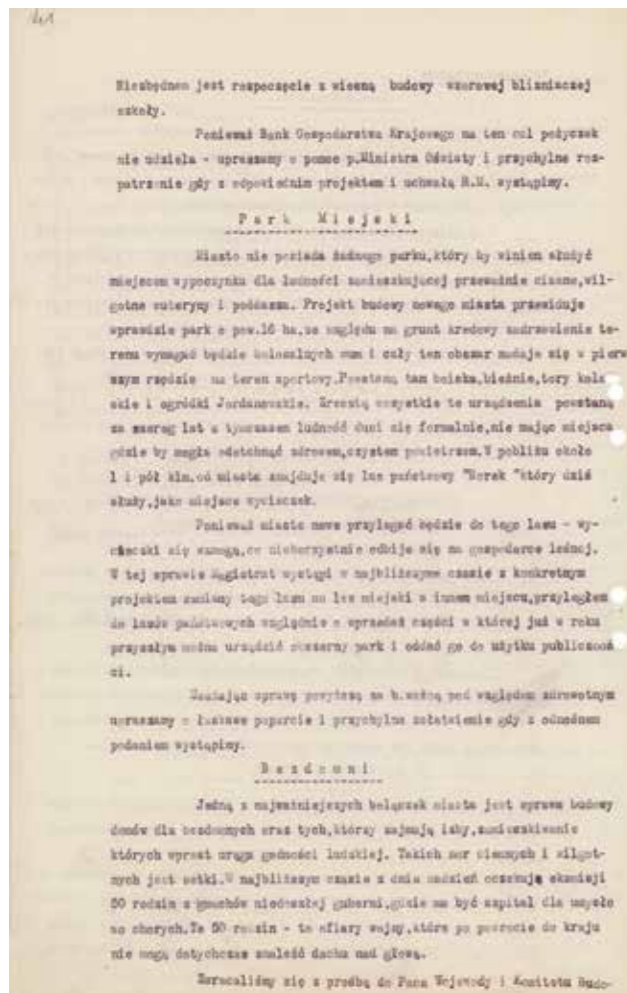
S z k o l i c i w o .

Jako ostatni i bardzo ważny problem miasta, wymagający najbardziej pilnej i wydatnej pomocy - jest zupełny brak budynków szkolnych dla szkół powszechnych.

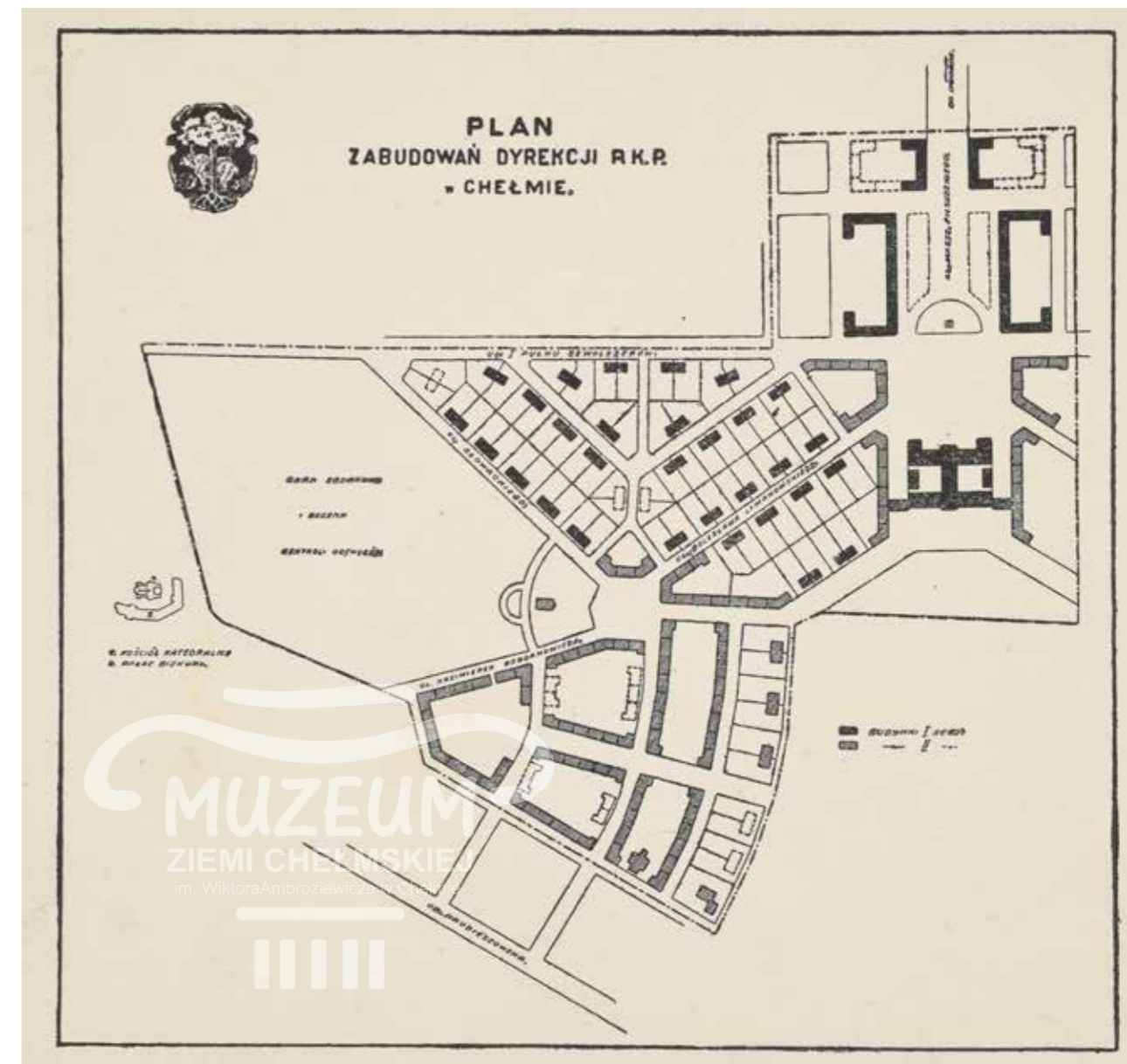
O ile szkoły średnie posiadają znaczne, własne zabudowania, a to szkolnictwo powszechne, traktowane przez Radz. Miasteczka po prostu, pod względem warunków znajduje się w stanie katastrofalnym. Przez przybycie 700 - 800 uczniów w Dyrekcji stan ten pogorsza się znacznie.

Wniosek.

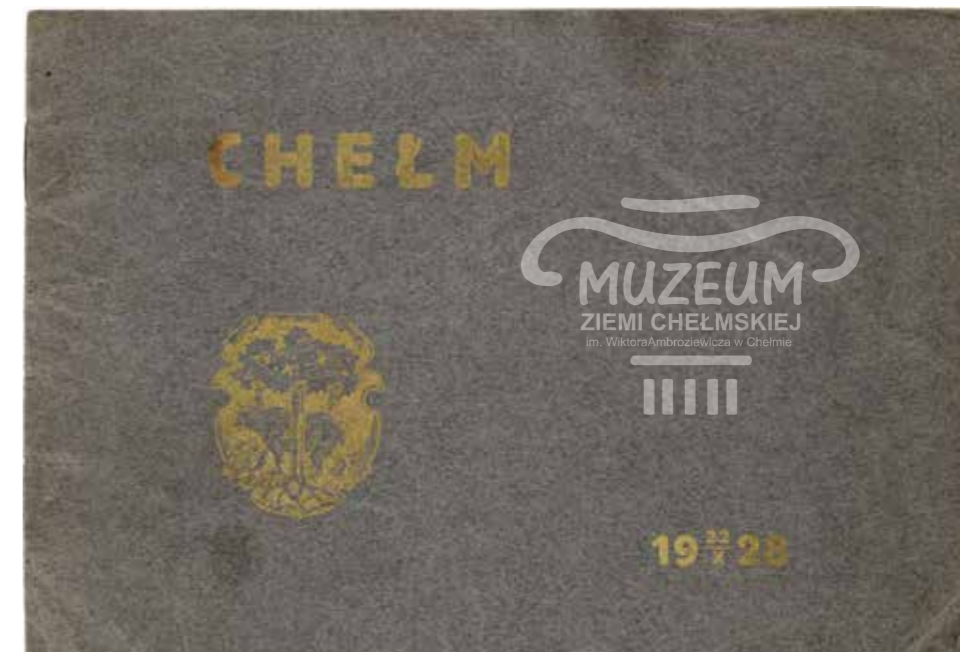




Pismo w przededniu uroczystości wbudowania kamienia węgielnego pod budowę Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie; 22 października 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 41-42.



Plan zabudowań Dyrekcji PKP w Chełmie, w: *Chełm* 22 X 1928 zbiory: Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie, sygn. XIV-40.



Broszura okolicznościowa, w: *Chełm* 22 X 1928 zbiory: Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie, sygn. XIV-40.



BUDOWA DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH I KOLONJI MIESZKALNEJ W CHEŁMIE.

I. RYS HISTORYCZNY.

Jedną z wielu bolączek, z jakimi musiał walczyć Zarząd Kolejowy z chwilą powstania Państwa Polskiego, był brak odpowiednich pomieszczeń dla całego szeregu nowoutworzonych jednostek administracji kolejowej, a przede wszystkim dla nowopowstałych Zarządów Dyrekcji kolejowych.

Sprawa ta najgorzej przedstawia się w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu. Biura tej Dyrekcji z braku odpowiedniego gmachu rozmieszczone są czasowo w następujących gmachach:

- 1) Sądu Okręgowego przy ul. Piłsudskiego Nr. 8.
- 2) Gimnazjum męskiego w Rynku Nr. 12.
- 3) w 10-ciu domach mieszkalnych w różnych punktach miasta.

Takie niewygodne rozlokowanie biur Dyrekcji kolejowej w 12 różnych, dość daleko położonych od siebie, punktach miasta, a przytem w budynkach ciasnych i nieprzygotowanych do tego celu, wpływa ujemnie na intensywność pracy i odbija się w wysokim stopniu szkodliwie na zdrowiu pracowników.

To też stan taki mógł być tolerowany jako czasowy.

Z chwilą bardziej normalnego układu stosunków w Państwie po zakończeniu działań wojennych, stanęła na porządku dziennym kwestja budowy odpowiedniego gmachu dla Dyrekcji, lecz ciężkie ówczesne położenie finansowe Skarbu Państwa Polskiego nie pozwalało na asygnowanie tak poważnych sum, jakie potrzebne były na ten cel.

Kwestja ta stała się możliwą do zrealizowania dopiero z chwilą ujęcia steru rządów Rzeczypospolitej w mocne i pewne ręce Marszałka Józefa Piłsudskiego. Od tej chwili zaczyna się coraz wyraźniejsza poprawa ekonomicznej sytuacji Państwa, ustabilizowanie zupełnie złotego, i ogólne ożywienie się życia gospodarczego.

BIBLIOTEKA
WOJEWODZKA
W CHEŁMIE
Nr. 131268

5

Przy projektowaniu kolonii mieszkalnej Ministerstwo Komunikacji ustaliło zasadę, by zapewnić pracownikom możliwie jaknajkulturalniejsze warunki mieszkaniowe. W związku z tem zaprojektowano cały szereg oddzielnych domków i domów bliźniaczych z ogródkami i t. p.

Opracowane przez Ministerstwo Komunikacji projekty obejmują następujące budowle:

- 1) gmach Dyrekcji na 740 pracowników o kubaturze 62.111 m³.
- 2) Dom mieszkalny, składający się z 7 pokoi z kuchnią dla Prezesa Dyrekcji o powierzchni zabudowanej 230 m² i kubaturze 1.320 m³.
- 3) 3 domy bliźniacze (2 mieszkania po 6 pokoi z kuchnią o powierzchni 175 m² każde) o kubaturze 6.540 m³.
- 4) 30 domków bliźniaczych (60 mieszkań po 5 pokoi z kuchnią o powierzchni 150 m² każde) o kubaturze 58.620 m³.
- 5) 24 domy mieszkalne (144 mieszkania po 4 pokoje z kuchnią o powierzchni 120 m² każde) o kubaturze 83.000 m³.
- 6) 73 domy mieszkalne (293 mieszkania po 3 pokoje z kuchnią o powierzchni 90 m² każde) o kubaturze 94.400 m³.
- 7) 24 domy mieszkalne (96 mieszkań po 2 pokoje z kuchnią o powierzchni 70 m² każde) o kubaturze 25.000 m³.
- 8) Ambulatorjum o kubaturze 2.500 m³.
- 9) Łaźnia o kubaturze 2.900 m³.

Ogółem 155 domów mieszkalnych o kubaturze 268.880 m³, a łącznie kubatura wszystkich budynków wraz z gmachem Dyrekcji, ambulatorjum i łaźnią 336.391 m³.

Przypuszczalny koszt budowy wyżej wyszczególnionych budynków wyniesie w przybliżeniu około 30.000.000 zł.

III. PROGRAM BUDOWY.

Wykonanie całej budowy przewiduje się skutecznie w 3-ch okresach budowlanych:

Okres I. W roku bieżącym będą wykonane następujące roboty:

- 1) Gmach Dyrekcji — fundamenty i sutereny;

7

W związku z tem, stan Skarbu Państwa pozwolił przeznaczyć na cele inwestycyjne poważne sumy, a więc i sprawa budowy gmachu dla Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu stała się realną.

Po wyjaśnieniu finansowej strony tej sprawy, należało powziąć ostateczną decyzję co do miejsca ulokowania Zarządu Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Wskutek przesunięcia granic Dyrekcji Radomskiej daleko na wschód i przyłączenia do niej niektórych szlaków Dyrekcji Wileńskiej, Radom jako siedziba Dyrekcji stał się punktem bardzo niedogodnym. Radom obecnie znajduje się nie w punkcie centralnym Dyrekcji, wobec czego administrowanie całym okręgiem dyrekcyjnym jest zbyt utrudnione, gdyż Radom oddalony jest od zachodniej granicy Dyrekcji w linii powietrznej o 153 klm, a od granicy wschodniej Dyrekcji o 435 klm. Długość szlaków kolejowych położonych na wschód od Radomia wynosi 1869 klm, a na zachód od Radomia 487 klm.

Ostatecznie zdecydowano przenieść siedzibę Dyrekcji Radomskiej do Chełma Lubelskiego.

Za przeniesieniem Dyrekcji do Chełma przemawiały względy natury technicznej, z uwagi na jego centralne położenie w stosunku do całego okręgu Dyrekcji.

Oprócz wyżej wymienionych zasadniczych motywów, za przeniesieniem Dyrekcji do Chełma przemawiały również i względy natury ogólnopolskiej, a mianowicie podniesienie pod względem kulturalnym i gospodarczym zaniedbanej dotychczas wschodniej połaci Województwa Lubelskiego.

W związku z tem, na skutek wystąpienia Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwo Reform Rolnych przekazało w lutym 1928 r. Ministerstwu Komunikacji, z przeznaczonego do parcelacji państwowego folwarku „Starostwo-Oblonie”, teren o powierzchni 50 ha pod budowę niezbędnych budowli dla Dyrekcji kolejowej.

II. PROJEKT BUDOWY.

Przystępując do realizowania przeniesienia Dyrekcji Kolei Państwowych z Radomia do Chełma, Ministerstwo Komunikacji, po ustaleniu programu budowy tak gmachu Dyrekcji jak i kolonii mieszkalnej dla pracowników, opracowało projekty gmachu Dyrekcji i kolonii mieszkalnej.

6

- 2) 54 domy mieszkalne o kubaturze 141.620 m³ w stanie surowym z pokryciem dachem.

Okres II. W roku 1929 nastąpi dalsza budowa gmachu Dyrekcji i wykonanie w stanie surowym z pokryciem dachem pozostałych budynków.

Okres III. Do końca roku 1930 nastąpi całkowite ukończenie wszystkich zaprojektowanych budynków i oddanie ich do użytku Dyrekcji.

IV. STAN ROBÓT NA 15.X.1928 R.

Obecnie na budowie pracuje około 2.000 robotników i stan rozpoczętych robót budowlanych przedstawia się jak następuje:

- 1) gmach Dyrekcji — wyprowadzono fundamenty;
- 2) z rozpoczętych 30 domków bliźniaczych 14 wymurowano już do gżemu wieńczącego, a 16 wymurowano do połowy;
- 3) z 24 domów (zawierających mieszkania 4 pokojowe) 9 domów wymurowano do gżemu wieńczącego, a 15 wymurowano w połowie.

Jak doniosłe znaczenie dla rozwoju miasta Chełma posiadać będzie przeniesienie tam siedziby Dyrekcji kolejowej z Radomia, można już zdawać sobie sprawę obecnie, patrząc na rozpoczętą budowę na terenie przyznany Dyrekcji. Oto na obszarze 50 ha, przedstawiającym jeszcze w sierpniu roku bieżącego zupełnie pustkowie, wyrastają jak grzyby po deszczu nowe budowle.

Powstaje planowo zaprojektowana cała nowa dzielnica miasta Chełma.

Dzielnica ta już przez sam swój wygląd zewnętrzny będzie prawdziwą ozdobą m. Chełma, a mieszkańcy jej — jako pracownicy państwowi — stanowić będą tam poważny czynnik państwowo-twórczy, który promieniować będzie na całą Ziemię Chełmską.

8

BIBLIOTEKA
WOJEWODZKA
W CHEŁMIE
Nr. 131268



Zwrotny moment w dziejach Chełma

Uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych

Kolejnictwo polskie obchodziło wczoraj drugą w ciągu jednego miesiąca uroczystość. W ubiegłym tygodniu p. minister komunikacji dokonał otwarcia odcinka Kościerzyna — Czersk, wielkiej magistrali, która otworzy nam bezpośredni dostęp do morza — wczoraj dokonano poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu dyrekcji kolejowej i kolonii urzędniczej w Chełmie.

Dyrekcja kolei państwowych w Radomiu nie posiadała dotychczas własnego pomieszczenia. Jej biura mieszczą się w całym szeregu gmachów, co wpływa ujemnie na intensywność pracy i odbija się szkodliwie na zdrowiu pracowników, którzy zmuszeni są do pracy w lokalach ciasnych, nieprzygotowanych do tego celu.

Wylonila się zatem konieczność wybudowania własnego gmachu, a w związku z tem i kwestja, czy Radom może być nadal siedzibą dyrekcji, której granice zostały po roku 1920-ym znacznie przesunięte na wschód wskutek przyłączenia niektórych szlaków dyrekcji wileńskiej. Ministerstwo komunikacji uznało, że centrum dyrekcji nie może być miejscowość, od której na wschód długość szlaków wynosi 1869 klm. a na zachód 487 klm i zdecydowało przenieść siedzibę dyrekcji do Chełma z uwagi na jego centralne położenie w stosunku do całego okręgu dyrekcji. Poza względami natury technicznej ministerstwo komunikacji kierowało się względami natury ogólnopolskiej, dążąc do podniesienia pod względem kulturalnym i gospodarczym zaniedbanej Chełmszczyzny.

Wczorajsza uroczystość jest zwrotnym punktem w dziejach tej polaci kraju.

Jako goście ministerstwa komunikacji mieliśmy możliwość przekonania się na jak wielką skalę zakrojone są jego plany, częściowo już zrealizowane. W roku 1930 przewidziane jest oddanie do użytku dyrekcji kolei państwowych gmachu własnego oraz 156 domów mieszkalnych dla urzędników i funkcjonariuszy kolejowych. Na terenach państwowego folwarku „Starostwo Obłonie” wyrasta nawskroś nowoczesna dzielnica Chełma, z rozmachem zaprojektowana.

Do Chełma specjalnym pociągiem przybył p. minister komunikacji, inż. Kühn w towarzystwie prezesa Najwyższej izby kontroli, Rupiewiczza oraz dyrektorów ministerstwa komunikacji. Ciechanowski i Gałęcki, pozatem z p. ministrem przybył równocześnie dowódca O. K. II, gen. Jung. P. ministra powitali na dworcu kompania honorowa 7 p. p. ze sztandarem i orkiestra, przedstawiciele korpusu oficerskiego z dowódcą garnizonu, płk. Chmurowiczem, władze administracyjne z wojewodą lubelskim Remiszewskim oraz starostą Bagińskim na czele, władze kolejowe na czele z prezesem dyrekcji radomskiej, p. Andrzejewskim, władze miejskie, delegacje kolejarzy i stowarzyszeń społecznych oraz liczni przedstawiciele miejscowego społeczeństwa.

Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem, odprawionem w kościele popijarskim oraz na placu budowy przez J. E. ks. biskupa Fulmana, w asystencji kleru, poczem J. E. ks. biskup wygłosił podniosłe okolicznościowe kazanie i dokonał poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę rozpoczętych gmachów, poczem odbyło się wmurowanie aktu erekcyjnego. Po zwiedzeniu terenu budowy odbył się w Resursie obywatelskiej obiad, z udziałem p. ministra i zaproszonych gości.

O godz. 13.30 p. minister wraz z towarzyszącymi mu osobami odjechał do Lublina, gdzie wziął udział w uroczystości poświęcenia i otwarcia wiaduktu kolejowego.

Poświęcenia dokonał J. E. ks. biskup Fulman.

Z kolei prezes dyrekcji radomskiej, p. Andrzejewski, przedstawił zebranym historję budowy wiaduktu, poczem p. minister przeciął wstęgę, otwierając wiadukt.

O godz. 13.30 p. minister, żegnany przez władze miejscowe z wojewodą Remiszewskim na czele, odjechał do Warszawy.

[pisownia oryginalna]

Zwrotny moment w dziejach Chełma. Uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych, „Kurjer Polski” 1928, nr 294, s. 4.

Odpis pisma kierownictwa budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie do Ministerstwa Komunikacji, Departament V, z prośbą o przydział kredytu na pokrycie wydatków związanych z uroczystością wmurowania kamienia węgielnego; 17 października 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 291.

Kierownictwo Budowy
Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii
Mieszkalnej w Chełmie

Odpis

Chełm, dnia 17 października 1928 r.

Wzrost: 178 cm
Masa ciała: 85 kg
Wzrost: 178 cm
Masa ciała: 85 kg

DO 287
291

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
Departament V.

W związku z mającą się odbyć w dniu 22 października br. uroczystością założenia kamienia węgielnego pod Gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie, Kierownictwo Budowy prosi o przydział kredytu na pokrycie wydatków związanych z tą uroczystością w sumie 7.000.-zł. a mianowicie:

1/ Druki.....	1000.-zł.
2/ Dekoracje i.t.p.....	900.-zł.
3/ Przyjęcie pracy na Dworcu Głównym.....	500.-zł.
4/ Śniadanie i obiad w Chełmie.....	3000.-zł.
5/ Herbata w Dąblinie.....	500.-zł.
6/ Nieprzewidziane wydatki.....	800.-zł.
O g 6 2 e m 7.000.-zł.	

Słownie siedem tysięcy złotych.

NACZELNIK BUDOWY:
/-/ L. Mianowski.
inżynier

Za zgodność:
Kierownik Działu
Budowy i Zakupów
[Podpis]

Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie. Na pierwszym planie, drugi od lewej, Minister Komunikacji Alfons Kühn; 22 października 1928 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1096-6.





Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie.; 22 października 1928 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1147; MZCh/H/1096-8, 9.



Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie.; 22 października 1928 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1096-1, 2, 3.



O czym się nie pisze...

(Zamiast sprawozdania z przebiegu uroczystości poświęcenia fundamentów pod gmach Dyrekcji Kolei w Chełmie).

Pisały o przebiegu uroczystości pisma stołeczne. Większość chełmian była obecna na tej uroczystości, a ci co nie byli, już się zdążyli dowiedzieć od innych.

Niema więc celu powtarzać.

Ale są rzeczy o których się ani w stołecznych, ani w lubelskich gazetach nie pisze, które jednak milczeniem pominięte być nie mogą.

Oprócz samego przez się doniosłego faktu poświęcenia fundamentów pod gmachy, których powstanie jest dla Chełma otwarciem nowej ery rozwoju a dla Państwa, a zwłaszcza dla kolejnictwa jest jedną z bardziej mądrze i celowo zapisanych kart dziejów gospodarki w Odrodzonej Ojczyźnie aktowi temu towarzyszyły oznaki które, rzucają cień na te wszystkie ważne poczynania i napawają obawą każdego obywatela.

To cośmy zaobserwowali można nazwać poprostu fuszerką organizacyjną, jeżeli nie bałaganem, czy bezholowiem.

1) Poco i komu było potrzebne oficjalne rozprowadzanie przedtem wiadomości, które się nawet na łamy dzienników dostały, że na poświęcenie przybywa cały Rząd z Marszałkiem Piłsudskim, kiedy Rząd nie miał tego w programie. Jest to wprawdzie drobnostka, ale ogromnie pachnąca błagą, na którą nie powinno być miejsca w życiu państwowym. Niedomówić raczej należało, aniżeli opowiadać za dużo!

2) Przyjazd p. Ministra komunikacji (bo z ministrów tylko on było obecny). Ściśle według programu na dworcu zebrali się przedstawiciele miejscowego społeczeństwa. Gdy pociąg zajechał, orkiestra gra „Jeszcze Polska nie zginęła”, kompanja honorowa prezentuje broń. Pociąg staje, oczy obecnych utkwione w wagony... nikt nie wychodzi. Po upływie 2 minut... nareszcie sytuacja w części uratowana — wychodzi z wagonu Dowódca Okręgu Korpusu, gen. Jung i przechodzi przed frontem kompanji honorowej. Ale gdzie ministrowie?.. W oknach wagonów ukazują się jakieś postacie o zaspanych, ziewających gębach, bez kamizelek...

Szukają po wagonach, — znaleźli p. ministra komunikacji w negliżu... Pół godziny upłynęło nim się zjawił na peronie..

Albo organizatory nie ustalili z p. Ministrem programu i tenże nie wiedział, że oczekują nań delegacje, albo też nie obudzili go w porę... Bo nie można ani przez chwilę przypuszczać, żeby Minister nie chciał wstać na porę i nic sobie z delegacji nie robił. Gdyby tak, broń Boże, było, to lepiejby nie dźwigał nadal tak ciężkiego obowiązku lecz wysypiał się dowoli w domu. Minister jest własnością aparatu państwowego i wtedy gdy ma spełnić jakiś akt publiczny — spać nie może!

3) Na miejscu, na budowie miała być odprawiona Msza święta. Tymczasem ks. biskup Fulman wolał tę Mszę odprawić w kościele, zastępując się przepisami kanoniczne-

mi. Więc w brew programowi wozili się wszyscy do miasta i z powrotem.

Czy nie należało przed ustaleniem programu dowiedzieć się co prawa kanoniczne pozwalają, a nie budować specjalnych ołtarzy?

4) Przy rozdzielaniu zaproszeń na uroczystość pominięto cały szereg organizacji miejscowych nawet kolejarskich oraz wybitniejszych jednostek ze sfer przemysłowych w Chełmie, a co już najbardziej karygodnym jest niezaproszenie i niewpuszczenie na zagrodzone miejsce gdzie zamurowano akt, delegacji ze sztandarem od kolejarzy z Radomia. Tych, którzy najbardziej zainteresowani są sprawą — pominięto. Pominięto i b. burmistrza m. Chełma p. Kazimierza Mastalewskiego, który jakby tam nie patrzeć na jego pracę na stanowisku burmistrza, w każdym razie bardzo wiele pracy i starań włożył w to, aby przekonać sfery rządowe, że przeniesienie Dyrekcji do Chełma leży w interesie Państwa. Należy również wspomnieć i tem że gdy prasa warszawska reprezentowana była aż przez 20 przedstawicieli, to prasy miejscowej nie zapraszało się wogóle. Tylko dlatego, że redaktor Zwierciadła specjalnie się dopomniał, otrzymał zaproszenie. Na liście nie figurował ani jeden przedstawiciel prasy z Chełma. (A mamy tu parę pism)

5) W akcie erekcyjnym, w którym prócz nazwiska Marszałka J. Piłsudskiego i Prezydenta Rzeczypospolitej oraz Ministra Komunikacji i Prezydenta miasta Chełma, wymieniono cały szereg nazwisk urzędników ministerstwa komunikacji, brak jest nazwiska prezesa Dyrekcji S. Andrzejewskiego. A zdaje się, że jeżeli umieszczono nazwisko prezydenta miasta, nie od rzeczy było tymbardziej wymienić i nazwiska wojewody i starosty. Wogóle dziwny jakiś pogląd na sprawę zamurowania dokumentów wraz z aktem erekcyjnym ma kierownictwo budowy. Zwykle prócz aktu, monety obiegowej, i t.p. wkłada się wychodzące w tym czasie gazety. Tutaj odwrotnie. Nietylko o tem nie pomyślano, ale gdy piszący niniejsze zwrócił się do Naczelnika budowy gmachu p. inż. Zygmunta Mianowskiego, by załączyć numer „Zwierciadła”, p. inż. M. odpowiedział że „nie pozwala na to regulamin”.

Było jeszcze wiele innych nietaktów, usterek, braków i niedbalstw, na wymienienie których brak czasu i miejsca...

Piszemy zaś to wszystko nie dla obniżania powagi dzieła lub szukania „dziury w całym”, lecz dlatego aby zwrócić uwagę na to czynnikom rządowym, usypianym pochwalnymi hymnami prasy tak zwanej „wielkiej”

Tam się o rzeczach przykrych nie pisze. Może ich się nawet nie widzi...

A nam się zdaje, że o dobrych nie potrzeba, za dużo się rozgadniać, bo to tylko spełnienie obowiązku...

O czym się nie pisze... (Zamiast sprawozdania z przebiegu uroczystości poświęcenia fundamentów pod gmach Dyrekcji Kolei w Chełmie), „Zwierciadło” 1928, nr 42 (252), s 1-2.

Zaproszenie dla Władysława Zajdlera na uroczystość złożenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej dla pracowników w Chełmie; 22 października 1928 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziowicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/991.



NACZELNIK BUDOWY

ma zaszczyt zaprosić J.W. Pana *Władysława Zajdlera*

na uroczystość założenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej dla pracowników w Chełmie, a w powrotnej drodze na uroczystość otwarcia wiaduktu nad ulicą Byehowską w Lublinie. Uroczystości te odbędą się w dniu 22 października 1928 r. Wyjazd z Warszawy z Dworca Głównego dnia 21 października o godz. 23 m. 35.

Powrót do Warszawy dnia 22 października w godzinach wieczornych.

Uprasza się o odpowiedź.

Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie; 22 października 1928 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziowicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1096-4.





Plan Nowego Miasta Chełm; 1928 r.
zbiory: Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii
Pauliny Orsetti w Chełmie, nr inw. Ch/M-45.

PROTOKÓŁ Nr. 16.
posiedzenia Rady Miejskiej m. Chełma z dnia 20 października, 1928.

Komplet członków R.M. 29.
Obcych " " 24.

Nieobecni radni: Opatka Stanisław, Fruchtgarten Hana, Kamiński Franciszek, Witkowski Wacław i Setał Jakób-icek.
Nieobecność r-Rudnicka uprzedziwiliom, pozostałych radnych - nie-uprzedziwiliom.

Na stwierdzeniu prawomocności obradania, posiedzenia otwarto o godz. 19.

Przewodniczący - prezes Rady Miejskiej r. Władysław Łajdler, który odczytał następujący porządek obrad:

- 1/Odczytanie protokołu z 14 i 15 posiedzenia R.M.
- 2/Wybrór delegatów R.M. na Ijazd do Warszawy.
- 3/Sprawozdanie budżetowe Magistratu za rok 1927-28, oraz protokół Komisji Rewizyjnej z tego sprawozdania.
- 4/Dyskusja nad protokołami instrukcji Magistratu.
- 5/Wniosek Komisji Budżetowej o reasumację uchwały Rady R.M. dn. 28. maja 1927 r., o długoterminowej dalszemu planu miejskiego T-ów Opalińskiego referent r. B. Dolecki.
- 6/Wniosek Komisji Budżetowej o wypłacenie pracownikom miejskim 15 \$ dodatku do poborów - referent wiceprezydent W. Terpiła.
- 7/Wniosek Komisji Budżetowej o wypłacenie z budżetu na rok 1928 - 29, 300 zł.- na Dom Strażacki i Laski - referent prezydent Stanisław Gutt.
- 8/Wniosek Komisji Budżetowej o uchwaleniu i zatwierdzeniu planu remontowy m. Chełma - ref. prezydent St. Gutt.
- 9/Wniosek Magistratu w sprawie pragnienia przez Magistrat konserwacji i budowy ulicy w m. Chełmie - referent prezydent St. Gutt.
- 10/Wniosek Magistratu o przyznaniu b. pracownikowi Wacławowi Śliwie dotychczasowej zapomogi z kwotą 20 zł.- miesięcznie - ref. wiceprezydent W. Terpiła.

Na wniosek prezydenta Gutta w punkcie 2-gim wyrażono zaufanie wybornu z członków R.M. delegata na Ijazd do Warszawy - sprawę numerującą do Rady w związku z zobowiązaniem miasta przy budżecie D. r. 1927.

I.
W odczytanych protokołach z poprzednich 2-ech posiedzeń, przyjętych jednoznacznie, na skutek uwagi r. Ambrosiewicza, dodano w punkcie VII. protokołu Nr. 16. słowo "nieobecności" na wniosek r. Ambrosiewicza w sprawie przystąpienia do budowy baraku dla bezdomnych z fundusze budżetowych, przeznaczonych na budowę domu czynszowego.

II.
Odczytany przez prezydenta Gutta numeracja, po krótkiej dyskusji przyjęto do wiadomości w ogólnej treści, przekazano go jednak do sprawozdania Komisji Rewizyjnej, do której wyznaczone prezydenta Gutta, r. Ambrosiewicza i r. Dolecki. Istotna redakcją numeracji miało iść w tym kierunku, by wykażać jasno i stanowczo przedstawicielom Rady, że osiągnięte przez poprzednią R.M. zobowiązania przetwarzają umiarkowanie miasta i że Rada Miejska oraz Magistrat podejmuje się wykonania ciążących na mieście obowiązków tylko przy misłieniu przez czynników miarodajne odpowiednich udziałów kredytowych.

Do podpisania numeracji upoważniono prezydenta Gutta i prezesa R.M. Władysława Łajdlera.

III.
Sprawozdanie budżetowe Magistratu za rok 1927-28, oraz protokół Komisji Rew. z tego sprawozdania:

K. d. odczytano przez sekretarza R.M. rocznego R. W. Lewickiego sprawozdanie budżetowe i protokół Komisji Rewizyjnej, w którym Komisja nie miała la Magistratowi obelatorjum i na przyszłość czyni prezydenta odpowiedzialnym za przekroczenie budżetu powstałe na skutek jego osobistych zarządzeń oraz całej Rady za przekroczenie powstałe na skutek uchwał kolegialnych, wyrażając się dyskusja w sprawie której zabierali głos:

Vice-prezydent W. Terpiła, który wyraził zdanie do nieprzyjęcia do wiadomości protokołu Komisji Rew. podniósł poprawkę wyrażoną był pr- le kolekcje przez b. Magistrat w warunkach wyzwoleń niemożliwych, bez kontroli R.M. do której Zarząd Miasta nie mógł wystąpić o sumy dodatkowe. Obecny Zarząd miasta nie może odpowiedzialność za czynny poprzedniego Magistratu.

Jedni członkowie poprzedniego Zarządu miasta popiełnili praktycznie lub wyrzucenia, to należy podziękować ich do odpowiedzialności karnej, lecz nie można winić tych ludzi, którzy z budżetem za rok 1927-28, mieli bardzo mało do dysponowania. W końcu vice, prezydent W. Terpiła rozstrzygnął o sprawozdaniu na temat stowoków - Magistratu w latach ubiegłych, oświadczył, że do r. 1927. nie było miasta w Polsce, którego budżet byłby realny. Była to kwestia por-

306

szocham, iż budżety były nieosiągalne, bowiem stan finansowy i gospodarczy Państwa nie pozwalał na tworzenie budżetów ścisłych.

Wniosek na rok gospodarki w Magistracie powołał również i Władysław Sadocę, który tolerował niedolę do pracy R.M. i nie kontrolowały właściwie gospodarki poszczególnych karnie rad. Równy Łajdler, jako członek Komisji Rew. oświadczył, iż protokół o odpowiedzialności obelatorjum napisany był za względu na ciągłość pracy Magistratu, tak jak i R.M. obecnie odpowiada za zobowiązania i uchwały poprzedniej Rady.

Równy Dolecki stwierdza, iż gospodarka w roku 1927, prowadzona była źle i że obecny Magistrat nie może brać na to na siebie odpowiedzialności, widział do protokołu Kom. Rew. następujący poprawki: " Rada Miejska stwierdza, iż budżet 1927 - 28 o 70 \$ nie był wykonalny, co świadczy, iż gospodarka miasta była prowadzona chętnie."

Równy Ambrosiewicz stwierdza, iż protokół Kom. Rew. dotyczy Magistratu, jako organu samorządowego, niezależnie od osób i że stan podniesiony w protokole trwał w Magistracie chełmskim od szeregu lat, wada, iż przyjęcie tego protokołu zaakceptuje system dotychczasowej gospodarki jako ujemny i zabezpieczy ją od tego na przyszłość.

Równy I. N. Lederman popiera protokół Kom. Rew. widział o wyrażeniu przez Kom. Rew. stanu budżetu do dnia 1. lutego 1928 r., rozważenie go do klubów Radzieckich, rozpatrzenie na następnym posiedzeniu R.M. dla wyrażenia najdalej idących konsekwencji.

Równy Fruchal widział poprawki: " Rada Miejska nie miała byćtem Magistratowi obelatorjum na rok 1927 - 28. "

Równy Świdziński oświadczył, iż referentem budżetu w latach ubiegłych był wiceprezydent obecny vice, prezydent W. Terpiła, który i budżet na rok 1928-29. zarządził na tenych, zmian jego, słych budżetach. Dział budżety te są przez vice-prezydenta krytykowane, więc w latach ub. je referował albo nie dostarczał tych błędów albo też oświadczenie wyrażał w słów poprzednie Rady Miejskiej. Budżet tegoroczny natomiast został przez Komisję Budżetową i dlatego nie jest podobny do budżetu z r. 1927-28.

Poprawienia Rady Miejskiej nie wyrażała odpowiedzialności ale też i poprawienie Zarządu nie wywodzi jej do pracy przez kilkumiesięczne nie wywołanie jej.

Po przedstawieniu poprawki r. Benschala o odpowiedzialności byłtem Magistratowi, poddane pod głosowanie, poprawkę do 1. stycznia Komisji Rew.



Protokół nr 16 z posiedzenia Rady Miejskiej miasta Chełm; 20 października 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plan regulacji i zabudowy osiedli [pomiaru]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 304-306.

307
przyjęte i przystąpiono do głosowania nad wnioskiem Kom. Rew. w brzmieniu
mianem przyjęcia poprawki - które na wniosek r. J. M. Ledermana i 5. innych ra-
nych, było tajne.
W głosowaniu kartkami, za wnioskiem głosowało 7 radnych, przeciw 4.
radnych przy 6. wstrzymujących się od głosowania.
Na przyjęcie pozostałej części protokołu Kom. Rew. głosowało 11.
radnych przeciw 0 radnych przy 1. wstrzymujących się od głosowania.
IV.
Na wniosek r. J. M. Ledermana dyskuje nad protokołami Instrukcji Mag.
odroczone do następnego posiedzenia R.M.
V.
Wniosek Magistratu i Kom. Bud. o reasumuje uchwały R.M. z dn. 28.
maja 1927 r. o długoterminowej cisierkowie placu miejskiego T-wa Cyklistów
w Chełmie.
Po referacie r. Dziakana, Rada Miejska powzięła jednomyślnie nastę-
pującą uchwałę:
"Rada Miejska anuluje uchwałę R.M. z dnia 2. października, 1926 r.
i uchwałę Rady Miejskiej z dnia 28 maja 1927 r. w przedmiocie oddania w dzier-
żawę placu pod nazwą "Stawisko" T-wa Cyklistów w Chełmie."
VI.
Wniosek Komisji Budżetowej o wypłacie pracownikom mi. jektm
15 % dodatku do poborów.
Po referacie vice-przydenta Terpita powzięto 17 głosami prze-
ciw 3 następującą uchwałę:
"Rada Miejska upoważnia Magistrat do dalszej wypłaty dodatku
15 % poborów mieszkaniowych przy zmianie urządnikom państwowym Rząd-
Przydenta R.P. z dnia 28. I. 1928 r. Dz. U. Nr. 7. poz. 41. wszystkim pracownikom Magistratu i
osobom Zarządu oraz skreślając dokonane przez Magistrat wypłaty od dnia 1-go
kwietnia b. r. do dnia dzisiejszego z budżetu na rok 1928 - 29".
Rady Ambrosiowicz popierając wniosek uchwał o zewołanie Komisji
Reorganizacyjnej.
VII.
Wniosek Kom. Bud. o wypłacie z budżetu na rok 1928-29, 300 zł
na D-m Strzelecki w Lublinie.
Po referacie prezidenta Gutta za wnioskiem Kom. Bud. głos 20
17 radnych przy 3. wstrzymujących się od głosowania.

VIII.
Wniosek Komisji Budżetowej miasta o uchwalenie i zatwierdzenie planów
restytucyj m. Chełma.
Po referacie prezidenta Gutta za wnioskiem Komisji Budżetowej głos-
owało 16 radnych przy 3. wstrzymujących się od głosowania.
Wniosek stanowi załącznik do niniejszego protokołu.
II.
Wniosek Magistratu w sprawie przyjęcia konserwacji i budowy ulic
w m. Chełmie.
Po referacie prezidenta Gutta, za wnioskiem Magistratu głosowało 16.
radnych przeciw 3. radnych, przy 3. wstrzymujących się od głosowania.
Wniosek stanowi załącznik do niniejszego protokołu.
I.
Wniosek Magistratu o przyznaniu b. pracownikowi Valentemu Śliwie de-
sygnatowej zapomogi w kwocie 20 zł. - niżej.
Po referacie vice-przydenta Terpita, który odczytał podanie Valen-
tego Śliwy z dnia 19 czerwca 1928 r. Nr. 10190/IV. oraz uchwałę Magistratu z dn.
2 sierpnia 1928 r. Prot. Nr. 29 poz. 10 i stwierdził, iż Valentemu Śliwie na skutek
wyniku składek w Kasie Wzajemnej do pomocy i byłby wstąpił
zmniejsza się w trudnych warunkach materialnych - wniosek Magistratu przyjęto
jednomyślnie.
Po wyszerzeniu porządku dziennego, przewodniczący powiadomił Radę, że
zawiadomienie Komisji Budżetowej na dzień 29 b. m. o Komisję Reorganizacyjną
na dzień 30 b. m.
Przewodniczący - prezes R.M. r. Władysław Bujdak zamknął posiedzenie
o godzinie 15 m. 30.
Na ten protokół zakończono.
Sekretarz: Prezes Rady Miejskiej m. Chełma
/-/ W. Walczak. /-/ Władysław Bujdak.
Protokolant: /-/ Cyprian Górecki.
Za zgodność: [Podpis] [Podpis]
[Podpis] [Podpis]

270
Magistrat m. Chełma
Wydział Budowlany
Nr. 18822/V
Chełm, dnia 30 października 1928 r.
OGŁOSZENIE
Magistrat m. Chełma na podstawie art. 30 ustawy budowlanej z dnia 16 lutego 1928 r.
(Dz. U. R. P. № 23 poz. 202) podaje do wiadomości publicznej o uchwaleniu przez Radę Miejską miasta
Chełma w dniu 20 października 1928 r. szczegółowego planu zabudowania
terenów majątku „Starostwo - Błonie” znajdującego
się pomiędzy ulicami Hrubieszowską a Kolejową w Chełmie przeznaczonym na rozbudowę miasta
Chełma i na budowę Radomskiej Dyrekcji Kolejowej. Plan ten obejmuje rów-
nież część przyległą starego miasta, a mianowicie: połud-
niową stronę ulicy Kolejowej i północną stronę ulicy
Hrubieszowskiej, ogólny obszar objęty planem zabudo-
wania wynosi 432 ha.
Na podstawie art. 31 ustawy budowlanej osoby interesowane mają prawo
zaznajamiać się z treścią planów zabudowania, wywieszonych do publicznego
wglądu w Magistracie m. Chełma pokój № 10 w godzinach od 10 rano do 2 po
południu w terminie do dnia 29 listopada 1928 r. włącznie.
W okresie do dnia 13 grudnia 1928 r. do g. 2 pop. osoby interesowane mają prawo
zgłaszać na ręce sekretarza Magistratu zarzuty pisemne przeciw tym planom.
Budowniczy Miejski (-) WŁ. FAFROWICZ
Prezydent m. Chełma (-) ST. GUTT
Druk. „Zwierzciadło” Chełm, Lubelska 65

Protokół nr 16 z posiedzenia Rady Miejskiej
miasta Chełm; 20 października 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie,
Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy
osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo
Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 307-308.

Odpis pisma nr V-10114/16a-28 Ministerstwa Komunikacji
Departament Utrzymania i Budowy do Ministerstwa Spraw
Wewnętrznych w sprawie zobowiązań miasta Chełm dotyczących
budowy wodociągów i kanalizacji; październik 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki
Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm
Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 270.

Magistrat m. Chełma
Wydział Budowlany
Nr. 18822/V
Chełm, dnia 30 października 1928 r.
OGŁOSZENIE
Magistrat m. Chełma na podstawie art. 30 ustawy budowlanej z dnia 16 lutego 1928 r.
(Dz. U. R. P. № 23 poz. 202) podaje do wiadomości publicznej o uchwaleniu przez Radę Miejską miasta
Chełma w dniu 20 października 1928 r. szczegółowego planu zabudowania
terenów majątku „Starostwo - Błonie” znajdującego
się pomiędzy ulicami Hrubieszowską a Kolejową w Chełmie przeznaczonym na rozbudowę miasta
Chełma i na budowę Radomskiej Dyrekcji Kolejowej. Plan ten obejmuje rów-
nież część przyległą starego miasta, a mianowicie: połud-
niową stronę ulicy Kolejowej i północną stronę ulicy
Hrubieszowskiej, ogólny obszar objęty planem zabudo-
wania wynosi 432 ha.
Na podstawie art. 31 ustawy budowlanej osoby interesowane mają prawo
zaznajamiać się z treścią planów zabudowania, wywieszonych do publicznego
wglądu w Magistracie m. Chełma pokój № 10 w godzinach od 10 rano do 2 po
południu w terminie do dnia 29 listopada 1928 r. włącznie.
W okresie do dnia 13 grudnia 1928 r. do g. 2 pop. osoby interesowane mają prawo
zgłaszać na ręce sekretarza Magistratu zarzuty pisemne przeciw tym planom.
Budowniczy Miejski (-) WŁ. FAFROWICZ
Prezydent m. Chełma (-) ST. GUTT
Druk. „Zwierzciadło” Chełm, Lubelska 65

Ogłoszenie nr 18822/V Magistratu Miasta Chełm Wydział
Budowlany dotyczące szczegółowego planu zabudowania
terenów majątku Starostwo-Obłonie; 30 października 1928 r.
Wydawca: Drukarnia „Zwierzciadło” Chełm, Lubelska 65.
zbiory: Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii
Pauliny Orsetti w Chełmie, nr inw. Ch/922.



Kal. nr 47766/28.

Przebieg

Konferencji odbytej w dn. 23 listopada 1928 r. w Magistracie m. Chełm w sprawie dokonania przez gminę m. Chełm robót inwestycyjnych w związku z przeniesieniem Dyrekcji Kolejowej.

Obroni: 1/Prezydent m. Chełm Gutt

2/Kierownik biuro gmin Dyrekcji Kolejowej int. Kłosewski.

3/Referent Lubelskiego Urzędu Najwyższego Filipiński.

Na wstępie ref. Filipiński przedstawił cel konferencji m. j. w celu, w jaki sposób Magistrat projektuje wykonać prace przez gminę m. Chełm w sprawie przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z dn. 2/II. 1928 r. z siedzibą na teren biurowy i urządzenia wodociągów i kanalizacji oraz jakie porządki pod tym względem dotychczas Magistrat ukończył.

Co do biurowej 4 dróg, które gmina m. Chełm wyznaczyła, wyjątkowo uchwała Rady Miejskiej zobowiązała się urządzić, Prezydent Gutt przedstawił następujące powody dla których Magistrat dotychczas nie mógł wykonać tego zobowiązania:

1/ Magistrat, nie posiadając tytułu własności gruntów, które projektowane drogi będą przebiegały, nie mógł przystąpić do robót brukarskich. Jednakże w sprawie gruntów potrzebnych na ten cel Magistrat nie skutecznymi przeprowadzonymi dotychczas pertraktacjami z właścicielami gruntów nie był w stanie uzyskać w drodze wyjątku na grunta nielegalne.

Ponieważ w tym celu również konieczne jest przekazanie gminie m. Chełm gruntów państwowych t. zw. "Dzielnicy-Ołtarze". Przekazanie tych gruntów podlega dotychczasowemu wyłączeniu Magistratu w tej sprawie do Ministerstwa Robót Publicznych nie nastąpiło, a zabieg Magistratu o przywrócenie wyłączenia decyzji pozostają bez skutku.

2/1 braku możliwości uzyskania kredytu Magistrat nie mógł liczyć w sprawie zrealizowania projektowanej węglini biurowej na rok 1928/1929 pożyczki w kwocie 300.000 zł. na urządzenia biurowe dróg.

3/ Kierownictwo biurowe gmin Dyrekcji Kolejowej nie mogło na niektórych odcinkach projektowanych dróg wykonać robót między innymi, na których byłoby można brnąć dróg po ułożeniu się ziemi dopiero w roku następnym, które to odcinki posiadały również w swoim otoczeniu int. Kłosewski.

Katolicki niecałkowicie od obowiązków Magistrat co do wykonania projektowanych ulic int. Kłosewski kategorycznie nie przekreślił konieczność natychmiastowego poczynienia ze strony Magistratu starań dla zapewnienia swobodnego dojazdu na projektowanych drogach do terenu biurowego gmin Dyrekcji Kolejowej, a mianowicie:

1/ od ul. Brubieszowskiej, gdyż dotychczasowy przejazd na tym odcinku drogi został zaprzeczony przez jednego z właścicieli gruntu.

2/ od ulicy Karkierskiej Kąkolowicza.

3/ od ul. Kurów Kolejowej, dojazd ten jest szczególnie potrzebny z tego powodu, że na tym odcinku drogi trzeba już teraz tworzyć potrzebne szopy, aby w roku przyszłym po ułożeniu się ziemi można było przystąpić do brukowania.

4/ od ulicy Seminarnej.

W sprawie wyłączenia gruntów oznaczonych przez Prezydenta Gutta oświadczył:

1/ od ul. Brubieszowskiej/ Magistrat bezskutecznie wszczął oświadczenia właścicieli gruntu o celu wyłączenia go do wykonania przejazdu.

2/ od ul. Karkierskiej/ Powinno dotychczasowe dojeżdżanie od tej strony przebiegać przez grunta Kąkolowicza, a wyłączenie tych gruntów uzależnione jest od zgody Saryi Kąkolowicz. Prezydent Gutt zobowiązał się starać u Starosty Lubelskiego, którego jednocześnie stały na piśmie projekt Magi-

4

pod tym względem zobowiązanie Rady Miejskiej.

Protokółem /-/ Filipiński

Według przypuszczalnych szacunków Prezydenta Gutta koszt wstępnych prac pomiarowych, planów i sporządzenia kosztorysu wyniesie około 100.000 - 120.000 zł.

Inżynier Kłosewski oświadczył, że według posiadanych przez niego informacji w dziale inż. Komunikacji jest urządzenie już w roku przyszłym kanalizacji i wodociągów na terenie Dyrekcji Kolejowej i w tym celu inż. Komunikacji skłonne jest udzielić gminie m. Chełm pożyczki w kwocie 1.500.000 - 2.000.000 zł. na pieniądze te zostaną sporządzone plany kanalizacji i wodociągów dla całego m. Chełm, a realizowanie ich tego planu ma być jedynie na terenie Dyrekcji Kolejowej, przysposobienie kolektor główny, sieci oświecenia i stacja pomp zostaną wykonane w ten sposób, że będą wystarczająco dla potrzeb całego już miasta. Wobec tego, że inż. Komunikacji w trybie ostatecznym zwała konferencję w tej sprawie, na którą zostaną zaproszeni również przedstawiciele m. Chełm, celem doposażenia oświadczeń i zobowiązań pieniężnych, proszę Magistrat powziąć wyjątkowo do Rady Miejskiej o uchwale potrzebnych pełnomocnictw dla Prezydenta m. Chełm i Prezesa Rady Miejskiej.

Prezydent Gutt oświadczył, że zgodził się przyjąć tego rodzaju projekt i w tym celu w dniu jutrzejszym wezwał posiedzenie Magistratu by w dniu 25/11. br. wystąpił do Rady Miejskiej o uchwale oświadczeń i pełnomocnictw.

W sprawie dostarczenia potrzebnej dla terenu Dyrekcji Kolejowej ilości energii elektrycznej Prezydent Gutt oświadczył, że Magistrat należało wykonać przyjeżdżać

33

strata co do ewentualnej wydatku gruntów, a ponieważ, do czasu definitywnego uregulowania tej sprawy Magistrat nie może mieć tytułu własności na terenie tymczasowo w odstąpieniu dla wyznaczenia ziemi.

1/ od ul. Kurów Kolejowej/ celem uzyskania na tym odcinku potrzebnego gruntu trzeba będzie przeprowadzić komasację oraz podjęcie wyłączenia gruntów, a to z uwagi na zbyt wygórowane żądania oświadczeń właścicieli gruntów. W tym celu Magistrat urządził przeprowadzenie oświadczeń przez państwowych w przeciągu najbliższych 2 - 3 tygodni.

2/ od ul. Seminarnej/ właściciel potrzebnego na drogę gruntu, Kąkolowicz oświadczył, że nie chce odstąpić swego gruntu i będzie z nim można co najwyżej do porozumienia w drodze pertraktacji co do odstąpienia potrzebnych gruntów.

Ponieważ Prezydent Gutt oświadczył, że Magistrat powinien wnieść starania, by potrzebne drogi w roku przyszłym zostały urządzone i wybrukowane, co jest niemożliwe tylko od otrzymania potrzebnych na ten cel kredytów w kwocie 300.000 zł.

Kanalizacja i kanalizacja.

Według przedstawienia Prezydenta Gutta, Magistrat nie mógł dotychczas z braku kredytów zrealizować tych urządzeń biurowych na kwotę 40.000 zł. co do sporządzenia potrzebnych planów i planów na urządzenia wodociągów i kanalizacji. Na skutek szacunków Prezydenta Gutta, Instytut wodociągów-kanalizacyjny w Warszawie delegował do m. Chełm swego przedstawiciela, który umówił z Prezydentem gminą wykonanie projektu urządzeń wodociągów i kanalizacji w Chełmie oraz stał się w Magistracie interjudy kosztorysów i projektów inwestycyjnych. Jednym z tych urządzeń Magistratu uzależnione jest od uzyskania potrzebnych kredytów. Według przypuszczalnych szacunków Prezydenta Gutta urządzenie

35

Protokół konferencji odbytej w Magistracie Miasta Chełm w sprawie dokonania przez gminę miasto Chełm robót inwestycyjnych w związku z przeniesieniem Dyrekcji Kolejowej; 23 listopada 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 33-37.

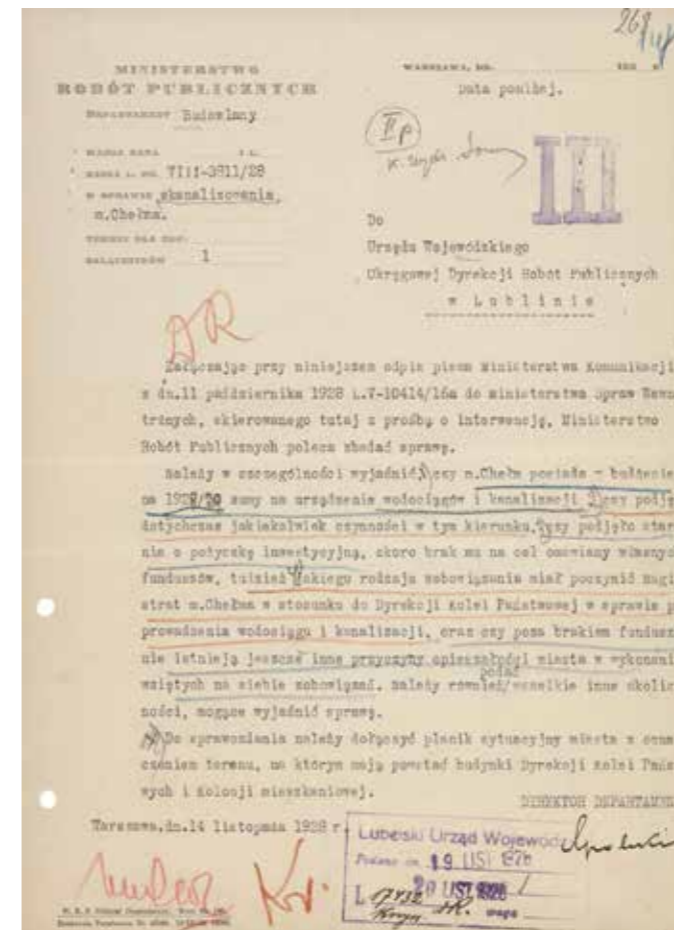




Na rewersie odręczny napis: *Fotografia domu mieszkalnego, 1928 r.*
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 369.

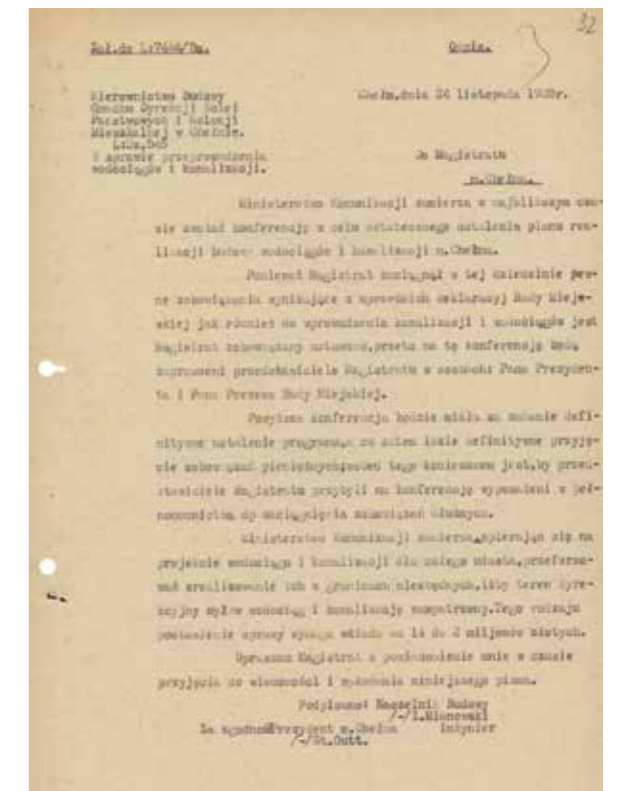


Fotografia domów mieszkalnych znajdujących się przy dzisiejszej ul. Żwirki i Wigury w Chełmie
w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie*
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.

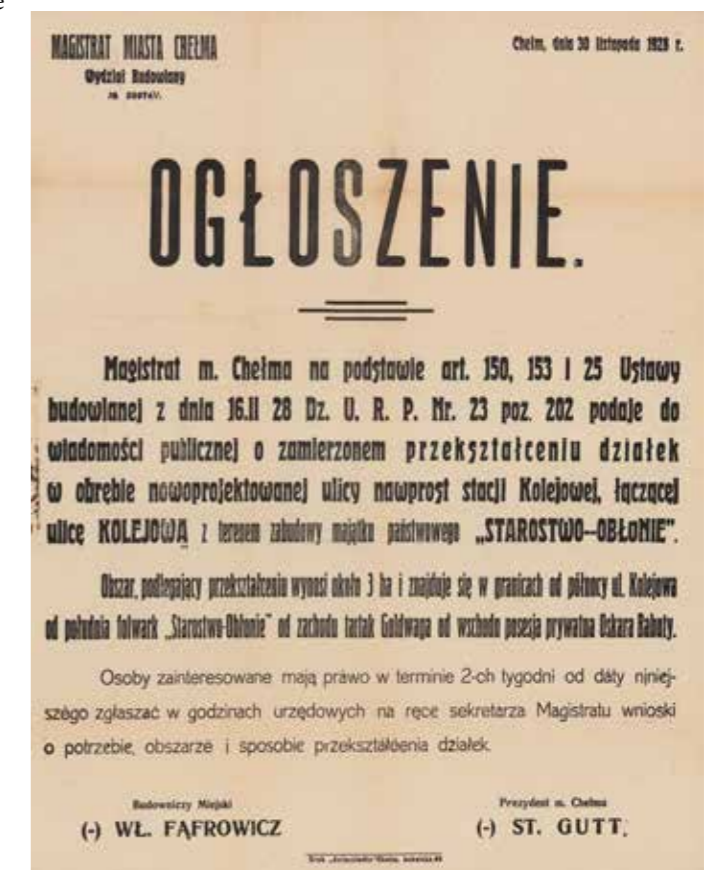


Pismo nr VIII-3811/28 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Urzędu Wojewódzkiego Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie w sprawie urządzenia wodociągów i kanalizacji; 14 listopada 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 268.

Ogłoszenie nr 20974/V Magistratu Miasta Chełm, Wydział Budowlany informujące o planowanym przekształceniu działek w obrębie nowo projektowanej ulicy na wprost stacji kolejowej, łączącej ulicę Kolejową z terenem zabudowy majątku państwowego Starostwo-Oblonie; 30 listopada 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 1062, k. 44.



Odpis pisma nr 545 Kierownictwa Budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie do Magistratu Miasta Chełm w sprawie przeprowadzenia wodociągów i kanalizacji; 24 listopada 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 32.



25
3

Minia
Lublin, dnia 4 grudnia 1928 r.

Wojewoda Lubelski
L. 7444/Sm
w sprawie inwestycji w m. Chełmie
w związku z przedłożeniem Dyrekcji Kolejowej.

Do
Ministerstwa Spraw Wewnętrznych
w Warszawie.

Przedkładając w wykonaniu rozkazu Ministerstwa z dn. 25/II. br. 3.0.1407/4/28 oświadczenie z konferencji wójtoy w Miasteczku m. Chełmie w powyższej sprawie komunikuję:

W związku z przyjęciem przez Gminę m. Chełma uchwały Rady Miejskiej z dnia 24 listopada 1927 r. skierowanej do wybudowania dróg o długości około 4 km., prowadzących do terenów Dyrekcji Kolejowej oraz wykonania w tym celu kosztów 50.000 zł. na opłaty kosztów urządzenia wodociągów i kanalizacji, o ile towar przez samorząd kolejowy zostałby przeprowadzony - w związku z tymże na rok 1928/29 zostały wykonane następujące wydatki:

1/ kwota 500.000 zł. na budowę dróg
2/ " 20.000 zł. na urządzenie projektu wodociągów i kanalizacji.

Kosztami tych jednak wydatków pokrywane nie będą wydatki z powodu niewykonania uchwały na ten cel przez Radę Miejską, ponieważ, że której wykonanie projektów nowych dróg i urządzenia projektu wodociągów i kanalizacji było niemożliwe. Istniejące już drogi dobowo posiadały wyjątkowo dobre warunki i gospodarstwo ziemnym wydziale tego miasta, nie były wydatkami na wybudowanie takich nowych dróg inwestycyjnych. To też wykonanie tych robót i w przyszłości jest oznaczona od wykonania. Na ten cel przez Gminę m. Chełmie skierowano kredyt.

Władze miasteczka i kierownicy robót, żądają Dyrekcji Kolejowej w Chełmie z dn. 24 listopada br. L. 7444/Sm.

26

505, które w odrobinie zostały, Ministerstwo Komunikacji modernizacji dla Gminy m. Chełmie, podjęły w wysokości 1.000.000 zł. do 1.000.000 zł. na urządzenie kanalizacji i wodociągów na którą to kwotę w budżet przyznanych subwencję Prezydenta miasta Chełmie, będzie można wykonać projekt wodociągów i kanalizacji dla miasta m. Chełmie przy zrealizowaniu tego projektu na terenach Dyrekcji Kolejowej, przy czym główne urządzenia jak kolektor, wodociąg i stacja pomp urządzenie by były w tym wypadku już dla potrzeb całego miasta. Istotnym obciążeniem do do kosztów urządzenia wodociągów i kanalizacji ustalił będzie także po wyrażeniu konsensusu tych robót. W związku z powyższym Radę Miejską na posiedzeniu z dn. 25/II. br. omówiła również w przedmiotowej sprawie Prezydenta m. Chełmie i Prezesa Rady Miejskiej, które są niezgodne, jak to jest wyrażone, głównie w przyjętym planie kierowników budowy, powołuje Dyrekcji Kolejowej dla podjęcia w Min. Komunikacji kosztów budowy linii kolejowej m. Chełmie do do urządzenia kanalizacji i wodociągów.

Wobec projektowanych dróg dojazdowych do terenów Dyrekcji Kolejowej również musi być wykonanymi tylko po wykonaniu na ten cel długoterminowej pożyczki w kw. 300.000 zł. jako jedyną możliwość tych dróg, ponieważ jest od przekroczenia przedsięwzięciem Gminy m. Chełmie granicę podziału terytor. "Starostwo-Oblężenie", w której to sprawie Rada Miejska uchwała z dn. 24/III. br. wystąpiła do Min. Robot Publicznych, Oświadczenie wiodące zostały przedłożone Min. Robot Publicznych sprawa została rozstrzygnięta z dn. 15/III. br. L. 1000/4/3 i z dn. 25/II. br. L. 1407/4/3. Jednocześnie w tymże wyroku decyzji w tej sprawie zamieszczony jest również z tego względu, że decyzji tej wykonanie są możliwe przez Magistrat m. Chełmie do do wyrażenia planu wydatków, jakie miasto, na podstawie którego będzie można złożyć wniosek do Kom. Prezydenta Miasteczka z dn. 15/II. br. /24.10.28. pos. 300/ przeprowadzić kolejowo, wykonaniem do do niektórych obciążenia granic terenów terenowych.

27

20

PROTOKÓŁ
konferencji z dnia 6 grudnia 1928 roku w sprawie urządzenia ulic, wodociągów i kanalizacji na terenie Dyrekcji K.P. w Chełmie

O b e s a d z i :
1. p. inż. J. Wołkanowski - kierownik referatu architektury M.K. przewodniczący
2. p. inż. B. Szarygliski
3. " " I. Mianowski - Kierownik budowy Gminy Dyrekcji i Kolonji mieszkalnej w Chełmie
4. p. Szajnowski - Kierownik Wydziału Samorządowego Województwa Lubelskiego.
5. p. Gutt - Prezydent m. Chełmie

Posiedzenie zgaję p. inż. Wołkanowski i podkreśla konieczność uregulowania dotychczas zobowiązań miasta Chełmie z dnia 2. kwietnia 1927 r. w sprawie urządzenia ulic oraz wodociągów i kanalizacji na terenie przydzielonym pod budowę Gminy Dyrekcji i Kolonji mieszkalnej w Chełmie.

P. inż. Wołkanowski stawia konkretne pytania czy i w jaki sposób miasto Chełmie ma zamiar zrealizować swe zobowiązania.

p. Kierownik Szajnowski oświadcza, iż zobowiązania m. Chełmie z dnia 2/IV. 1927 r. winny być bezwzględnie dotrzymywane, wraca jednak uwagę na to że obecnie ograniczone środki finansowe miasta nie pozwalają zrealizować tych zobowiązań i omawiane roboty mogłyby być wykonane jedynie z wpływe nadzwyczajnych. Wobec powyższego oświadcza iż zobowiązuje się dopilnować wykonanie przyjętych przez miasto Chełmie zobowiązań, o ile miasto otrzyma na ten cel nowe źródła dochodu, względnie kredyty.

Jednakże zaznacza, że w obecnych warunkach nie można liczyć na tego rodzaju wpływy.

Inż. Wołkanowski stawia konkretne propozycje następującej treści: Zarząd Kolejowy gotów jest, wykonać urządzenie ulic i wodociągów i kanalizacji na terenie przydzielonym pod budowę Gminy Dyrekcji i Kolonji mieszkalnych w Chełmie z własnych kredytów, o ile Zarząd miasta Chełmie zobowiąże się, iż świadcza z tym wydatki wpłacone będzie Zarządowi Kolejowemu w ratach rocznych po 100.000 zł.

W tym celu miasto Chełmie winno opracować odrębne projekty i kosztorysy i przedstawić je Ministerstwu Komunikacji w ściśle określonym terminie, w celu ustalenia wysokości kosztów omawianych robót.

28

- 2 -

F. Prezydent Gutt oświadcza, iż wobec tego, że uchwały wykonania miasta nie pozwalają na wykonanie omawianych robót, a na otrzymanie pożyczki miasto również liczy nie może, przede w intencji miasta Chełmie na podstawie uchwały Rady Miejskiej z dnia 24 listopada 1928 r. /protokół Nr. 10/ przyjmując propozycje Ministerstwa Komunikacji.

Zobowiązuje się, że odrębne projekty będą wykonane w następujących terminach:

1/ Plan regulacyjny m. Chełmie będzie zatwierdzony w końcu stycznia, 1929 roku,
2/ Projekt oszalenia gruntów na 15. stycznia 1929 r.
3/ Projekt i kosztorys na urządzenie ulic na 15. lutego 1929 r.
4/ Szkieletowy projekt i przybliżony kosztorys na wykonanie wodociągów i kanalizacji na 15. maja 1929 r.

Jednocześnie zobowiązuje się przeprowadzić uchwałę Rady Miejskiej, że miasto Chełmie wpłaci będzie podarunek przez Zarząd Kolejowy wydatki na urządzenie ulic oraz wodociągów i kanalizacji w ratach rocznych po 100.000 zł. z tym zastrzeżeniem, że procent przy amortyzacji tych wydatków nie będzie przekraczał stopy procentowej pobieranej przez Bank Gospodarstwa Krajowego od pożyczek długoterminowych.

p. Kierownik Szajnowski porusza w końcu sprawy zamknięcia przez właścicieli przywłaszczonych gruntów dojazdów na teren budowy Gminy Dyrekcji, oświadczając iż sprawa ta została już uregulowana.

Na ten protokół nakreślono i podpisano.

Za zgodność: Podpisano: /-/ Inż. Szarygliski
/-/ Inż. Mianowski
/-/ Szajnowski
/-/ Gutt.

Za zgodność: [Podpis] /-/
Chełmie, dnia 15/12. 1928 r. [Podpis]

13 grudnia 1928 r.

29

de urządzenia projektowanych dróg, prowadzących miasto z terenów Dyrekcji Kolejowej.

Wobec uchylenia uchwały Magistratu, kierującego do zrealizowania projektu inwestycyjnych, do przeprowadzenia w pierwszym rzędzie Gminie m. Chełmie, granicę podziału terytor. "Starostwo-Oblężenie" oraz na ustalenie potrzebnych kredytów na ten cel proszę kierownika Ministerstwa o spowodowanie wydania przybyłymi do miasta decyzji ze strony Min. Robot Publicznych, jak również o zapewnienie miasteczka kosztów granic, jak również o zapewnienie starostwa Magistratu do do wykonania potrzebnych kredytów na roboty inwestycyjne.

Za Wojewodę Lubelskiego
Kierownik Wydziału
/-/ Szajnowski

Minia
Lublin, dnia 4 grudnia 1928 r.

Wojewoda Lubelski
L. 7444/Sm
w sprawie inwestycji w m. Chełmie
w związku z przedłożeniem Dyrekcji Kolejowej.

Przykładając odpis protokołu konferencji wójtoy z dn. 25/II. br. w Magistracie m. Chełmie w sprawie projektowanych robót inwestycyjnych w związku z przedłożeniem Dyrekcji Kolejowej oraz z dopilnowaniem sprawy skierowanej do wykonania na terenie Dyrekcji Kolejowej, stanowisko do wyrażenia przez Pana Prezydenta, w tej sprawie podczas konferencji przeprowadzenia.

O przebiegu już również w tymże starostwa Magistratu, które do zrealizowania projektowanych robót inwestycyjnych Magistrat przedłożył miasteczku miasteczko sprawa została z dnia 5 grudnia 1928 r. wyrażony miasteczku.

Z wyrażeniem tych robót również wyrażony Magistrat i kierownicy referatu Wydziału Samorządowego

30

Wydziału Samorządowego
Kierownik Wydziału
[Podpis]

Odpis pisma nr 7444/Sm Wojewody Lubelskiego do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Warszawie w sprawie realizacji zobowiązań miasta Chełmie w ramach inwestycji; 4 grudnia 1928 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 25-28.



21

PROTOKÓŁ

konferencji w dniu 7 stycznia 1929 roku w sprawie urządzenia ulic, wodociągów i kanalizacji na terenie Dyrekcji Kolei Państw. w Chełmie, odbytej w Starostwie w Chełmie.

Obecni:

- 1/ P. Szaynoski - Naczelnik Wydziału Samorządowego Województwa Lubelsk.
- 2/ Inżynier Kuliszewski - Przewodniczący Dyrekcji Robót Państw. w Lublinie
- 3/ Inżynier Szymonowski - Przewodniczący Dyrekcji K.P. w Lublinie
- 4/ Świątowski - Starosta Chełmski
- 5/ Inżynier Kozłowski - Naczelnik biurowy gminy Dyrekcji
- 6/ Inżynier Kozłowski -
- 7/ Inżynier Kozłowski -
- 8/ W. Łajdler - Przesła Rudy Miejskiej
- 9/ Stanisław Gutt - Prezydent miasta Chełm
- 10/ W. Orłowski - Referendarz Starostwa, jako sekretarz

Prezjensie sążaję P. Naczelnik Szaynoski, odwołując się do konferencji, odbytej w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie w dniu 6 grudnia 1928 r. w sprawie urządzenia ulic, wodociągów i kanalizacji na terenie Dyrekcji Kolei Państw. w Chełmie.

Omówiono zamierzonych zobowiązań Prezydent miasta p. Gutt odwołując się do Rady Miejskiej dotychczas nie została powiadomiona o treści konferencji odbytej w dniu 6 grudnia 1928 r. - Co do zobowiązań p. Gutt informuje:

ad 1/ Plan zabudowy terenu miejskiego państwa. Starosta - Chełmie został przez Radę Miejską powiadomiony i był w terminie ustawowym wystawiony do zgłoszenia. Wyjątkiem jest jeden projekt, który na najbliższym posiedzeniu Rady Miejskiej będzie rozpatrywany. Plan ten z końcem stycznia r. b. będzie przesłany do Ministerstwa Drogi i Kolei Państwowych w Lublinie.

ad 2/ Projekt urządzenia ulic jest w opracowaniu i w najbliższym czasie będzie przesłany do Ministerstwa Drogi i Kolei Państwowych w Lublinie.

ad 3/ Projekt i kosztorys na urządzenie ulic zostanie opracowany w terminie do 15 lutego r. b.

ad 4/ Obecnie dokonuje wyznaczenia osiowego projektu i kosztorysu wodociągów i kanalizacji nie została dotychczas zawarta z p. Inżynierem Dominiakiem.

22

Prezydent Gutt zaznacza, że pomiary miasta dla celów kanalizacji dokonał Magistrat na własnym zakresie, organizując w terminie do dnia 20 stycznia b. r. specjalne Biuro Techniczne, na czele którego stanął architekt.

Na powyższe odwołanie zwraca uwagę P. Naczelnik Szaynoski, że posiada wiadomości, że miasto nie posiada warunków do pomiarów, które nie mają pokrycia w trygonometrii i niwelacji i że na swej stronie nie może dopuścić do takiej umowy z osobami niekompetentnymi i nieufnymi. P. Prezydent stwierdza, że tymczasem nie ma sprzeciwu.

W wyniku konferencji Prezydent miasta Gutt zobowiązał się:

- 1/ Zawrzeć umowy z inżynierem Dominiakiem w ciągu tygodnia t. j. do dnia 15 stycznia, r. b.
- 2/ Zawrzeć umowy z Wydziałem Instytutem Geograficznym do dnia 15 stycznia r. b. w sprawie wykonania trygonometrii miasta.
- 3/ Na dołoby wszelkich starań by termin 15 maja r. b. ostatecznego przedstawienia szlifowego projektu wodociągów i kanalizacji był dotrzymany.

W zakończeniu dyskusji P. Naczelnik Szaynoski stwierdza, że w stosunku do p. locum tena Wojewody wszelkie sprawy, związane z budową Dyrekcji będące zobowiązaniem jako delegat Urzędu Wojewódzkiego Starosta Chełmski P. Świątowski, do którego strony zainteresowane strony się zwracają.

Obecnie na posiedzeniu Przesła Rudy Miejskiej p. Łajdler odwołał się do wypracowanego przez Prezydenta miasta - Gutta z konferencji - planu urządzenia komunikacji będącej przedmiotem na posiedzeniu Komisji Planowania - budowlanej w dniu dzisiejszym oraz zobowiązań się sprawę propozycji Ministerstwa Komunikacji co do budowy dróg, ulic, kanalizacji i wodociągów przedłożyć na styczniowym posiedzeniu Rady Miejskiej, zaś sprawę przedstawiciele nie działają z zawiadaniem z propozycjami ulic na stronie z pierzei ulic innych latęcych odwołując się do przedstawiciele odpowiedzialnych miast Magistrata.

W końcu obecni dokonali oględzin na miejscu ulicy, łączącej ulicę Kolejową z terenem Dyrekcji i przeglądali szkice pomiarowe.

Prezydent miasta - Gutt odwołując się do właścicieli dróg prywatnych proponuje przywrócić im wyjątkowo prawo do ulicy w sprawie korzystania z przelazów na jezdni przez Dyrekcję Kolejową.

20

Protokół

opisanego z odbytej w dniu 28 stycznia 1929 r. konferencji w sprawie scalenia gruntów i wytyczenia ulic przyszej Dyrekcji Kolejowej w Chełmie.

Obecni:

- PP. Starosta Świątowski
- Inżynier Kuliszewski
- Prezydent Gutt
- Inżynier Kozłowski
- Inżynier Kozłowski
- Technik Bożianko

Konferencję rozpoczął P. Starosta prosiąc P. Inż. Kuliszewskiego o przedstawienie stanu i kierunku projektowanych robót przy scaleniu gruntów i wytyczeniu ulic, oraz P. Gutta o wyjaśnienie dotychczasowych postępowania Magistratu w kierunku oddania terenów Kierownictwa budowy.

P. Inż. Kuliszewski wyjaśnia poprzednie zobowiązania Magistratu i prosi P. Gutta o odwołanie się w sprawie dalszych postępowania, motywując koniecznością przeprowadzenia robót scaleniowych i regulacyjnych. P. Gutt stwierdza, że wobec nieodpowiedzialnych zobowiązań ponownych przedtem przez Magistrat, obecnie za takowe nie odpowiada i prosi o dokładne podanie granic proponowanych do wytyczenia ulic.

P. Inż. Kuliszewski podaje:

- I. Przesła teren Jezuitów
- II. Przesła granicy
- III. Przesła ulic
- IV. Gródna naprzeciwko Dr. kolejowej

P. Gutt wyjaśnia: 1/ że sprawa wytyczenia ulicy przy "Granicy nastąpi 28 b. r. a potem przeprowadzono by formalności przekazania gruntów przez Urząd Miejski, 2/ W. k. o. "Młyna" musi nastąpić wytyczenie i ustalenie terminu wytyczenia jej i oddania do dnia 15 lutego br. 3/ tym terminem również nastąpi oddanie ulicy przez grunt jezuitki, 4/ Gródna ulica po sporządzeniu planów i umiarkowaniu przez Radę Miejską będzie oddana do 1 marca roku. Na ten konferencję zakończono.

Odpis protokołu konferencji w sprawie scalenia gruntów i wytyczenia ulic przyszej Dyrekcji Kolejowej w Chełmie; 28 stycznia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełm, sygn. 748, k. 20.

23

Przytoczenie do Magistratu w celu na piśmie, ce umoclić w razie sprzeciwu innych właścicieli obywateli drogi przy pomocy i interwencji władz administracyjnych.

Magister jawnowski
A. Barwicki
L. B. Hoffman
ins. S. Kuliszewski
ins. Kozłowski
ins. Kozłowski

Protokół konferencji w sprawie urządzenia ulic, wodociągów i kanalizacji na terenie Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie; 7 stycznia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełm, sygn. 748, k. 21-23.

24

Magistrat Miasta Chełm

Chełm, dnia 18 stycznia 1929 r.

Nr. 1111/T.

Do
 MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH w Warszawie
 na p. d. r. b. i. c. m.
 P I N A W O J E W O D Y w Lublinie

Prezjensie sążaję z P. Naczelnik Szaynoski z Departamentu Budowlanego Inst. Opolskiego, Magistrat w Chełmie uprasza prosi o delegowanie do Chełma ekspertów dla zbadania warunków lokalnych i wydania opinii oraz wskazówek w sprawach a/ projektu wodociągów i kanalizacji, b/ elektryfikacji miasta c/ pomiarów miasta, d/ regulacji miasta.

Magistrat przystępując do szeregu prac, mających na celu podniesienie miasta celem umocnienia należącego rozwoju, którego specjalnym jest przedmiotem Dyrekcji Kolejowej do Chełma, pragnie w tym kierunku wydziałować w w. l. d. m. i. c. m. celom uzyskania odpowiednich wskazówek i umocnień, któreby ułatwiły przeprowadzenie przedmiotowych w sposób najkorzystniejszy i skomunikowany.

Magistrat prosi o podanie terminu przyszej ekspertyzy na kilka dni wcześniej, celem umożliwienia zgromadzenia przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego i zainteresowanych władz miejscowych, gdyż Magistrat pragnie aby eksperci wzięli równocześnie udział w konferencji na której zostanie ustalony szczegółowy program prac.

PP

Pismo Magistratu Miasta Chełm do Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie z prośbą oddelegowania do Chełma ekspertów dla zbadania warunków lokalnych oraz wydania opinii i wskazówek dla zadań związanych z projektem wodociągów i kanalizacji, a także elektryfikacji, pomiarów i regulacji miasta; 18 stycznia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełm, sygn. 748, k. 24.

Kilka słów prawdy.

Przeniesienie i budowa gmachów dla Dykcji Kolejowej w Chełmie przyniosły temu miastu poważne kłopoty finansowe na najbliższe lata budżetowe.

Miasto przyjęło na siebie wobec rządu zobowiązania, których dopełnienia domaga się Ministerstwo Komunikacji.

Zobowiązało się ono do zbudowania, i (wybrukowania i ułożenia chodników) ulic na terenach, zajętych przez Dykcję; zobowiązało się założyć oświetlenie elektryczne oraz urządzić wodociąg i kanalizację.

Investycje te pochłonąć muszą miliony, Skąd je wziąć? O pożyczkę trudno, a ściągnąć z obywateli nie sposób. Przerastają bowiem te sumy i to grubo cały razem wzięty majątek wszystkich obywateli Chełma.

Ministerstwo zaś powiada: podjęliście się, więc dawajcie i to zaraz, bo nam zależy na terminie. Przecież na przeniesieniu Dykcji miasto tyle zyskuje, że musi się zdobyć na ofiarę ze swej strony.

Bez wątpienia, że na przeniesieniu Dykcji miasto zyska. Ale zyski te rozpoczną się dopiero za lat kilka i nie będą tak wielkie, aby pokryły za lat parę te ciężary, jakie trzeba już ponieść. Na to trzeba czekać dziesiątki lat.

Wydawać zaś trzeba już dziś i to dużo. A sytuacja gospodarcza w całym kraju jest tak ciężka, że nadzwyczaj trudno jest o jakąś większą pożyczkę.

Pieniądze w Polsce ma dziś tylko rząd; ma je Bank Polski, ma je Bank Gospodarstwa Krajowego i Państwowy Bank Rolny.

I tylko rząd musi miastu ułatwić dopełnienie zobowiązań, od których wykonania miasto wcale się nie uchyła, lecz nie jest obecnie w możności samo wypełnić.

Bo rząd jest tutaj odpowiedzialny za te zobowiązania. Rząd bowiem nie powinien był przyjmować tak wielkich ofiar od takiego miasta jak Chełm,

Rząd każdy bowiem kieruje się zasadą, że „nieznajomością prawa nie może się nikt w państwie tłumaczyć”.

A my, obywatele, możemy powiedzieć, że rząd nie może się tłumaczyć nieznajomością zdolności gospodarczej samorządu danego miasta, bo rząd sprawuje kontrolę nad tą gospodarką.

I rząd, który dopuścił samorząd do zaciągania wobec siebie tak poważnych zobowiązań, musi albo dotrzymanie tychże ułatwić, albo zrzec się ich.

Minister Romocki, który decydował przeniesienie Dykcji, zgóry wiedział, że trzeba miastu pożyczyć najpierw na to, by mogło od razu, dokonać robót a później, przez kilka lat będzie oddawać. Obiecał pożyczkę z kredytów Min. Kolei.

Tymczasem, gdy już roboty zaczęto, następca jego, p. minister Kühn, powie do przedstawicieli miasta:

— Ministerstwo wam nie pożyczki; swoje zobowiązania musicie pokryć sami, Podjęliście, się więc róbcie, bo wy na nas zyskujecie.

I przez cały boży rok 1928 Ministerstwo, mające pieniądze na budowę, pędziło roboty w amerykańskim tempie i domagało się od miasta robót inwestycyjnych.

A prezydent miasta pętał się i żebrał to w Banku Gosp. Krajowego, to w Banku Komunalnym o pożyczki, których nie mógł otrzymać. Miasto, ile mogło ze swego normalnego budżetu, tyle robiło, ale to kropla w morzu.

I znów nadchodzi nowy sezon budowlany. Ministerstwo już dziś zaczyna piłować Magistrat o przyrzeczone inwestycje. A Magistrat zwołuje komisje finansowe, budżetowe, gospodarcze, inwestycyjne — i układa plany, projekty.

Tylko przysłowie, „że z pustego i Salomon nie naleje” stoi na przeszkodzie tym wszystkim projektom. Gdyby bowiem nawet posprzedawać czyste i całe, brudne i podarte bety obywateli Chełma, ściągając z nich ostatnie koszule — też nie wystarczy...

Więc w przychodzie figuruje „pożyczka”.

A co będzie, jeśli rząd zobowiązań dotrzymania będzie się domagał, a dostania pożyczki nie ułatwi?

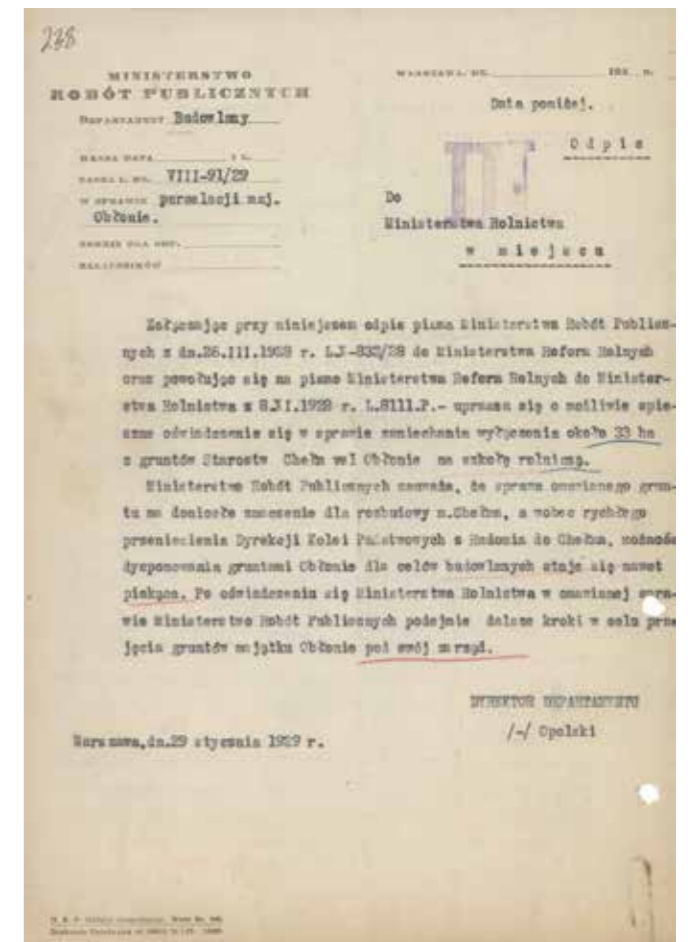
Rząd, rząd i jeszcze raz rząd i tylko rząd musi znaleźć wyjście; musi nam pomóc, bo inaczej nic z tego nie będzie.

Obywatel Chełmski.

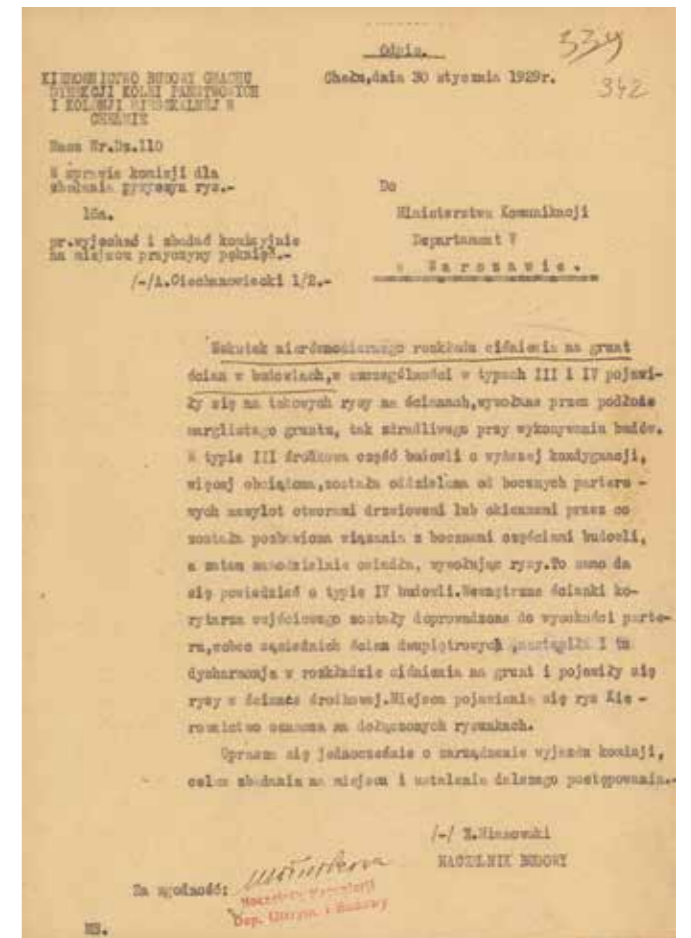
[pisownia oryginalna]

Kilka słów prawdy, „Zwierciadło” 1929, nr 2 (258), s. 1.

Odpis pisma nr VIII-91/29 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Ministerstwa Rolnictwa w sprawie zaniechania wyłączenia 33 ha gruntów z majątku Starostwo-Obłonie na szkołę rolniczą; 29 stycznia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiaru]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 238.



Odpis pisma nr 110 Kierownictwa Budowy gmachu Dykcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie do Ministerstwa Komunikacji, Departament V w Warszawie w sprawie przyjazdu do Chełma komisji dla zbadania przyczyn powstania rys na ścianach budynków oraz ustalenia dalszego postępowania prac; 30 stycznia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 342.



49
1929

PROTOKOL

posiedzenia ofertowego w sprawie pomiarów miasta Chełm, odbytego w dniu 4-go lutego, 1929 roku w magistracie miasta Chełm.

Obecni:

Delegat Ministerstwa Robót Publicznych inż. Stefan Janicki,
Prezydent m. Chełm Stanisław Gutt
Wice-Prezydent Władysław Terpiła
Ławicę Magistratu Leon Bombel
Ławicę Magistratu Antoni Szadziński
Budowniczy Między Stanisław Pafrowicz.

Stwierdzono że wyrażenia magistrata do pracownika agronomicznego odnośnie 5 ofert, z których dwie z nielicznymi Stanisław Janicki i Zofji Kahl przesłane były bez napisu "Oferta na pomiar miasta" skutkiem czego zostały przez sekretarza magistratu odczytane i po zapoznaniu pracownika przez Przewodniczącego miasta z korespondencją pofolwarską. Pozostałe oferty firmy Ter, Czarawicz i Stefana Chojnickiego przesłane w kopertach zapieczętowanych. Instytut Wojskowy Geograficzny zawiadomił, że pomiarów miasta nie podejmuje się.

Skądże stwierdzono, że omawiany wyżej trzy oferty są niemiernymi, wobec tego, że skądś dwie oferty były przesłane w sposób wyliczający jakikolwiek niemierność postanowiono wyzyknąć oferty na miasto zgodnie z przepisami i przyjął się do pomiaru i rozpatrzenia takowych.

Oferta I-owa, firmy Ter.

Cena za pomiar 1500 zł. - w granicach do 700 ha
Termin wykonania do 1/III.1929 r. warunki płatności przy zawarciu umowy 10% - 40% po zakończeniu robót na gruncie - reszta po przedłożeniu planu.

Oferta II-owa inż. Czarawicza.

Cena za pomiar po 170 zł. - za 1 ha. pomiaru niemiernego i 60 zł. - za 1 ha. pomiaru niemiernego. Inicjatywa na roboty po akceptacji przez Ministerstwo Robót Publicznych. Termin wykonania nie podano.

Oferta III. inż. Chojnickiego.

Cena za pomiar po 170 zł. za 1 ha. proszpitnie, ogółem 27.500.- Termin wykonania pomiaru robm.

123

Oferta IV. inż. Stanisław Jekiel.

Cena za pomiar 100 zł. za 1 ha pomiaru niemiernego, 70 zł. - za 1 ha. pomiaru niemiernego, 110 zł. średnio za 1 ha. Termin wykonania 15 dniowy od dnia rozpoczęcia robót. Warunki płatności: 10% przy zawarciu umowy, 40% po zakończeniu przez Ministerstwo Robót Publicznych siatki trygonometrycznej, 50% po zakończeniu siatki poligonowej, 40% po zakończeniu siatki niemiernych, 40% po wykonaniu całkowitej pracy.

Oferta V. Zofji Kahl.

Cena za pomiar 100 zł. - za 1 ha pomiaru niemiernego, 70 zł. za 1 ha pomiaru niemiernego. Termin wykonania 3-ma letni.

Stwierdzono że powyższych cen - oferty nie były się w następującej kolejności: I-owa najdroższa inż. Czarawiczem, 2-owa firmy Ter, 3-ia inż. Jekiel, 4-ta inż. Chojnickiego, 5-ta inż. Kahla.

Oferta firmy Ter postanowiono nie rozpatrywać i nie przyjąć ponieważ nie daje gwarancji technicznego wykonania, nie podejmuje niemiernych przyrządów, przytem oferta ujęta nie racjonalna i wydrzewna.

Co do pozostałych ofert delegat Ministerstwa inż. Janicki stwierdził, że pod względem technicznym wszystkie oferty są na wyrostki podania. Co do oferty Czarawicza uwagi kalkulacji są nie do przyjęcia gdyż nie podano w ofercie sposobu ujęcia niemiernego pomiaru, a więc czego przy ujęciu pomiaru niemiernego jest sama kwestia nie upodobnie warówia. Pozatem oferta wydrzewna i bez terminu wykonania - wobec czego postanowiono przesłać ją bez uwzględnienia.

Mówiłszy podający postanowiono 3-om ofertom za niemierność i postanowiono kierować się najdogodniejszą warunkami i gwarancją wykonania. W sprawie tych ofert inż. Janicki uznał oferty inż. Jekiel za najkorzystniejszą, zarówno co do gwarancji wykonania jak i terminu płatności i rub. przesyła prace inż. Jekiel w dalszynie pomiaru miasta do Ministerstwa omów. ~~Do Ministerstwa przesyła prace inż. Jekiel w dalszynie pomiaru miasta do Ministerstwa omów. Do Ministerstwa przesyła prace inż. Jekiel w dalszynie pomiaru miasta do Ministerstwa omów.~~

Wobec powyższych informacji nie ma do wyjęcia na razie praktyki pomiaru w dalszynie pomiaru miasta, nie jedynie, że roboty typowe miejskich nie prowadzi.

Podlegają na powyższych wyjątkach - Komisja pomiaru

124 52

zasadniczo przyjęło ofertę inż. Jekiel a warunkiem ustalenia granic miasta przesłanego do ujęcia w granicach do 700 ha, postać terenem cenę za 1 ha ustalił a wykonaniu w uwzględnieniu przysługę cen ta nie powinna przekraczać 35 - 40 zł. za 1 ha pomiaru niemiernego.

Celem zasadniczym omówienia warunków należy zaprosić inżyniera Jekiel do Chełm -

Na ten protokół nastąpiło i po odczytaniu podpisano.

Oferta inż. Chojnickiego skrajnie podobała nie podaje ceny za pomiar niemierny i niemierny, a jedynie proszpitnie, co jest dla magistratu niemierny i przy ujęciu pomiaru niemiernego za drogą.

14 Stefan Janicki inż. 14 Leon Bombel 14 Stanisław Gutt
inż. inż. inż.
14 Władysław Terpiła inż.
14 Antoni Szadziński inż.
14 Stanisław Pafrowicz inż.

Za zgodności odpisa
29 STYC. 1929 BUDOWNICZY MIĘDZY

Protokół posiedzenia ofertowego w sprawie pomiarów miasta Chełm; 4 lutego 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 122-124.

124 123

**MINISTERSTWO
ROBÓT PUBLICZNYCH**
DEPARTAMENT Budowlany

WARSZAWA, dn. 22 MARCA 1929 r.
Data posilnej.

WARSZAWA, dn. 22 MARCA 1929 r.
W SPRAWIE: Zmniejszenia folw. "Starostwo" w Chełmie dla rozwoju miasta.
WYKONANIE: Pisma Wojewody = Lublinie

Ministerstwo Robót Publicznych w odpowiedzi na sprawozdanie z dn. 16 marca 1929 r. L.3824/DR/3 w przedmiocie parcelacji folwarku Starostwo w Chełmie zawiadamia, że Ministerstwo wniósłoby z projektu urządzenia na terenach folwarku szkoły rolniczej męskiej i wydało polecenie Urzędowi Wojewódzkiemu w Lublinie ostatecznego przekazania majątku Starostwo-Chełm (Krygowa) Urzędowi Ziemi w Lublinie.

Ponieważ w piśmie z dn. 16. III. 1929 r. L.3824/DR/3 była poruszona sprawa opracowania i uchwalenia planu zabudowania terenów pofolwarskich maj. Starostwo-Chełm, przez Ministerstwo Robót Publicznych zapytuje, w jakim stadium jest obecnie sprawa zatwierdzenia planu zabudowania tych terenów i oczekuje od Pana Wojewody wniosku na przeprowadzenie ich w trybie art. 4 i 14 rozporządzenia z dn. 22. IV. 1922 r. o rozbirocie miast /Dz. Ust. R.P. Nr. 42 poz. 370/ dla osiedle rolniczej m. Chełm, o ile nie są potrzebne ekspertyzy na cel państwowy.

INSPEKTOR DEPARTAMENTU

Warszawa, dn. 22 marca 1929 r.

Lubelski Urząd Wojewódzki
Pismo nr 28 MARZ 1929
1929/32
1929/32

Pismo nr VIII-873/29 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Wojewody Lubelskiego informujące o rezygnacji z projektu urządzenia na terenach folwarku Starostwo-Obłonie szkoły rolniczej męskiej; 22 marca 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 234.

141 23

**MINISTERSTWO
ROBÓT PUBLICZNYCH**
DEPARTAMENT Budowlany

WARSZAWA, dn. 9 MARCA 1929 r.
Data posilnej.

WARSZAWA, dn. 9 MARCA 1929 r.
W SPRAWIE: Urząd Wojewódzki Dyrekcja Robót Publicznych = Lublinie

Wyrażenie z dn. 31 stycznia b.r. L. 611/DR/1 Ministerstwa Robót Publicznych zawiadamia, że celem zbadania warunków technicznych w wyznaczonej wodociągowej i kanalizacyjnej, elektryfikacji i planu regulacyjnego, Ministerstwo Robót Publicznych poleca ująć się do Chełm do dnia 15 kwietnia b.r. prof. Dr. K. Pomianowskiego, architekta Antoniowi Jawornickiemu i rady ministerjalnemu inż. Z. Zielińskiemu.

Dyrektor Ministerstwa Robót Publicznych poleca zalecać do Chełm na powyższy temat przedstawiciela Dyrekcji Robót Publicznych przy osiedleniu Magistratu m. Chełm.

TOSZCZAKOWSKI

Warszawa, dn. 9. marca 1929 r.

Lubelski Urząd Wojewódzki
16 MARZ 1929
1929/32

Pismo nr VIII-547/29 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie informujące o oddelegowaniu do Chełm w terminie 12-13 kwietnia 1929 r. prof. dr. Pomianowskiego, architekta Antoniego Jawornickiego i radcy ministerjalnego Zielińskiego; 9 marca 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 259.



Skandaliczna afera budowlana dyrekcji PKP w Chełmie

(Relacje specjalnego wysłannika „Kurjera Porannego”)

Rewelacje „Kurjera Porannego” co do nowowytbudowanych i już walących się w gruzy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie zainteresowały władze rządowe i urząd prokuratorski Sądu Okręgowego w Lublinie, który podobno ma wdrożyć śledztwo w tej skandalicznej sprawie.

Omawiając wczoraj nadesłane nam **wyjaśnienie ministerjum komunikacji**, wykazaliśmy na tem miejscu bezpodstawność twierdzenia, jakoby przyczyną katastrofy z budynkami dyrekcyjnymi były „specjalne właściwości gruntu i wyjątkowo silne mrozy”, jeśli taki sam grunt i równie silne mrozy nie spowodowały szkód w innych budynkach, wznoszonych jednak przez osoby prywatne.

Niektórzy przypisują tutaj winę... planom, które rzekomo nie są przystosowane do warunków gruntowych. Otóż na podstawie opinii fachowców należy wyjaśnić, że

kompozycja planów architektonicznych dyrekcji nie pozostawia nic do życzenia.

Zarzuty pod adresem architekta dotyczą przedewszystkiem fundamentów, które mają być za płytkie w zastosowaniu do gruntu na przedmieściu „Starostwo – Oblonie” w Chełmie, gdzie gmachy dyrekcyjne są wznoszone.

Jeśli nawet rzeczywiście sprawa tak się przedstawia. to wina leży tu całkowicie po stronie kierownictwa robót z inż. Z. Mianowskim na czele, które powinno plany fundamentów skorygować. Architekt ma obowiązek skomponować plany według ogólnych zasad budownictwa i głębokość ich doprowadzić jedynie tylko do określonych ogólnie

granic zamierzania ziemi

t. j. około 150 cm. w głąb. Kierownik robót, od którego wymagane są studia politechniczne, fundamenty „buduje tak, jak tego wymagają właściwości gruntu, a więc w tym wypadku powinien je odpowiednio pogłębić. Tymczasem przy budowie dyrekcji fundamenty budowano na normalnej głębokości, a w dodatku nie uwzględniono podobno nawet przewidywanych w nich nasypów, które zabezpieczyły fundamenty przed wpływami atmosfery.

Jak dalece

kierownictwo robót lekceważyło swe obowiązki

świadczy fakt, że wymiary niektórych domów do tego stopnia nie zgadzały się z planami, iż musiano je rozbierać i roboty rozpoczynać na nowo. Takie niedokładności powtarzały się, jak mówią, kilkakrotnie.

Zarysowanie się murów nie było jednak spowodowane

jedynie wadliwą budową fundamentów. Zdaniem fachowców szczeliny powstały również - wskutek tego, iż

używano nieodpowiednich materiałów,

a przedewszystkiem złej zaprawy. Ludzie, którzy obserwowali budowę, zeznają, że wapno zlasowane jednego dnia, nazajutrz było już używane do spajania murów. Pozatem szwankowało również rozkładanie zaprawy na ceglach, wskutek czego w niektórych miejscach

ściany przeświecają

jak sito.

Wszystkie te — ostrożnie nazywając — niedokładności spowodowały, że gmachy dyrekcji, które miały służyć jako mieszkania dla urzędników, wał się w gruzy.

Wypaczone ściany wiszą w powietrzu,

podtrzymywane przez potężne klamry z podkładów kolejowych i sztab żelaznych, narożniki zaś, pomimo specjalnych podpór, zdradzają chęć fiknięcia koziołka na ziemię.

Nowe domy przeświecając ogromnemi szparami, przedstawiają się jak najgorsze rudery, które przetrwały wieki lub

uległy bombardowaniu przez liczne eskadry samolotów nieprzyjacielskich.

Gdy współpracownik nasz udał się na miejsce z fotografem, aby uwiecznić na kliszy

dzieje budowy „nowych ruin”,

jeden z inżynierów oświadczył, iż na dokonanie zdjęć należy mieć pozwolenie kierownika robót. Inż. Mianowski ze swej strony początkowo uwarunkował fotografowanie ruder zezwoleniem starostwa, gdy zaś władze administracyjne wydały przedstawicielowi naszego pisma odpowiednie zaświadczenie, — zażądał zezwolenia z M. S. Wojsk, z wydziału Mob.

W międzyczasie, gdy współpracownik nasz znajdował się u p. Mianowskiego, 4-ch stróżów poturbowało oczekującego przy ruinach fotografa i zabrało mu bezprawnie części aparatu, które zwrócono dopiero na polecenie zastępcy starosty, mgrs. Illukiewicza, interwencję komendanta policji kom. J. Puchajdy pozostawiając bez zadośćuczynienia.

Kiedy zwróciliśmy się do M. S. Wojsk. z prośbą o wydanie zezwolenia na dokonanie zdjęć, okazało się, że

p. Mianowski sam nie wie, kto może wydawać takie zezwolenia,

ponieważ w tej sprawie może decydować tylko sztab główny Wojsk Polskich.

Szef komunikacji wojskowej Sztabu Głównego, ppłk. dypl. A. Bobkowski zadośćuczynił naszej prośbie i zezwolił na dokonanie zdjęć w porozumieniu z min. komunikacji.

Zasadniczo żądanie p. Mianowskiego niema podstaw prawnych, gdyż gmach, który pragnęliśmy sfotografować, jest przeznaczony na mieszkania dla urzędników i stoi przy głównej ulicy Nowego Miasta Chełma, w Al. Marszałka Piłsudskiego, domy zaś, dostępne dla wszystkich, bo przecież każdy może chodzić ulicą, nie podlegają ustawie, co do fotografowania obiektów o znaczeniu strategicznym.

Skandalicznego stanu walących się gmachów dyrekcyjnych nikomu nie da się ukryć i winni takiego budowania **muszą być ukarani.**

Pozatem należy również zabezpieczyć skarb państwa przed stratami, gdyż

1 milion złotych, jaki min. komunikacji ma zabezpieczony na firmach,

prowadzących budowę, nie pokryje, zdaniem fachowców, rozbiórki obecnych i wzniesienia nowych gmachów.

Rozbiórka tych budynków opóźni przeniesienie dyrekcji P. K. P. z Radomia do Chełma, przewidywane w końcu 1930 r. Już samo opóźnienie zmiany siedziby dyrekcji naraża skarb państwa na straty, ponieważ w Radomiu dyrekcja

mieści się w 12-tu różnych lokalach, za które

państwo płaci komorne.

Dlatego też zabezpieczenie musi obejmować nietylko kosztu budowy i naprawy walących się gmachów, lecz również i sumy wydane na opłacenie komornego.

Należy przytem nadmienić, że chociaż budynki w Chełmie jeszcze nie zostały przyjęte przez min. komunikacji, to jednak

firmy otrzymywały zaliczki z pieniędzy skarbowych.

Reasumując, powtarzamy, iż trochę dziwnym wydaje się fakt, że

inż. Mianowski jeszcze urzęduje

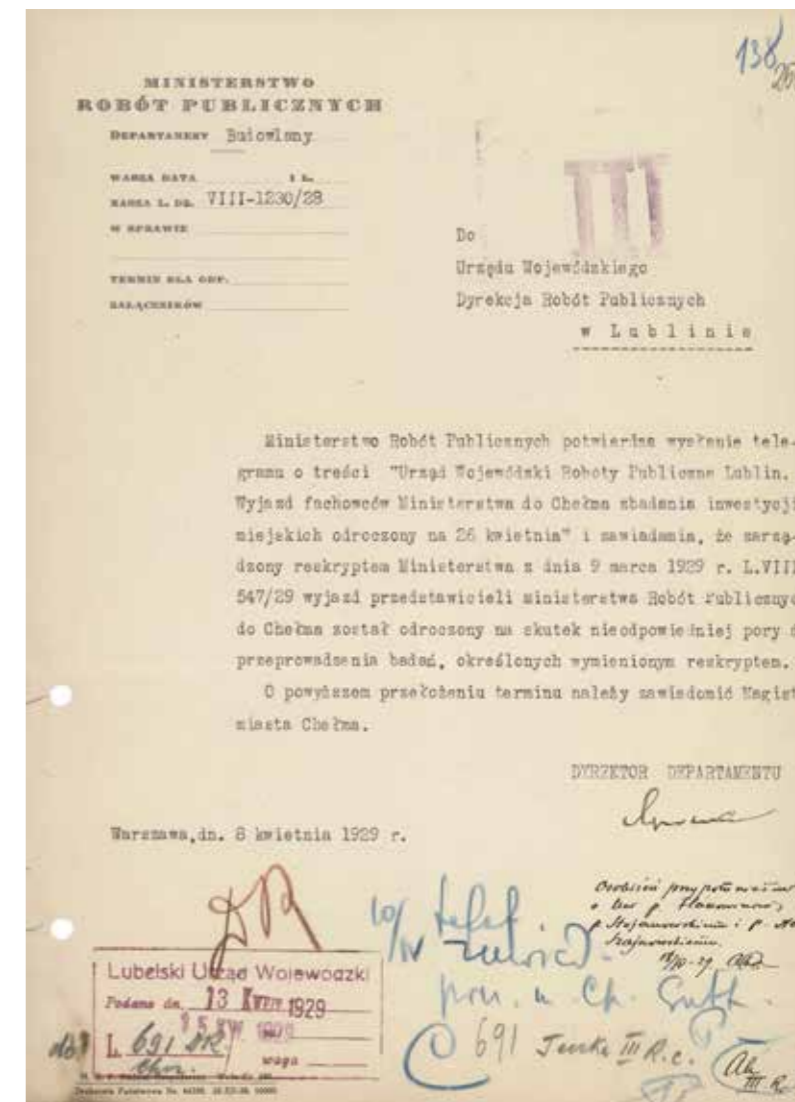
i jeśli nie został zawieszony do czasu ukończenia prac komisji śledczych przez min. komunikacji, że sam nie poprosił o zwolnienie go od pełnienia obowiązków kierownika robót na terenach, dotkniętych „trądem budowlanym” w Chełmie.

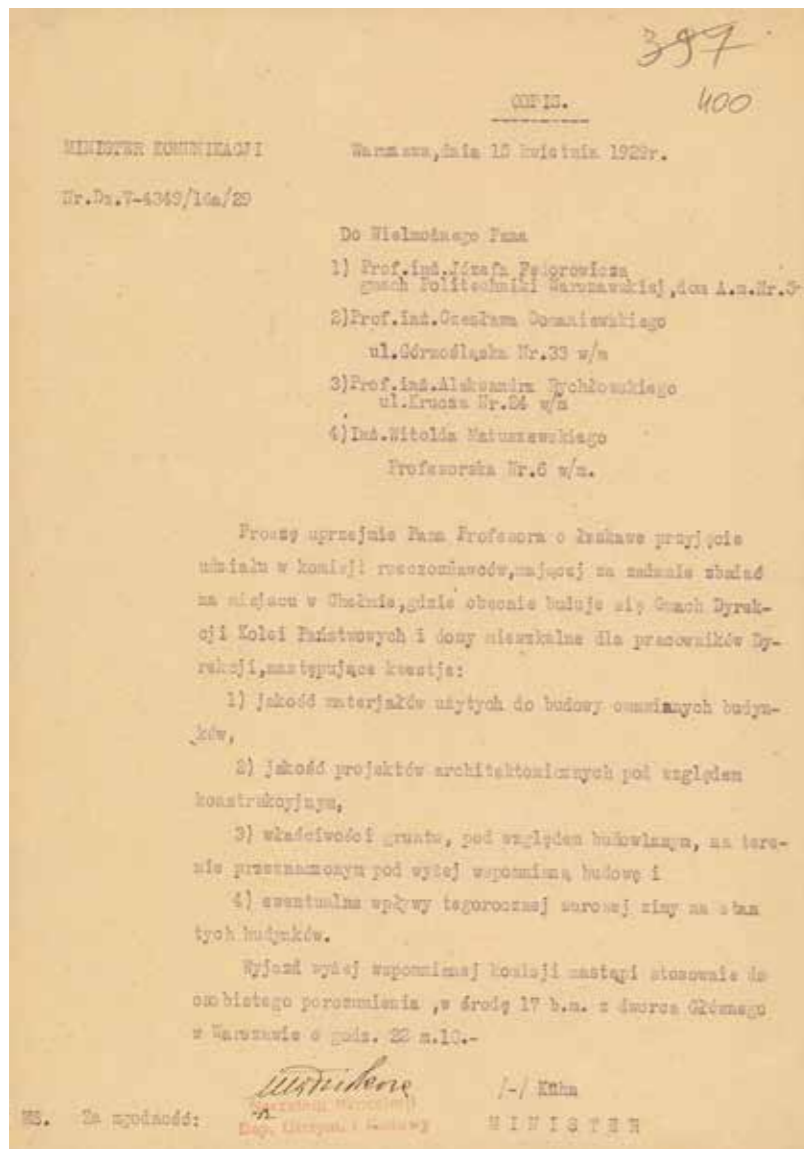
E. O.

[pisownia oryginalna]

Skandaliczna afera budowlana dyrekcji PKP w Chełmie (Relacje specjalnego wysłannika „Kurjera Porannego”), „Kurjer Poranny” 1929, nr 102, s. 8.

Pismo nr VIII-1230/28 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie informujące o nadaniu telegramu z informacją o zmianie terminu przyjazdu fachowców na 26 kwietnia 1929 r. celem zbadania inwestycji miejskich; 8 kwietnia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 255.





Telegram Dyrekcji Robót Publicznych informujący o odroczeniu do 26 kwietnia 1929 r. przyjazdu fachowców w celu zbadania inwestycji miejskich; 9 kwietnia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 256.

Odpis pisma nr V-4349/16a/29 Ministra Komunikacji do prof. inż. Józefa Fedorowicza, prof. inż. Czesława Domaniewskiego, prof. inż. Aleksandra Rychłowskiego i inż. Witolda Matuszewskiego zapraszającego do udziału w składzie komisji rzeczoznawców badającej sprawę budowy Osiedla Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie; 15 kwietnia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 400.



Z za kulis budowy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie

Opinia publiczna, do głębi poruszona rewelacjami „Kurjera Porannego” o budowie dyrekcji kolejowej w Chełmie, niecierpliwie oczekuje opublikowania wyników ekspertyzy, jaką przeprowadziła na miejscu komisja, złożona z profesorów Politechniki warszawskiej, przedstawicieli Koła architektów i Najwyższej Izby Kontroli Państwa oraz głównego kontrolera ministerjum komunikacji. Komisja ta, powołana przez min. Kühna, po całodziennym pobycie w zeszły czwartek w Chełmie, obecnie

przeprowadza analizę ziemi,
na której budynki dyrekcyjne są wznoszone, oraz **badania plany architektoniczne pod względem konstrukcyjnym.**

Opinia komisji ma być sprecyzowana w końcu bieżącego tygodnia.

Badania analityczne ziemi pozwolą wprowadzić tylko na teoretyczną ocenę obszaru przedmieścia Starostwo - Oblonie” w Chełmie jako terenów budowlanych, w każdym jednak razie nie mogą one służyć jako podstawy do stwierdzenia, że grunty te, posiadające na powierzchni

t. zw. margiel,
zupełnie nie nadają się do budowy, a zatem, że przyczyną ruiny gmachów była — jak to twierdzą niektórzy — vis maior: margiel i warunki atmosferyczne.

Gdyby czynniki te rzeczywiście tak potężną odgrywały rolę w budownictwie, to oddawna już **w gruzach powinny leżeć wszystkie gmachy w Chełmie,** przede wszystkim zaś te, które znajdują się obok terenów dyrekcyjnych, a więc: prastara katedra i klasztor Jezuitów, gimnazjum państw im. Stefana Czarnieckiego seminarjum nauczycielskie żeńskie, szkoła rzemieślnicza, młyn parowy, okręgowy szpital wojskowy D.O.K. II itd.

Jeśli znów chodzi o plany architektoniczne, to czy nawet ujemna dla projektodawcy opinia profesorów zrehabilituje kierownictwo budowy i cały V departament min. komunikacji z inż. Aleksym Ciechanowieckim na czele! Nie. stanowczo nie!

Gdyby nawet plany rzeczywiście były wadliwie skonstruowane, to departament nie powinien ich przyjmować i zatwierdzać i nie rozpoczynać budowy

„na chybił trafił”,
z nadzieją, że może się uda.

Jeszcze raz więc należy podkreślić, że jeśli grunt jest nieodpowiedni lub złe plany, to w obu wypadkach

wina spada całkowicie na departament V-ty.
Zło tkwi jednak gdzieś indziej. Fachowcy, którzy mie-

li możliwość obserwować postępy budowy, jednogłośnie stwierdzają, że przyczyną katastrofalnego stanu budynków jest

brak nadzoru i kontroli.

Inżynier Zygmunt Mianowski, kierownik budowy, nie mógł dostateczną opieką otoczyć gmachów, gdyż...

nie jest fachowcem.

Inż. Mianowski skończył w Kijowie wydział lądowy politechniki. specjalnością jego są więc inne działy przemysłu budowlanego. Pomocnik jego p. Żuków,

nie posiadający obywatelstwa polskiego, a przede wszystkim, jak mówiono — dyplomu z ukończenia uczelni politechnicznej, również nie miał odpowiednich kwalifikacji do nadzorowania robót. Pozostali członkowie kierownictwa są to przeważnie studenci Politechniki.

Za ten dobór ludzi niewykwalifikowanych odpowiedzialność ponosi p. Ciechanowiecki, który obecnie bawi zagranicą i — jak nas ze źródeł miarodajnych informują — **na stanowisko dyrektora departamentu już nie powróci.**

P. Ciechanowiecki tak dalece zaufał kierownictwu, że nawet nie zaprosił projektodawcy 155 domów dyrekcyjnych do sprawowania ogólnego nadzoru, aby sama myśl przewodnia architekta nie została przy budowie wypaczona. Projektodawca nie był nawet obecny przy zakładaniu fundamentów.

Wielce ciekawie przedstawiają się również **dzieje przetargu**

na budowę dyrekcji w Chełmie. W wyniku konkursu z dn. 30 czerwca 1928 r. budowę gmachu głównego dyrekcji wraz z wykonaniem fundamentów powierzono firmie „Tor” na sumę 1 miliona 27.499 zł. 40 gr. Firma „Budex” otrzymała początkowo budowę 42 domów mieszkalnych na sumę 5.297.979 zł. 46 gr., potem zaś powierzono jej dodatkowo budowę jeszcze 12 domów na sumę 1.942 813 zł. Ogółem więc

„Budex” otrzymała budowę 52 domów na sumę 8.240.792 zł. 46 gr.

Gmachy te f. „Budex” wznosiła nie sama, lecz do spółki przyjęła firmę „Budopol”.

Dn. 14 grudnia 1928 r. firmie „Budex” powierzono wykonanie dalszej serji domów mieszkalnych dla urzędników, domu dla prezesa dyrekcji, ambulatorjum i łaźni — razem 78 gmachów — w okresie 1929/30 r., przyczem

przetargu publicznego już nie ogłoszono.

Jeśli i te domy z powodu „specjalnych właściwości gruntu i wyjątkowo silnych mrozów”, — jak określiła ko-



misja ministerjalną w dn. 20 marca r. b. przyczyny zarysowania i walenia się dotychczas wybudowanych gmachów — zamienia się w „nowe ruiny”, to przeniesienie dyrekcji kolejowej z Radomia do Chełma w końcu 1930 r. jest bardzo problematyczne, a opóźnienie — zdaje się — zbyt wielkich korzyści skarbowi Państwa nie przysporzy.

Sprawa budowy dyrekcji w Chełmie jest poglądownym, jaskrawym przykładem,

jak nie należy budować,
aby skarbu nie narażać na straty, a organów państwowych na ostrą, lecz, niestety, słuszną krytykę opinii publicznej.

E. O.

[pisownia oryginalna]

Z za kulis budowy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 112, s. 8.

Komisja profesorów całkowicie potwierdza rewelacje „Kurjera Porannego” o dyrekcji w Chełmie

Opinia rzeczoznawców – Budowy kontynuować nie można – P. Mianowski ostatecznie zwolniony. – Jaka kara czeka fuszerów

Akcja „Kurjera Porannego” w sprawie skandalicznej budowy gmachów dyrekcji kolejowej i kolonii urzędniczej w Chełmie zakończona została całkowicie zwycięstwem naszych tez. Rewelacje o katastrofalnym stanie budynków, spowodowanym przez **zaniedbanie obowiązków przez kierownictwo robót z inż. Zygmuntem Mianowskim na czele**, zaalarmowały władze, które wdrożyły śledztwo. Komisja powołana przez min. Kühna, a złożona z profesorów Politechniki: pp. Czesława Domaniewskiego, Józefa Fedorowicza i Aleksandra Rychłowskiego, przedstawiciela Kola architektów inż. Witolda Matuszewskiego, delegata Najw. Izby Kontroli Państwa inż. Adama Raciborskiego i głównego inspektora min. komunikacji inż. K. Fałkowskiego, — zbadała gmachy dyrekcyjne i przedstawiła p. ministrowi swą opinię, która zawiera odpowiedź na szereg pytań, postawionych przez min. Kühna.

Ekspertci stwierdzili, iż jakość materiałów, użytych do budowy gmachów, odpowiada stawianym wymaganiom. Po zaznajomieniu się z projektami budowy rzeczoznawcy doszli do wniosku, iż jakość projektów architektonicznych nie nasuwa wątpliwości pod względem konstrukcyjnym, przyczem zaznaczają, że aprobując w zależności od ciężaru budowli kształtu i szerokości podłoża fundamentów, nie ustalają jednak ich głębokości, gdyż głębokość ta określa się przy wykonaniu robót w zależności od miejscowych warunków.

Na pytanie p. ministra dotyczące właściwości gruntu, na którym wznoszone są gmachy dyrekcji, komisja rzeczoznawców odpowiedziała, iż pokłady kredowe, zbadane na terenie budowy w specjalnych wykopach i dołach, przedstawiają grunt, którego wytrzymałość w danym wypadku jest wystarczająca.

Grunt ten jest łatwo nasiąkliwy, przy wysychaniu tworzy szczeliny, które po nasyceniu ich wodą i zamrażaniu działają rozsadzająco.

W większości budynków, dachy nie były pokryte

przed nastaniem mrozów, wskutek czego opady atmosferyczne nasyciły w dużej mierze grunt pod fundamentami.

Z kolei rzeczoznawcy dają odpowiedź na pytanie p. ministra, dotyczące ewentualnych wpływów tegorocznej surowej zimy na stan wznoszonych budynków. Komisja zaznacza, iż wyjątkowa tegoroczna zima z niezwykłymi dla warunków Polski mrozami doprowadziła do przemarznięcia gruntu pod fundamentami na głębokość około 80 cm. poniżej terenu piwnicy około 45 cm. poniżej podłoża fundamentów w piwnicach niezabezpieczonych od działania mrozów,

Przemarznięcie gruntu na taką głębokość spowodowało silne parcie od dołu na fundamenty, w następstwie czego mury budowli uniosły się w górę.

Działanie sił od dołu na fundamenty pod wpływem przemarznięcia gruntu było różne, a temsamem i uniesienie gruntu było niejednakowe i właśnie ta nierównomierność ciśnień wywołała pęknięcia w ścianach budynków. Charakter tych pęknięć które w górnych częściach są rozwarte a ku dołowi zmniejszają się i dochodzą w fundamentach do zera, wskazują wyraźnie, iż rysy powstały wskutek parcia sił na fundament od dołu ku górze.

Spowodowanie pęknięć w murach wskutek działania sił, wywołanych przemarznięciem gruntu nasyczonego wodą atmosferyczną, potwierdza i ta okoliczność, że w budynkach, w których dachy były wykonane przed nastaniem pory deszczowej, a piwnice były pokryte stropami i zabezpieczone w pewnej mierze od działania mrozu, odkształcenia o ile są, to są minimalne. Odkształcenia te w czasie zimy normalnej dla klimatu Polski mogłyby wcale nie wystąpić lub też byłyby nieznaczne.

Wreszcie na pytanie p. ministra, czy zaszedł fakt niedopatrzenia ze strony projektodawcy i wykonawcy z uwagi na właściwości gruntu, rzeczoznawcy odpowiadają:

Projektodawca w stosunku do właściwości gruntu dał w projektach normalne rozwiązanie, przyjmując obciążenie gruntu poniżej 3 kg. na cm.², t. j. obciążenie dopuszczalne dla tego gruntu w stanie wilgotnym. Kierownictwo budowy przed przystąpieniem do robót wykopało

studnię głębokości 80 metrów, która wykazała jednolity suchy pokład kredowy. Te dane, oraz fakt, że woda znajduje się niżej, aniżeli na poziomie 2 metrów od spodu fundamentu w najniższym miejscu terenu, nie nasuwały wątpliwości co do możliwości wznoszenia fundamentów na tym gruncie.

Zaznaczyć należy, że kierownictwo budowy zarządziło w zależności od warunków miejscowych pogłębienie fundamentów o 60 centymetrów w niektórych budynkach mieszkalnych oraz w gmachu dyrekcji, co należy uznać za słuszne.

Rzeczoznawcy sądzą, że powstałe uszkodzenia są wynikiem nieukończenia dachów i niezabezpieczenia piwnic od działania mrozu.

Na ostatnie pytanie p. ministra, co należy w danej chwili robić i czy wstrzymać prowadzenie dalszych robót, eksperci odpowiedzieli, iż do chwili odtajania gruntu pod fundamentami, wobec możliwości powstania nowych odkształceń przy osadzaniu murów, nie mogą wskazać odpowiednich sposobów, mających na celu doprowadzenie budynków do należytego stanu.

Roboty murarskie jednak we wszystkich budynkach uszkodzonych powinny być na razie zawieszane, natomiast wskazane jest pokrycie dachami wszystkich budynków.

Tyle komisja. Uwagi nasze o poszczególnych ustępach ekspertyzy zamieścimy w najbliższych numerach „Kurjera Porannego” dziś zaś możemy tylko jeszcze raz stwierdzić, że opinia komisji potwierdza wszystkie nasze zasadnicze zarzuty, stawiane kierownictwu.

Jak się dowiadujemy, min. Kühn zniósł kierownictwo budowy, zależne dotychczas bezpośrednio od min. komunikacji, a nadzór nad kierownictwem dalszej budowy powierzył dyrekcji P. K. P. w Radomiu.

Równocześnie, jak już podawaliśmy, minister komunikacji podpisał dekret zwalniający inż. Z. Mianowskiego ze stanowiska kierownika budowy dyrekcji w Chełmie.

Wobec opinii komisji ekspertów zachodzi kwestja odpowiedzialności ustawowej.

Odpowiednie artykuły kodeksu karnego brzmią:

„Art. 639-ty. Urzędnik, obowiązany z mocy ustawy, otrzymanego zlecenia lub z tytułu swojego stanowiska służbowego do zapobiegania lub niedopuszczania do szkody, zagrażającej zarządowi państwowemu lub interesowi skarbowemu, społecznemu lub prywatnemu, winny nieprzezwzięcia, wbrew swoim obowiązkom służbowym, właściwych środków lub niewykonania czynności, które takiej szkodzi mogły zapobiec, lub do niej niedopuszczyć, za taką bezczynność władzy, bądź umyślną, bądź dopuszczoną przez niedbalstwo i powodującą znaczną szkodę dla zarządu państwowego lub dla interesu skarbowego, społecznego lub prywatnego, ulegnie karze aresztu (podkreślenia nasze—przyp. red.).

Jeżeli umyślna bezczynność władzy spowodowała znaczną szkodę dla zarządu państwowego, lub dla interesu skarbowego, społecznego lub prywatnego, albo miała na celu zysk, winny ulegnie karze: więzienia na czas od

roku jednego i miesięcy sześciu do lat trzech (dom poprawy) lub więzienie.

Jeżeli taka bezczynność władzy, mająca na celu zysk, spowodowała znaczną szkodę dla zarządu państwowego lub dla interesu skarbowego, społecznego lub prywatnego, albo zagrażała inną szkodą, winny ulegnie karze: więzienia na czas od roku i miesięcy sześciu do lat sześciu (dom poprawy).

Tym samym karom i na tych samych zasadach ulegnie urzędnik, winny nieprzezwzięcia właściwych środków lub niedokonania czynności, do których jest przez ustawę obowiązany przy dochodzeniu zbrodni lub występku albo przy wykonywaniu prawomocnych decyzji lub wyroków w sprawach cywilnych lub karnych”.

„Art. 363-ci: Urzędnik, któremu został powierzony nadzór nad robotami budowlanymi, winny świadomego użycia materiału nieprzydatnego lub w ilości niedostatecznej, lub niezachowania przepisów technicznych przy prowadzeniu budowy lub konstrukcji, — jeżeli z powodu tego czynu nastąpiło zawalenie się budowli, konstrukcji lub ich części, ulegnie karze: więzienia (podkreślenia nasze—przyp. red.).

Tej samej karze ulegnie odbiorca budowli lub konstrukcji, winny ich przyjęcia, jako należycie wykonanych, wiedząc o tem, że są pobudowane lub urządzone z materiału nieodpowiedniego lub w ilości niedostatecznej lub też bez zachowania przepisów technicznych, — jeżeli wskutek takich nieprawidłowości nastąpiło zawalenie się budowli, konstrukcji lub ich części”. „Art. 666-ty:

Urzędnik winny:

1) niezachowania przepisów, dotyczących rachunkowości i trybu przyjmowania, przechowywania i wydawania pieniędzy lub innego mienia

2) niezachowania trybu przepisane go co do treści i sposobu prowadzenia ksiąg pieniężnych;

3) niezachowania przepisów prowadzenia ksiąg, przeznaczonych do zapisywania jakichkolwiek przedmiotów lub innych zapisów, jak również ksiąg, przeznaczonych do wykazywania przejścia lub ograniczenia prawa własności majątku nieruchomego; jeżeli uchybień tych dokonano umyślnie, lub też nawet nieumyślnie, lecz wskutek nich wynikło znaczne zaniedbanie lub nieład w powierzonej urzędnikowi gałęzi działalności urzędowej, albo znaczna szkodła dla zarządu państwowego lub dla interesu skarbowego, społecznego lub prywatnego, ulegnie karze: aresztu

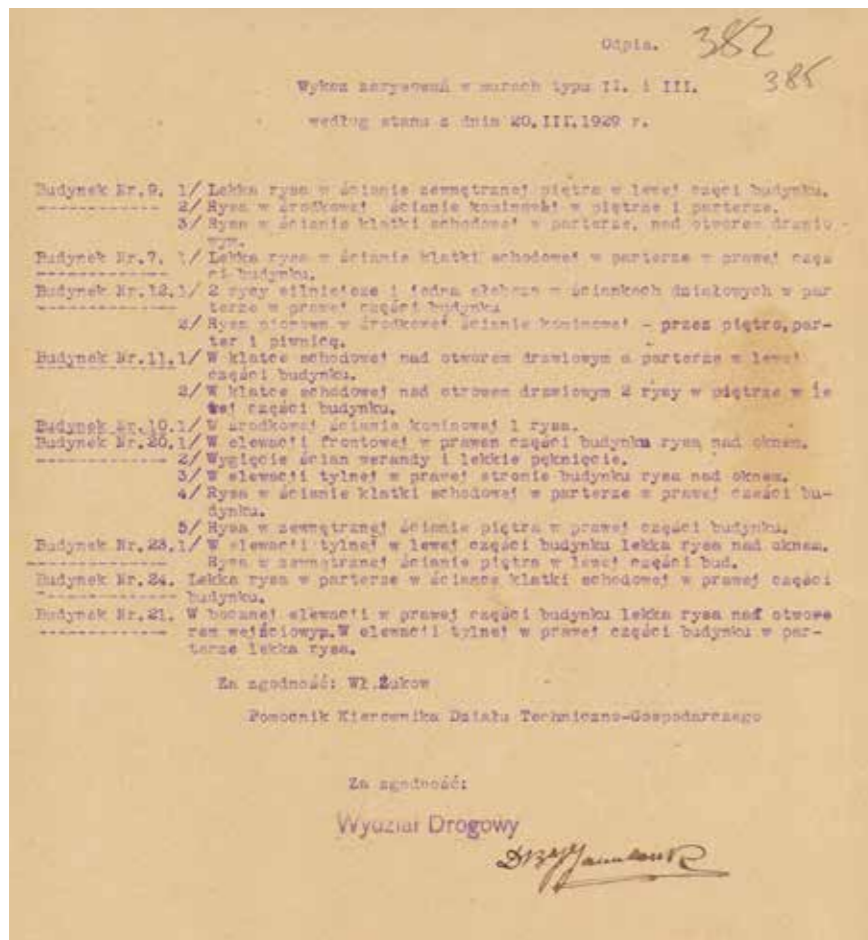
Jeżeli uchybień takich dokonano w celu osiągnięcia zysku, winny ulegnie karze: więzienia na czas nie krótszy od miesięcy trzech”.

E. O.

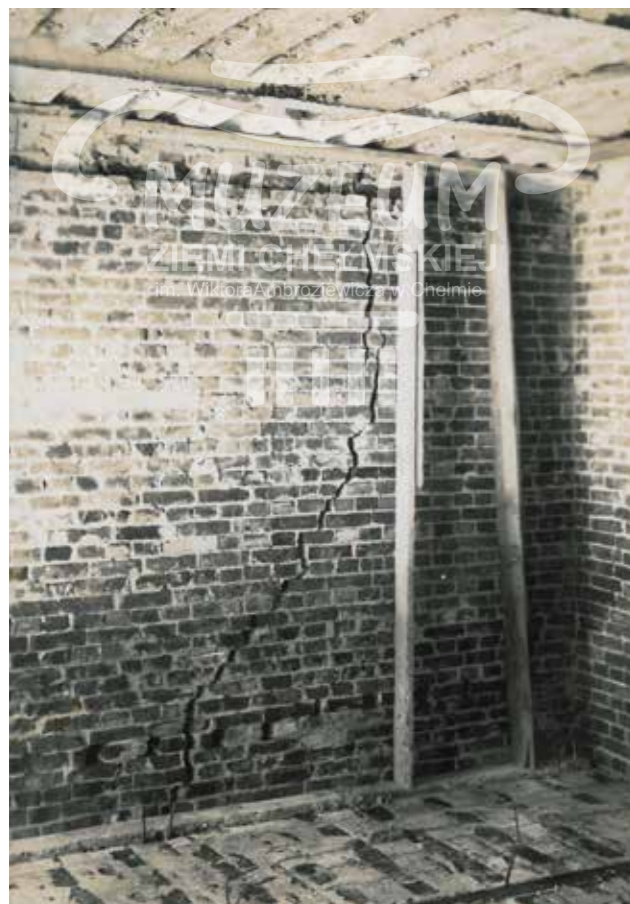
[pisownia oryginalna]

Komisja profesorów całkowicie potwierdza rewelacje „Kurjera Porannego” o dyrekcji w Chełmie. Opinia rzeczoznawców – Budowy kontynuować nie można – P. Mianowski ostatecznie zwolniony. – Jaka kara czeka fuszerów, „Kurjer Poranny” 1929, nr 116, s. 6.





Odpis wykazu zarysowań w murach typu II i III; 20 marca 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 385.



Fotografie dokumentujące zarysowania i pęknięcia murów nowo wybudowanych budynków Osiedla Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie; 1929 r. w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



„Zbyt wiele jest dzisiaj w Polsce nieprawości”

Jak „firma Budex” budowała gmachy dyrekcji kolejowej w Chełmie?

W sprawie głośnego już skandalu budowlanego w Chełmie, otrzymujemy następujące informacje:

Nie umilkły jeszcze echa głośnej afery budowlanej inż. **Ruszczewskiego** w Min. Poczty i Tel., a już jesteśmy świadkami nowej, znacznie przewyższającej poprzednią, gdyż przynoszącej Skarbowi Państwa dużo **większe straty**.

Sprawa przedstawia się następująco. **Wbrew opinii** Sejmu, postanowił Rząd prof. **Bartla**, przenieść siedzibę Radomskiej dyrekcji kolejowej z **Radomia do Chełma**. W tym celu postanowiono wybudować w **Chełmie** odpowiednią ilość gmachów i domów mieszkalnych (około 80-ciu budynków) dla pomieszczenia biur dyrekcji i mieszkań dla pracowników. Roboty oddało Min. Kom. firmom „**Tor**” i „**Budex**”. Sprawa powierzenia robót firmie „**Tor**” znalazła się w Sądzie Marszałkowskim w Sejmie, natomiast sprawą powierzenia robót firmie „**Budex**” winien zająć się chyba sąd zwykły, gdyż sprawa ta przedstawia się następująco.

W r. 1927 Min. Kom. powierzyło firmie „**Budex**” budowę **42 domów** mieszkalnych, a na początku 1928 r. budowę dalszych **12-tu domów** mieszkalnych (razem więc **54 domów**) na ogólną sumę **około 7,5 milionów złotych**. Wszystkie te domy zostały wzniesione i obecnie... **wałą się w gruzy**.

Jak się okazuje „fachowe” kierownictwo robót firmy „**Budex**” tak dalece lekceważyło swoje obowiązki, że już w czasie budowy niektóre wzniesione domy musiało rozbierać i budować na nowo, gdyż wymiary ich absolutnie **nie zgadzały się z planami**.

Obecnie okazało się, iż w nowowbudowanych domach fundamenty są **za płytkie**, wskutek czego nie mogą wytrzymać naporu ciężaru, opartych na nich murów tak, że ściany poobsuwały się i potworzyły się w nich olbrzymie szczeliny, sięgające od **5 — 10 cm.** (wszerz); inne zaś ściany **powypaczały się** i prawie wiszą w powietrzu, grożąc lada chwilą zawaleniem!

Z drugiej zaś strony **kiepski materiał** budowlany, jakiego użyto, powiększa niebezpieczeństwo tembardziej, że w wielu domach zaprawa murarska całkowicie się **wykruszyła** między cegłami i grube ściany **przeświecają, jak sito**.

Taki oto „wesoły” obraz przedstawia się widzowi świeżo wzniesionych ruin przez firmę „**Budex**”.

Przed przystąpieniem do dalszych rewelacji o budowach firmy „**Budex**”, przyjrzyjmy się „firmie” zbliska.

Aktem notarialnym z dnia 17.VII.1924 r. zostało powołane do życia: „**Towarzystwo dla przemysłu i eksportu leśnego**” sp. akc. o kapitale zakładowym **25 tysięcy złotych**.

Celem spółki było rozszerzanie **przemysłu leśnego** i obróbka drzewa. Zarząd stanowili twórcy tejże spółki p.p.: Salomon **Herenroth**, Lejba **Smolański**, Izrael **Günberg**, Izrael **Prenn** i Maurycy **Landau**.

Ten zespół ludzi o dużym zapasie „inicjatywy” postanowił rozszerzyć zakres działania spółki i w dniu 11.VII.1924 r. dodatkowym aktem towarzystwo zostało **przemianowane** na „**Budex**” (Budowlana Eksportowa Sp. Akc.).

Cel spółki jak powyżej plus prowadzenie robót.... **murarskich!** Kapitału nie podwyższono, bo interesy spółki nie szły zbyt świetnie, z drugiej zaś strony, — była to ciężka finansowo epoka stabilizacyjna. Przez cały 1925 i 1926 rok spółka nie przejawia żadnej działalności.

Dopiero po przewrocie majowym następuje dopływ do spółki nowych akcjonariuszy (przy tym samym kapitale zakładowym), posiadających **szerokie stosunki w sferach ministerjalnych**, i owianych „radosną twórczością”.

Od tego czasu datują się złote czasy dla spółki. Na czele Zarządu Spółki staje dobrze ustosunkowany brat jednego z dyplomatów, w towarzystwie p. p. Michała **Breslauera - Fijałkowskiego**, Marka **Temkina** i starego założyciela spółki p. Izraela **Grünberga**. Spółka staje do przetargu w Min. Komunikacji w 1927 r i **otrzymuje roboty, na sumę 5.237.977 zł. 46 gr.** (Budowa 42 domów), a następnie **dalsze roboty na sumę 1.941.813 zł.** (budowa 12 domów); a w **grudniu 1928 r.** Min. Komunikacji powierza „firmie” dalsze roboty, na które budżet Ministerjum przewiduje **8 milionów zł.** Tak, iż ogólna suma, powierzonych „firmie” robót wedla naszych informacji wynosi **15.180.790 zł.!**

Ilość projektowanych domów, które ma wznieść „firma” wynosi 78.

W grudniu ub. r. owa firma ubiegając się o dalsze uzyskanie robót **na sumę 8 mil. zł.**, zdecydowała się na podniesienie kapitału zakładowego spółki, tembardziej, że **otrzymała już olbrzymie zaliczki ze Skarbu**, na poczet wykonywanych przez nią robót na sumę 7,5 milj. zł.

To też w Rejestrze Handlowym Warsz. Sądu Okręg. figuruje dopiero od dnia **25 stycznia 1929 r.** podniesienie kapitału o 75 tys. zł., do sumy **100.000 zł.**

Po nadejściu do Warszawy wiadomości o waleniu się domów, wznoszonych przez firmę „**Budex**” w Chełmie, chcieliśmy się zwrócić bezpośrednio do tej „firmy” celem otrzymania wyjaśnienia.

Jakież wszakże było nasze zdziwienie, gdy przekonaliśmy się, że firma „**Budex**” prowadząca tak olbrzymie interesy nie posiada nawet telefonu. Zwróciliśmy się więc do innych firm budowlanych, celem otrzymania jakichkolwiek informacji o firmie „**Budex**”, ale okazało się, że firma „**Budex**” jest poprostu bliżej nieznaną!

Zajrzeliśmy więc do Rejestru Handlowego, gdzie zapisane jest iż siedzibą firmy „**Budex**” jest Warszawa, ul. Przechodnia Nr. 6, m. 7. Pod wspomnianym adresem — jak się okazało — mieszka w 4-ro pokojowym lokalu p. Izrael **Grünberg** z żoną i dwiema córkami; założyciel i członek zarządu firmy „**Budex**”.

Żadnych zresztą znaków, że w tym lokalu mieszczą się biura „firmy”, prowadzącej tak rozległe interesy, **niema**. I słusznie, trudno bowiem sobie wyobrazić, aby biura „firmy” zatrudniająca cały sztab pracowników, niezbędnych dla opracowania planów, rysunków roboczych, kosztorysów, rachunkowości i t. d. mogły się **mieścić kątem** w lokalu p. **Grünberga**.

Okazuje się, iż Spółka Akc. „**Budex**” jest spółką o charakterze komisowo - handlowym!! gdyż biura technicznego **nie prowadzi**. Miljonowe roboty, które otrzymuje, dzięki swym „szerokim” stosunkom, **odstępuje różnym, bliżej nieznanym przedsiębiorcom**.

Oczywiście, że **na „pośrednictwie”** Spółka Akcyjna

„**Budex**” **musi zarobić** (i to dobrze!) ale **muszą też zarobić** (także dobrze!) i „**przedsiębiorcy**”, który w imieniu „firmy” roboty prowadzą!

A wobec tego staje się zupełnie jasnym fakt, iż domy postawione przez „Spółkę Akcyjną Budex” **wałą się w gruzy!!!**

Wobec powyżej przytoczonych faktów, zwracamy się do p. Ministra Komunikacji, żądając następujących wyjaśnień:

1) **Kto jest odpowiedzialny** za powierzenie w r. 1927 „Spółce Akcyjnej Budex” robót na sumę 7,5 milionów złotych **bez sprawdzenia** dokładnych danych o „Sp. Akc. **Budex**”.

2) **Kto jest odpowiedzialny** za dalsze powierzenie robót „Spółce Akcyjnej Budex” w **grudniu 1928 roku**, na sumę **8 milionów złotych**, mimo iż budowle, wykonane przez „Spółkę Akcyjną Budex” **już się rozpadły**.

3) **W jakiej sumie** (i pod jaką postacią) złożyła „Spółka Akcyjna Budex” **kaucję na roboty, objętą przez nią?**

4) **Jakie straty poniesie Skarb Państwa** z tytułu walczących się domów, wznoszonych przez Spółkę Akcyjną Budex”.

Według naszych informacji, mimo, że budowle nie są wykończone „Spółka Akcyjna **Budex**” **otrzymała już olbrzymie zaliczki**.

Nadmieniamy również, iż straty jakie poniesie Skarb Państwa będą duże.

Tyle nasz informator; do sprawy tej powrócimy.

[pisownia oryginalna]

„Zbyt wiele jest dzisiaj w Polsce nieprawości”. Jak „firma Budex” budowała gmachy dyrekcji kolejowej w Chełmie?, „Robotnik” 1929, nr 116, s. 2.



Załącznik do L. VIII, 1929 r. 178

z wyjazdu do Chełma, w sprawie wodociągu i kanalizacji miasta, odbytego na polecenie Ministerstwa Robót Publicznych z dn. 30 kwietnia 1929 r. L. VIII-1330/29

Przebieg wodociągu wzdłuż linii i skanalizowania miasta wynika z wyjazdu z przeliczeniami i projekcją wodociągu i kanalizacji do Chełma. Wykazał on, że przyłączenie do miasta starych teren leżących na wschód od miasta, przyczyniło się do powstania wód gruntowych, które w sposób naturalny wyciekają z podłoża, a nie są to wody opadowe. W ten sposób woda opadowa jest w sposób naturalny wyciekająca z podłoża, a nie są to wody opadowe. W ten sposób woda opadowa jest w sposób naturalny wyciekająca z podłoża, a nie są to wody opadowe.

218

Wszystkie stacje i urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, które zostały zaprojektowane, zostały wykonane w sposób należyty. W szczególności, wszystkie stacje i urządzenia zostały wykonane w sposób należyty, a wszystkie urządzenia zostały wykonane w sposób należyty.

219

Do 5.000 m³, natomiast woda opadowa z terenów otaczających miasto wynosiła około 10.000 m³. W ten sposób woda opadowa z terenów otaczających miasto wynosiła około 10.000 m³.

224

Wszystkie urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, które zostały zaprojektowane, zostały wykonane w sposób należyty. W szczególności, wszystkie stacje i urządzenia zostały wykonane w sposób należyty, a wszystkie urządzenia zostały wykonane w sposób należyty.

215

Wszystkie urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, które zostały zaprojektowane, zostały wykonane w sposób należyty. W szczególności, wszystkie stacje i urządzenia zostały wykonane w sposób należyty, a wszystkie urządzenia zostały wykonane w sposób należyty.

217

Wszystkie urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, które zostały zaprojektowane, zostały wykonane w sposób należyty. W szczególności, wszystkie stacje i urządzenia zostały wykonane w sposób należyty, a wszystkie urządzenia zostały wykonane w sposób należyty.

216

Wszystkie urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, które zostały zaprojektowane, zostały wykonane w sposób należyty. W szczególności, wszystkie stacje i urządzenia zostały wykonane w sposób należyty, a wszystkie urządzenia zostały wykonane w sposób należyty.

221

Wszystkie urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, które zostały zaprojektowane, zostały wykonane w sposób należyty. W szczególności, wszystkie stacje i urządzenia zostały wykonane w sposób należyty, a wszystkie urządzenia zostały wykonane w sposób należyty.

Sprawozdanie z wyjazdu do Chełma odbytego na polecenie Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie wodociągu i kanalizacji; 30 kwietnia 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 241-248.



124
239

MINISTERSTWO
ROBÓT PUBLICZNYCH

DEPARTAMENT Budowlany

WARSZAŃSKA, DN. _____ 1929 R.

WARSZAŃSKA DATA _____ I L.

NAMBA L. DN. VIII-1549/29

W SPRAWIE wyjazdu komi-
sji ekspertów do m. Chełma.

TERMIN DLA ODP.
ZARĄCZENIKÓW 1.

Do
Urzędu Wojewódzkiego
Dyrekcja Robót Publicznych
w Lublinie

Ministerstwo Robót Publicznych przesyła przy niniejszym w od-
pisie sprawozdanie profesora Politechniki Warszawskiej, inż. Karo-
la Pomianowskiego z wyjazdu do m. Chełma w sprawie wodociągu i ka-
nalizacji miasta.

Jednocześnie Ministerstwo Robót Publicznych poleca Urzędowi
Wojewódzkiemu przesyłać do Magistratu miasta Chełma jeden egzem-
plarz odpisu wspomnianego sprawozdania profesora K. Pomianowskiego,
w związku z prośbą Magistratu z dn. 18. I. 29 r. Nr. 1275, nadesłaną
do Ministerstwa Robót Publicznych wraz ze sprawozdaniem Dyrekcji
z dn. 31. XII. 28 r. L. 691/DK/I.

2. O CZER 1929
PODSEKRETARZ STANU
P. Lublin
Warszawa, dn. 18 maja 1929
Mar.
3 odpisy sprawozdania
C [kwestia odpisu] E
al.
5. P. e. dob. Magistrat
m. Chełma

Lubelski Urząd Wojewódzki
Pozyski dn. 13 CZEREW 1929.
M. R. P. Oddział Gospodarczy. Wzrost No. 192. 1929.
Dziennik Państwowy Nr. 4366 - 12-VII-28. 1909.

Pismo nr VIII-1549/29 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie informujące o przesłaniu sprawozdania inż. Karola Pomianowskiego, prof. Politechniki Warszawskiej, z wyjazdu do Chełma komisji ekspertów w sprawie wodociągu i kanalizacji; 18 maja 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 239.

Odpis -
758
493

Instytut Naukowych Badań Budowlanych -
Przy Politechnice Warszawskiej

Warszawa, dnia 3. VI. 1929 r.

Do Ministerstwa Komunikacji.

Dn. 1 b.m. zawiadziłem budowę Dyrekcji Radomskiej P.K.P. w Chełmie i znalazłem co następuje:

1/ Proces odmarzania gruntu pod fundamentami trwa, lecz w wielu miejscach nie jest jeszcze zakończony. Byłoby bardzo szkodliwe proces ten przyspieszyć drogą odmarzania od podmarzniętych jeszcze ścian nagromadzonych przy nich w piwnicach grząd i siemi. W związku z tem należałoby niezwłocznie rozpocząć odkopywanie ścian zewnętrznych i zasypanie ich piaskiem lub żwirem.

2/ Trwający proces odmarzania powoduje powrót odkształconych elementów konstrukcyjnych do stanu pierwotnego: szalony w ścianach uchodzą się, niektóre stały się już prawie niedostrzegalnymi, belki stropowe w ścianach wypadły do pozycji poziomej, ściany odchyłone wyprostowały się.

W wielu jednak miejscach powrót budynków do stanu pierwotnego jest utrudniony, a mianowicie:

a/ Tam, gdzie parcie ścian wewnętrznych na mury zewnętrzne wywołało przesunięcia ostatnich po spójnych poziomach, proces odwrótny nie może nastąpić.

b/ Tam, gdzie przy powstaniu szerokiej pęknięcia dostrzeżone w te pęknięcia kawałki oszły lub sprząsy, względnie pęknięcia te zostały sztucznie rozkłaśniane, zasypkanie się szczelin napotyka na przeszkody.

c/ Tam gdzie popękane części budynków zostały dla bezpieczeństwa podparte słupami drewnianymi lub wzmocnione zakończonymi ściągnięciami, czasowe te wzmocnienia przeszkadzają normalnemu powrotowi budynków do równowagi.

We wszystkich tych wypadkach ustaliliśmy wielce szkodliwy dla trwałości i równowagi budynków objaw, a mianowicie, że ściany, które nie mogą z wyszczególnionych przyczyn zająć ściśle te same pozycje, jakie miały przed odkształceniem, podlegają przy odwrótnym ruchu działaniu sił ujemnych w stosunku do tych sił, które odkształcenia pierwotne wywołały i skutkiem tego powstają w nich teraz pęknięcia, biegnące w kierunkach prostopadłych do pęknięć pierwotnych. Części murów, przy napotykanym w ruchu odwrótnym punktach oporowych, pod działaniem olbrzymich ciśnień słupowych, ulegają gwałtownemu zwichnięciu i wzniesieniu wzniesionymi elementami konstrukcyjnymi budownictwa.

485 454

bezwrotnie już naruszone.

Nader ujemnie na powrót budynków do stanu równowagi wpływa oddziaływanie stojące wewnętrzne kominy, wsparte na belkach stropowych. Kominy te, jako części konstrukcyjne nie związane są z okalającymi je murami i posiadające ruchy niezależne, mogą przy pomocy belek stropowych, działających jak dźwignie, wywierać wpływ różnicujący na mury.

Dnia 16 maja r. b. na konferencji u Pana Dyrektora Departamentu V było ustalono, że w czasie trwania procesu odmarzania budynki winny być ścisłe nadzorowane pod ścisłą obserwacją, miały być ustalone konkretnie te roboty, które niezwłocznie należało przedsięwziąć celem zabezpieczenia normalnego przebiegu osiadczenia wysadzonych ścian. Środki te jednak zostały zastosowane na budowie derywosa bez ścisłego planu, co wywołało już obecnie w miejscach niezabezpieczonych poważne uszkodzenia.

Jeszcze raz sygnalizuję konieczność niezwłocznego rozstrzeżenia wszystkich części murów i usunięcia słupów stojących na przeszkodzie normalnemu osiadczeniu wysadzonych fundamentów.

Dyrektor
-/G. Trzebiński, inż. arch.

Odpis pisma Instytutu Naukowych Badań Budowlanych przy Politechnice Warszawskiej do Ministerstwa Komunikacji informującego o wykryciu nieprawidłowości na terenie budowy Dyrekcji Radomskiej PKP w Chełmie; 3 czerwca 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 493-494.





Kierownictwo Budowy
OPRACOWANIA PRACZKI KOLEI
PAŃSTWOWYCH I KOLONII
MIESZKALNEJ W CHEŁMIE

1064.

Do
OKRĘGOWEJ IZBY KONTROLI
w Kielcach

odpis do Dyrekcji K.P. w Radomiu
Wydział Drogowy

Chełm, dnia 19 września 1929 r.

Do
573

573

odpis

Kierownictwo Budowy zawiadamia, że na budowie rozpoczęte są roboty odwodnienia terenu przy budynkach, wzniesionych w sezonach budowlanych 1928 i 1929 roku, oraz zastąpienie dna piwnie warstwą piasku dla zabezpieczenia fundamentów od przemarzania. Roboty te, oddane Firmie "Budex", która wykonała budynki, winne być ukończone do dnia 1 listopada r.b. Ze względu na ilość domów /88/, podlegających zabezpieczeniu, i na znaczną ogólną długość rowów drenowych /1500mb/ w ciągu 1 dnia roboczego winno być wykonane przeciętnie 85 mb. drenów oraz innych robót /plantowanie około budynków, rowy otwarte i t.p./ dla 22 domów.

Przy takim tempie oględziny wykopanych pod śruby rowów i ułożonych w nich szpików oraz pozwolenie na napełnienie tych rowów kamieniem i piaskiem /dostarczanym przez Dyrekcję/ będą dokonywane codziennie aż do ukończenia robót. W tym celu przez Naczelnika Budowy wyznaczona została Komisja w składzie: Kierownika Działu Techniczno-Gospodarczego, jego pomocnika i technika, prowadzącego stały nadzór nad temi robotami.

Zawiadamiając o powyższym, Kierownictwo Budowy prosi o ewentualne delegowanie przedstawiciela.

Kierownik Działu Techniczno-Gospodarczego
Inż. Zebrowski

NACZELNIK BUDOWY
Inżynier /-/ M. Leszczyns-Głębowski

Za zgodność:
Kierownik Działu Techniczno-Gospodarczego
Inż. Zebrowski

Wizyta Pana Ministra Komunikacji Kühna na budowie kolonii urzędników K.P. w Chełmie 10/VIII
w: Album Wawrzyńca Berezckiego
Do fotografii dołączona odręczna notatka: Chełm 1929 2-tto w innym rozstawieniu (mieszanka firmowa).
zbiory: Chełmska Biblioteka Publiczna im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie, nr inw. Ik III/52 (nr 51).

Odpis pisma nr 1064 Kierownictwa Budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie do Okręgowej Izby Kontroli w Kielcach w sprawie robót odwodnienia terenu przy budynkach Dyrekcji Kolejowej w Chełmie; 19 września 1929 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 37.

287 Odpis z odpisu.
288

Rodzaj budowli : Dom mieszkalny
Nazwa miejscowości: miasto Chełm
Ulica Nr.-3
Gmachy Dyrekcyjne P.K.P.

PROTOKÓL Nr.-22
Oględzin gruntów pod fundamenty.

Dnia 4 października 1928 r. my niżej podpisani Naczelnik Budowy Z. Mianowski inż. Naczelnik 4 Oddziału Drogowego inż. B. Plinkiewicz, D.K. 14 J. Muliński. dokonaliśmy oględzin zagłębienia fundamentowego pod budowę domu murowanego typu II Nr. 27 na terenie budowy Gmachów Dyrekcji P.K.P. w Chełmie i skonstatowaliśmy co następuje : Zagłębienie fundamentowe jest wykopane do Rzędnej 194.27. Grunt niżej dna dołu fundamentowego składa się z podkładów twardego marglu.

Ze względu na wskazaną jakość gruntu, znajdującego się na dnie dołu fundamentowego uchwalono przyjąć podstawę fundamentu za odpowiednią na Rzędnej 194.27. Wobec nierównej powierzchni i wzniesienia ulic ponad teren budowy, wierzch fundamentów do cokołów przyjęty na Rzędnej 196.99 co wynosi do wysokości 2.72 metra.-

Naczelnik Budowy
/-/ Z. MIANOWSKI Inżynier

Naczelnik 4 Oddz. Drogowego
/-/ B. PLINKIEWICZ - Inżynier

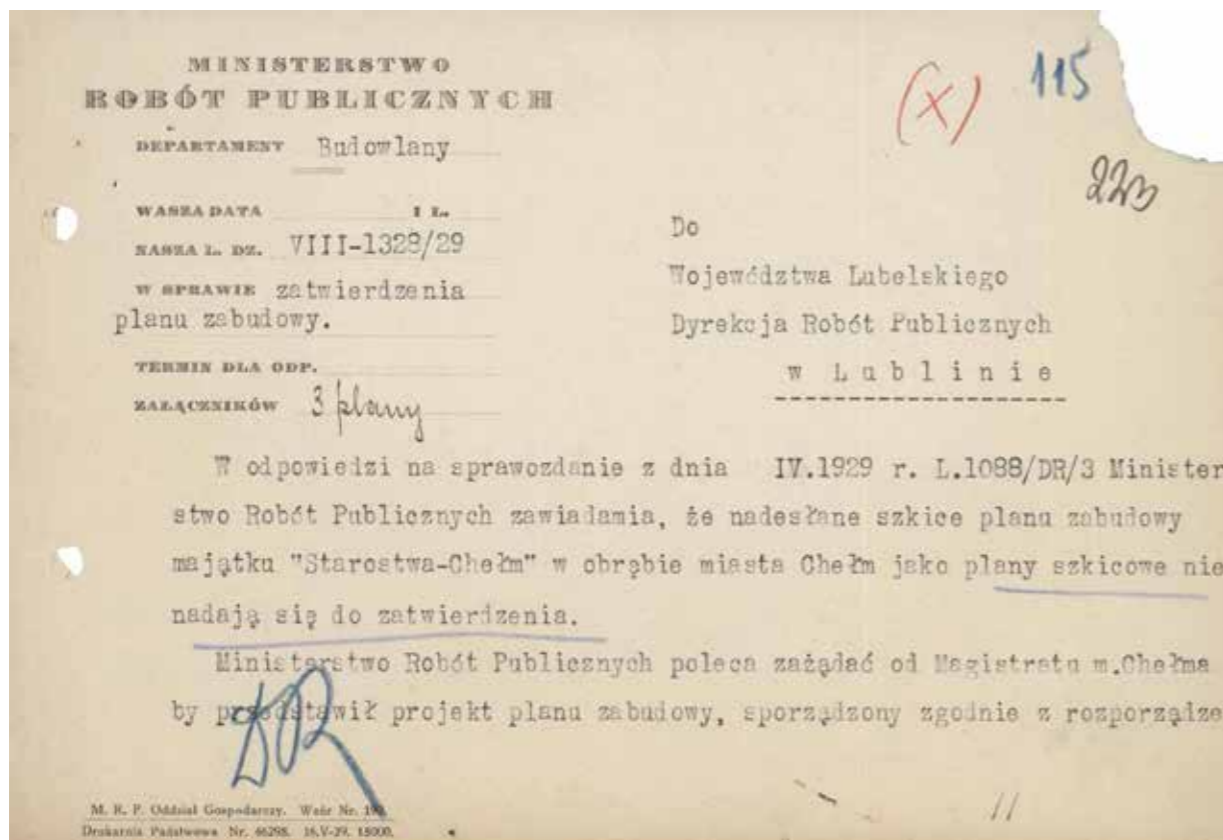
/-/ WŁ. ŻUKOW

Kontroler 14 Odcinka Drogowego
/-/ J. MULLINSKI

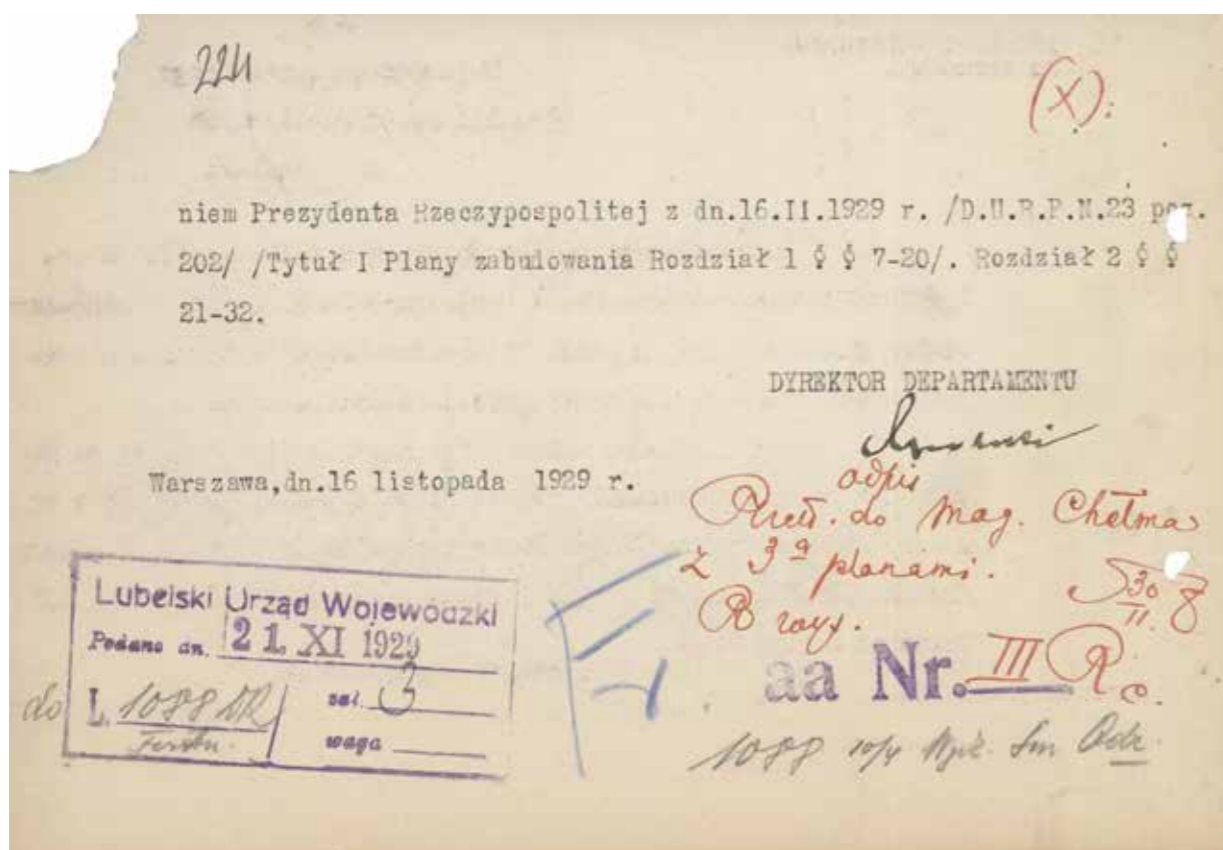
p.o.st. techn. za zgodność: Inż. ZEBROWSKI
Za zgodność odpisu: Inż. ZEBROWSKI
Kier. Techniczno-Gospodarczego

Odpis z odpisu protokołu nr 22 oględzin gruntów pod fundamenty; 4 października 1928 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Radomiu, zbiór rodziny Kapelińskich, sygn. 13, k. 288.





Budynki przy ul. Żwirki i Wigury; 1929 r.
w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Pismo nr VIII-1328/29 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie w sprawie zatwierdzenia planu zabudowy majątku Starostwo-Chełm; 16 listopada 1929 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiary]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 223-224.



Ul. Katedralna; 1929 r.
w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Luksusowe mieszkania pracowników Radomskiej Dyrekcji Kolejowej

Sprawa budowy gmachów na pomieszczenie biur Radomskiej Dyrekcji Kolejowej oraz pracowników tejże Dyrekcji w Chełmie odbiła się niejednokrotnie głośnie echem w całym kraju. Zarzuty jakie tu podnoszono, dotyczyły głównie wadliwości, niefachowości i niedbalstwa w budowie, a nawet nadużyć, które rzekomo miały być przy tej budowie popełnione.

Nie mamy jednak zamiaru zarzutami tymi obecnie się zajmować, chociażby przez wzgląd na to, że cała sprawa była przedmiotem dochodzeń administracyjnych w wyniku czego skierowano ją na właściwą drogę sądową.

Sprawa, którą tu pragniemy poruszyć, niemniej zresztą doniosła od powyższej dotyczy hojnego szafowania powierzchnią zabudowania na rzecz poszczególnych mieszkań pracowników Dyrekcji kolejowej oraz nadmiernego i wprost niezrozumiałego luksusu jakim się odznaczają, a pozostającego w rażącoym kontraście z godnymi politowania warunkami mieszkaniowymi, w jakich od szeregu lat znajdują się dziesiątki tysięcy pracowników państwowych, należących do innych działów służby.

Nie należy do wyjątków gnieźdzenie się rodziny urzędniczej w jednoizbowej suterynce lub też na poddaszu o zniszczonym i podziurawionym dachu.

Najważniejszą bowiem wadą, jakiej przy tej budowie się dopuszczono jest to, że zupełnie pominięto ogólnie dziś w Polsce i zagranicą ze względów oszczędnościowych stosowaną zasadę wznoszenia **wielkich domów blokowych**.

W przeciwieństwie do tej zasady kierowano się regułą budowy domków willowych otoczonych ogródkami z przewagą mieszkań wielopokojowych dla poszczególnych rodzin.

Na dotychczas zbudowanych 54 domów, wybudowano 30 odrębnych małych domków, składających się tylko z 2—5-cio pokojowych mieszkań.

Przez pominięcie zasady budowania domów blokowych 3 i 4 piętrowych o kilkudziesięciu mieszkaniach, skarb państwa poniósł straty w wysokości 25 proc. kosztów obecnie wybudowanych domów. Według obliczeń z wydatkowanych 15 milionów złotych zaoszczędzono 4 miliony zł.

Jest rzeczą niedopuszczalną by w obecnych warunkach gospodarczych kraju, gdy kosztem funduszy państwowych winno być zaspokojenie tylko minimum potrzeb pracowników kolejowych dla których wystarczyłyby 1-2-3 pokojowe mieszkania, budować 4-ro i więcej pokojowe pomieszczenia.

O luksusie, rozrzutności i nieliczeniu się z groszem publicznym przy projektowaniu i budowie mieszkań dla urzędników Radomskiej Dyrekcji Kolejowej świadczy naj-

dobitniej fakt, że w dotychczas pobudowanych 54 domach na 876 ubikacji mieszkalnych, znajduje się aż 1302 pomieszczeń mieszkalnych, jak alkowy dla sług, przedpokoje, łazienki, spiżarnie i t. p.

W dodatku ma być wybudowanych jeszcze 101 domów o 599 mieszkaniach, z których aż 211 będzie 7-io, 6-cio, 5-cio i 4 ro pokojowych — czyli 35 proc. w stosunku do wszystkich mieszkań, co nie jest nawet współmierne ze stosunkiem liczbowym wyższych urzędników Dyr. Kol. do ogółu pracowników, wyrażającym się w 29 proc.

Koszta dostarczenia mieszkań dla każdego rodzinnego pracownika wyniesie około 67.264 zł., samotni bowiem pracownicy przy pewnych zabiegach mogliby wynająć pojedyncze pokoje z wolnej ręki w domach prywatnych.

Gdy zatem uwzględnimy, że całkowity koszt budowy obliczony jest na 30.000.000 zł., to doprawdy trudno pominąć milczeniem okoliczności, że gdyby z funduszy państwowych pracownikom kolejowym zamiast dostarczenia mieszkania w naturze udzielono niskoprocentową (6 proc.) pożyczkę zwrotną i odstąpiono po cenie szacunkowej parcele pod budowę, każdy wybudowałby sobie na własność mieszkanie kosztem nie większym jak od 16 000 zł. do 32.000 zł., a koszt budowy takiego mieszkania wyniósłby po 8.000 zł. od ubikacji mieszkalnej.

Z drugiej strony warunki w jakich obecnie budowę się uskutečniło i zamierza uskutečnić powodują, że pracownik absolutnie nie będzie w możności zapłacić przypadającego nań wysokiego czynszu, a temsamem wydatek uczyniony na budowę domów tych nigdy nie zostanie zamortyzowany, w wyniku czego skarb państwa zmuszony będzie ponosić z tego tytułu stratę do 1.500.000 zł. rocznie.

Tak wielkie uprzywilejowanie pewnej, b. nieznaczonej zresztą części pracowników państwowych nie ma najmniejszego uzasadnienia i może słusznie wzniesić niezadowolenie i rozgoryczenie wśród szerokich rzesz pracowników państwowych innych resortów.

Biorąc zatem pod uwagę taki stan rzeczy, należy z całym naciskiem podkreślić, że w czasie gdy Skarb Państwa i państwowe instytucje finansowe nie posiadają dostatecznych funduszy na najniezbędniejsze inwestycje jak na budowę gmachów szkolnych, na rozbudowę miast i na najkonieczniejsze inwestycje rządowe i samorządowe — budowa luksusowych mieszkań dla pewnej grupy pracowników państwowych nie powinna mieć miejsca.

(t)

[pisownia oryginalna]

Luksusowe mieszkania pracowników Radomskiej Dyrekcji Kolejowej, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 1, s. 6.



Widok w kierunku dworca kolejowego. Na pierwszym planie gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie i Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego; 1929 r. w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie* zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Widok na gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie i ul. George'a Stephensona; 1929 r. w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie* zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



P R O T O K O Ł

z dnia 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.

Przebieg rewizji pomiarów miasta Chełm w dniu 15 stycznia 1930 r. w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm. W obecności: Referenta pomiarowego p. inż. Gawrona, delegata lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w sprawie rewizji pomiarów miasta Chełm.



Pod fotografią odręczny napis: „Nasz biały dom” 20 VI 1930 w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.

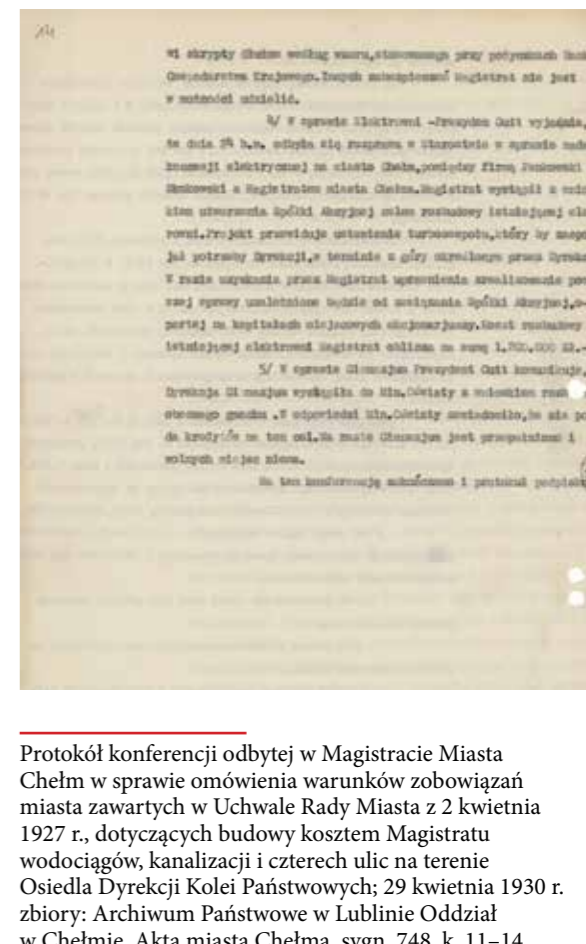
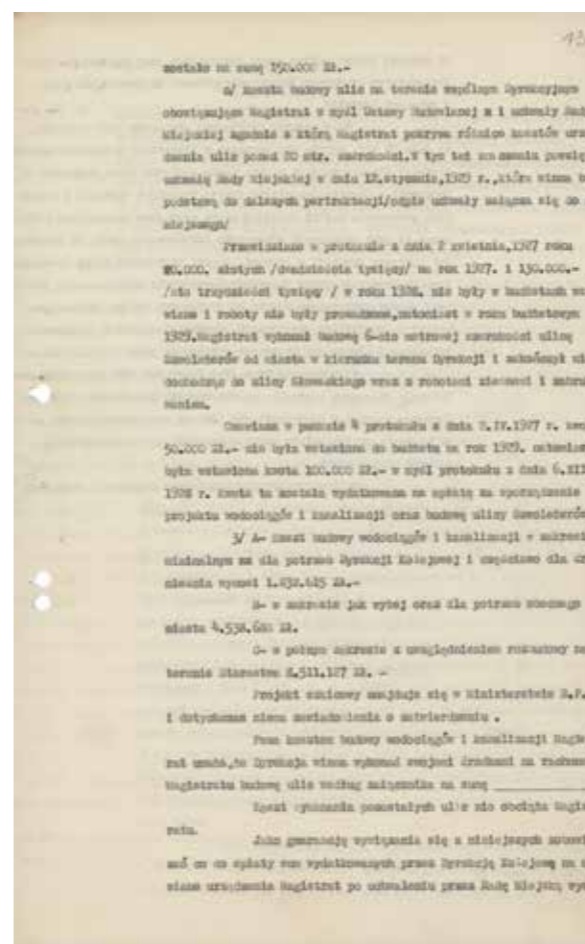
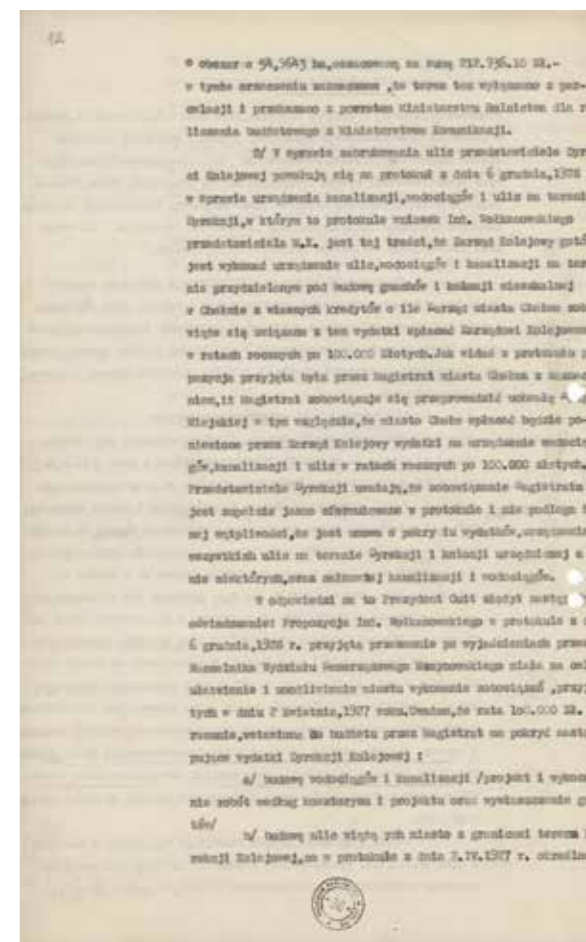
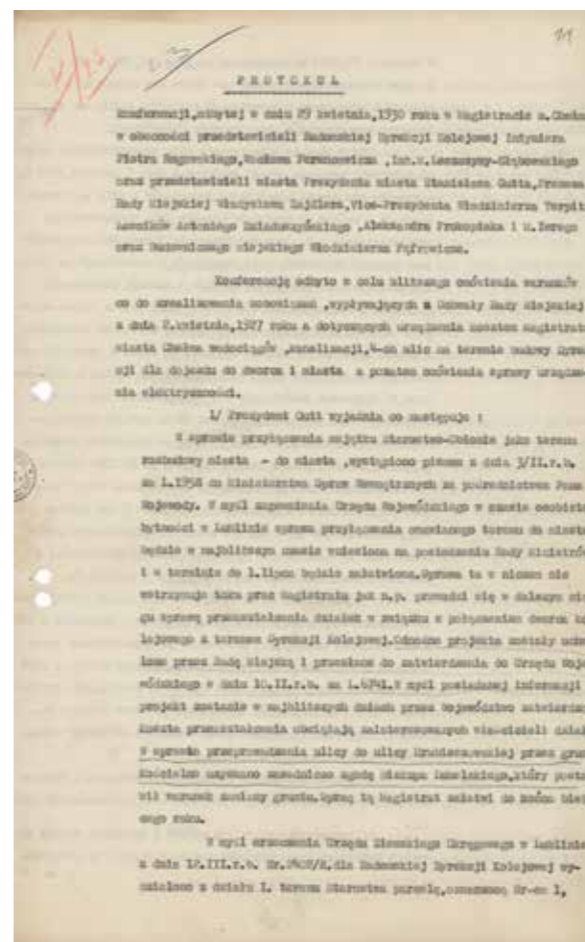


Budowa osiedla mieszkaniowego dla pracowników Kolei Państwowych w Chełmie; w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.





Budowa osiedla mieszkaniowego dla pracowników Kolei Państwowych w Chełmie; 1930 r. w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie* zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Protokół konferencji odbytej w Magistracie Miasta Chełm w sprawie omówienia warunków zobowiązań miasta zawartych w Uchwale Rady Miasta z 2 kwietnia 1927 r., dotyczących budowy kosztem Magistratu wodociągów, kanalizacji i czterech ulic na terenie Osiedla Dyrekcji Kolei Państwowych; 29 kwietnia 1930 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 11-14.



Magistrat m. Chełma
WYSTAWIENIE
L. A. ...

Kosztorys

budowy ulic miejskich na terenie Dyrekcji Kolejowej i poza terenem dla połączenia z miastem

na sumę 629.376.10 zł.-

Lp. robót	WYKAZ ROBÓT	Mierza	Cena		Suma	UWAGA
			st.	gr.		
VI. Aleja Karłowicza Filozofskiego						
1	Wykonanie obramowania ulicy w 3-ach pasach do granicy terenu Dyrekcji Kolejowej o szerokości jezdni 10 m, a chodnika jezdniowego 1,50 m, z przygotowaniem planowania powierzchni, na wybitnie płasko grubo 0,10 m z kostkami kamiennymi 10 cm, z wyłożeniem chodnika piaskiem grubo 0,15 m i z wyłożeniem ulicy piaskiem grubo 0,15 m	250 m x 10.	2,500	17.10	42.750	-
2	Ułożyć chodnik z płyt betonowych na szerokości 2,00 m, grubo 0,15 m z dodatkową opóźnieniem o szerokości 0,50 m	2,100	13.04	27.604	-	-
3	Detaloid krawężniki przy chodnikach z kostkami / przy chodnikach z płytami betonowymi na szerokości 2,00 m z salaniem spodu obramowania	250	14.54	3.635	46.385	00.
Wzrost kosztów / obniżenie do istniejącego obramowania						
4	Wykonanie obramowania jednej jezdni ulicy o szerokości 10 m, do granicy terenu Dyrekcji Kolejowej jak punkt 1. d	3750	17.10	64.125	00	-
5	Ułożyć chodnik z płyt betonowych o szerokości 2,00 m, od ulicy Karłowicza do granicy Dyrekcji jak punkt 2. d	250	13.04	3.260	72	-
6	Detaloid krawężniki przy obramowaniu jezdni jak punkt 3. d	250	14.54	3.635	318.608.10	-
Wzrost kosztów / obniżenie do istniejącego obramowania						
7	Wykonanie obramowania jednej jezdni ulicy o szerokości 10 m, do granicy terenu Dyrekcji Kolejowej jak punkt 1. d	6300	17.10	107.730	-	-
8	Ułożyć chodnik z płyt betonowych o szerokości 2,00 m, jak punkt 2. d	4368	13.04	57.000	52	-
9	Detaloid krawężniki przy obramowaniu jezdni na całej długości	1640	14.54	23.846	20.171.736.72	-

Lp. robót	WYKAZ ROBÓT	Mierza	Cena		Suma	UWAGA
			st.	gr.		
Wzrost kosztów / obniżenie do istniejącego obramowania						
10	Wykonanie obramowania ulicy przy jezdni po jednej stronie na szerokości jezdni 10 m, a chodnika jezdniowego 1,50 m	2000	17.10	34.200	-	-
11	Ułożyć chodnik z płyt betonowych o szerokości 2,00 m, jak punkt 2. d	1040	13.04	13.562	60	-
12	Detaloid krawężniki przy obramowaniu jezdni jak punkt 3. d	800	14.54	11.632	60.017.60	-
Wzrost kosztów / obniżenie do istniejącego obramowania						
13	Wykonanie obramowania ulicy o szerokości jezdni 7,50 m, do granicy Dyrekcji Kolejowej jak punkt 1. d	1.000	17.10	17.100	00	-
14	Ułożyć chodnik z płyt betonowych o szerokości 2,00 m, przy obramowaniu jezdni jak punkt 2. d	2000	13.04	26.080	20	-
15	Detaloid krawężniki przy obramowaniu jezdni jak punkt 3. d	800	14.54	11.632	91.303.80	-
Dojazd do ulicy Karłowicza przy jezdni						
16	Wykonanie obramowania jednej jezdni ulicy o szerokości 10 m, do granicy Dyrekcji Kolejowej jak punkt 1. d	1500	17.10	25.650	50	-
17	Ułożyć chodnik z płyt jak wyżej przy obramowaniu jezdni jak punkt 2. d	1500	13.04	19.560	04	-
18	Detaloid krawężniki przy obramowaniu jezdni do granicy Dyrekcji jak punkt 3. d	500	14.54	7.270	54.5679.34	-
Wzrost kosztów / obniżenie do istniejącego obramowania						
19	Wykonanie obramowania ulicy o szerokości 7,50 m, do granicy ulicy jak punkt 1. d	750	17.10	12.825	00	-
20	Ułożyć chodnik z płyt betonowych o szerokości 2,00 m, przy jezdni jak punkt 2. d	300	13.04	3.912	37	-

21.	Detaloid krawężniki przy jednej stronie ulicy jak punkt 3. d	300	14.54	4.362	95.256.30	-
Opisem 629.376.10 zł.-						
Szereżność ulic miasta obliczona stosownie do zaakceptowanego planu profilu ulic ogólnego z kierownictwem budowy Dyrekcji.						

Kosztorys budowy ulic miejskich na terenie Dyrekcji Kolejowej i poza terenem dla połączenia z miastem; 1930 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 11-14.

MINISTERSTWO ROBÓT PUBLICZNYCH
DEPARTAMENT Budowlany

WARSA DATA ... I L.

NAMBA I. DR. VIII-1864/30.

LUBELSKIEGO URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO
Dyrekcja Robót Publicznych
w Lublinie

W SPRAWIE parcelacji maj. państwowego Starostwo Chełm vel "Obłonie" pow. Chełmskiego.

TERMIN DLA ODP. ...

SARSĄDZIKÓW

Na sprawozdanie z dnia 26 lutego b.r. Nr. 7892/DR/3 Ministerstwo Robót Publicznych zawiadamia, że racjonalna rozbudowa gruntów folwarku państwowego "Starostwo Obłonie" położonych nawprost dworca kolejowego w Chełmie będzie mogła być uskuteczniiona dopiero po włączeniu wymienionych gruntów w całości lub przynajmniej w części do granic administracyjnych m. Chełma.

Jeżeli włączenie do granic administracyjnych byłoby z jakichkolwiek względów w najbliższym terminie niemożliwe, należy omawiane tereny włączyć do sfery interesów mieszkaniowych miasta, której ustalenie powinno być dokonane na podstawie art. 7 ustawy z dnia 28 grudnia 1925 o reformie rolnej/D. U. R. P. z 1926r. Nr. 1 poz. 1.

Wobec powyższego Dyrekcja Robót Publicznych sarsądzi aby sarsąd m. Chełma wystąpił z odpowiednimi wnioskami do odnośnych władz państwowych.

Warsawa, dnia 25 czerwca 1930.

Lubelski Urząd Wojewódzki
Podano on 3. VII 1930

DIREKTOR DEPARTAMENTU
[Signature]

M. H. P. Oddział Gospodarczy
Dziennik Zarządowy Nr. 30214, z 1930, 21.000

Pismo nr VIII-1864/30 Ministerstwa Robót Publicznych, Departament Budowlany do Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie w sprawie parcelacji majątku państwowego Starostwo-Obłonie; 25 czerwca 1930 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiary]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 157.





Odwodnienie fundamentów blok III b; 17 września 1930 r.
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1515/I.



Układanie przewodów kanalizacyjnych na terenach budowy
gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/4).





Układanie przewodów kanalizacyjnych na terenach budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/1).



Ul. Katedralna
w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.





Ul. George'a Stephensona; 1932 r.
 Na rewersie odręczny napis: *Wykop kanalizacyjny
 w grubym pokładzie kredowym.*
 zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
 im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/2).



Prezes ogniska chełmskiego Stanisław Raszul składa ministrowi Kühnowi raport; 25 października 1930 r.
 w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie*
 zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Przed dworcem Polskich Kolei Państwowych. W pierwszym rzędzie szósty od lewej siedzi Minister Komunikacji Alfons Kühn
 w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie*
 zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.





Wizyta p. Ministra Komunikacji Kühna na budowie Kolonii Mieszkalnej PKP w Chełmie 22 paźdz. 1930 r. Fot. „Modern” Chełm
w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Wizyta p. Ministra Komunikacji Kühna na budowie Kolonii mieszkalnej PKP w Chełmie 22 paźdz. 1930 r. Fot. „Modern” Chełm
w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.

Magistrat miasta Chełma
№ 15232/V.

Chełm, dnia 5 grudnia, 1930 r.

OGŁOSZENIE.

Magistrat m. Chełma na podstawie art. 385 i 378. Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 II. 28 r. (Dz.U.R.P. № 23. poz. 202) podaje do publicznej wiadomości, że na terenie całego miasta Chełma jak również na terenie rozparcelowanego na cele rozbudowy miasta „majątku Starostwo-Obłonie” prowadzenie jakichkolwiek robót budowlanych bez uzyskania zezwolenia i planu, zatwierdzonego przez Magistrat jest surowo wzbronione.

Dla uzyskania zezwolenia na budowę budynków bez względu na ich przeznaczenie należy w myśl art. 333 powołanego rozporządzenia przedłożyć Magistratowi podanie z dołączeniem 2-ech egzemplarzy planów, opracowanych w myśl rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 2/VII. 1929. (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 456) z uwzględnieniem art. 360 powołanego na wstępie rozporządzenia a dotyczącego opracowania projektów przez osoby do tego uprawnione.

Roboty, prowadzone bez uzyskania przepisowego zezwolenia będą przez Magistrat wstrzymywane w myśl art. 379. powołanego rozporządzenia a winni, nie wyłączając przedsiębiorców i majstrów wykonujących nielegalnie roboty — pociągani będą do surowej odpowiedzialności karnej. Ostrzega się przed pośrednictwem osób, niepowołanych, których prywatne czy to ustne czy pisemne zezwolenia nie mają żadnego znaczenia prawnego.

Zezwolenie na prowadzenie robót może być wydane wyłącznie przez Magistrat i musi być zaopatrzone w podpisy Prezydenta miasta, względnie jego zastępcy oraz rzeczoznawcy technicznego Magistratu obok urzędowej pieczęci.

Budynki wzniesione i zamieszkałe bez należytego zezwolenia Magistratu wobec niemożliwości wydania zaświadczenia o dacie rozpoczęcia użytkowania — nie będą mogły korzystać z ulg podatkowych jak również na te budowy żadne kredyty i pożyczki udzielane nie będą.

Budowniczy Miejski
(-) Wł. Fafrowicz

Prezydent m. Chełma
(-) Stanisław Gutt

Druk „ZWIERSKI&SÓJ” Chełm, ul. Leśna 54.

Ogłoszenie nr 15232/V Magistratu Miasta Chełm informujące o zakazie prowadzenia robót budowlanych bez zezwolenia na terenie miasta Chełm oraz majątku Starostwo-Obłonie; 5 grudnia 1930 r. zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1325.



ZIEMIA LUBELSKA.

NIEZALEŻNY • DZIENNIK • DEMOKRATYCZNY.

W sierpniu 1928 r. rozpoczęto w Chełmie budowę Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnej dla urzędników tej Dyrekcji. Roboty budowlane prowadzone są już trzeci sezon przez firmę „Budex” (Warszawa, Krakowskie Przedmieście 9).

Budowa Gmachu Dyrekcji została tylko rozpoczęta; Kolonja Mieszkalna natomiast sprawia już dziś wrażenie całego nowego miasta.

Przy szeregu nowych ulic, łączących dworzec kolejowy ze starym miastem, zbudowano 113 domów mieszkalnych różnych typów.

W pierwszym roku (1928) firma „Budex” zbudowała 54 domów położonych bliżej dworca kolejowego. Nawprost dworca przy nowej bardzo szerokiej alei Marszałka Piłsudskiego wznoszą się cztery olbrzymie dwupiętrowe bloki domów (24 domów) o 144 mieszkaniach czteropokojowych z łazienkami, wszelkimi nowoczesnymi wygodami. Na końcu alei widnieje rozpoczęta budowa przyszłego Gmachu Dyrekcji Kolejowej. Dalej nowe miasto kolejowe zmienia swój wygląd; zamiast wielkich bloków domów wielkomiejskich, za przyszłym Gmachem Dyrekcji przy szeregu mniejszych już ulic wznosi się 30 mniejszych domów wolnostojących. Każdy z tych domów o 2 mieszkaniach pięciopokojowych będzie posiadał duży ogródek. Przed domami temi, które są odsunięte od ulicy o kilka metrów, urządzone będą trawniki i kwietniki.

„Falistość” terenu, na którym te domy zostały zbudowane, nadaje całości wygląd bardzo malowniczy.

W drugim roku (1929) teren budowy przesunął się dalej od dworca; bliżej miasta u stóp wzgórza, na którym wznosi się stary kościół barokowy, zbudowano w 1929 r. dalsze bloki domów. W pięciu blokach, składających się z 34 domów, znajduje się 68 mieszkań trzypokojowych i 68 mieszkań dwupokojowych.

Duże działnice między blokami zostaną w przyszłości obrócone w ogrody, przed domami pozostawione jest miejsce na trawniki i kwietniki.

W roku bieżącym firma „Budex” wybudowała dalsze domy mieszkalne. Teren budowy graniczy już teraz z miastem. Najdalej wysunięte domy odległe są zaledwie o 30 – 40 metrów od ulicy Hrubieszowskiej (przedłużenie głównej arterji miejskiej). Wybudowane w roku bieżącym 25 domów składają się z 80 mieszkań trzypokojowych i 20 mieszkań dwupokojowych z kuchniami.

Jak już na wstępie wspomnieliśmy wybudowano już ogółem 113 domów mieszkalnych. Ogólna ilość mieszkań w tych domach wynosi:

- mieszkań pięciopokojowych 60,
- mieszkań czteropokojowych 144,
- mieszkań trzypokojowych 148,
- mieszkań dwupokojowych 88,
- Ogółem 440 mieszkań.

Wszystkie wspomniane wyżej domy są wykonane tylko w stanie surowym, a więc pozostaje jeszcze do wy-

konania wyprawa wewnętrzna i zewnętrzna, podłogi, piece, kanalizacja i t. p.

W najbliższych latach przewidywane jest wewnętrzne wykończenie już wybudowanych domów oraz budowa dalszych domów mieszkalnych, których ogólna ilość przekroczy 150.

Roboty budowlane były tak w latach ubiegłych, jak i w roku bieżącym prowadzone w bardzo szybkim tempie.

W 1928 roku roboty prowadzono od początku sierpnia do połowy grudnia w ciągu 115 dni roboczych. W ciągu tego krótkiego czasu wykonano: muru m³ 45.000, ścianek działowych m² 21.200, sklepień m² 43.800, wiązania dachowego m. b. 55.600, krycia dachów m² 22.300.

W 1929 roku roboty były prowadzone od połowy lipca do połowy października t.j. w ciągu 75 dni roboczych. W tym okresie wykonano: muru: m³ 19.000, ścianek działowych m² 11.300, sklepień m² 18.700, wiązania dachowego m. b. 24.600, krycia dachów m² 9.900.

Oprócz robót budowlanych w ubiegłym roku wykonano odwodnienie terenu budowy: robót ziemnych m³ 20.600, ułożenia sączków m.b. 6.000, rowów odwadniających m.b. 7.000.

W roku bieżącym przystąpiono do robót dnia 2 lipca, a zakończono je dnia 1 listopada. Roboty tegoroczne obejmują: muru m³ 16.000, ścianek działowych m² 8.700, sklepień m² 14.900, wiązania dachowego 21.100, krycia dachów m² 8.200.

Prowadzenie robót w tak intensywny sposób wymaga bardzo sprężystej organizacji pracy. Firma „Budex” posiada też liczny, dobrze zorganizowany personel techniczny i gospodarczy.

Ogółem wykonano przy budowie Kolonii Mieszkalnej w Chełmie: muru m³ 80.000, sklepień m² 77.400, ścianek działowych m³ 41.200, wiązania dachowego m.b. 101.300, krycia dachów m² 40.400, robót ziemnych m³ 110.000 i cały szereg innych robót.

Do wykonania powyższych robót zużyto następujące ilości materiałów: cegły szt. 31.000.000, żelaza ton 2.120, wapna ton 3.600, cementu ton 2.000, drzewa tarte go m² 5.000, dachówki szt. 2.000.000, piasku m³ 27.000 i cały szereg innych materiałów.

Dla zobrazowania jak wielkie ilości materiałów zostały zużyte wystarczy powiedzieć, że zużyta cegła wystarczyłaby dla wyłożenia drogi 5 metrów szerokości od Warszawy do Chełma.

Tak wielkiej ilości cegły i innych materiałów miejscowe cegielnie i składy dostarczyć nie były w stanie. Ze względu na krótkie okresy, w ciągu których materiały budowlane musiały być dostarczone, firma „Budex” zmuszona była sprowadzać cegłę nawet z bardzo odległych dzielnic kraju. Dla wyładunku materiałów zbudowane zostały dwie bocznice kolejowe. Ilość podstawionych na bocznicę wagonów kolejowych przekraczała niekiedy 100 wagonów dziennie.

Ilość zatrudnionych przy budowie robotników i rzemieślników dochodziła do 3000 osób. Jeszcze obecnie, w chwili gdy roboty są na ukończeniu, zatrudnionych jest przeszło 500 osób.

Ogólny koszt wykonanych dotąd robót przez firmę „Budex” przy budowie Kolonii Mieszkalnej w Chełmie wynosi w przybliżeniu zł. 13.000.000.

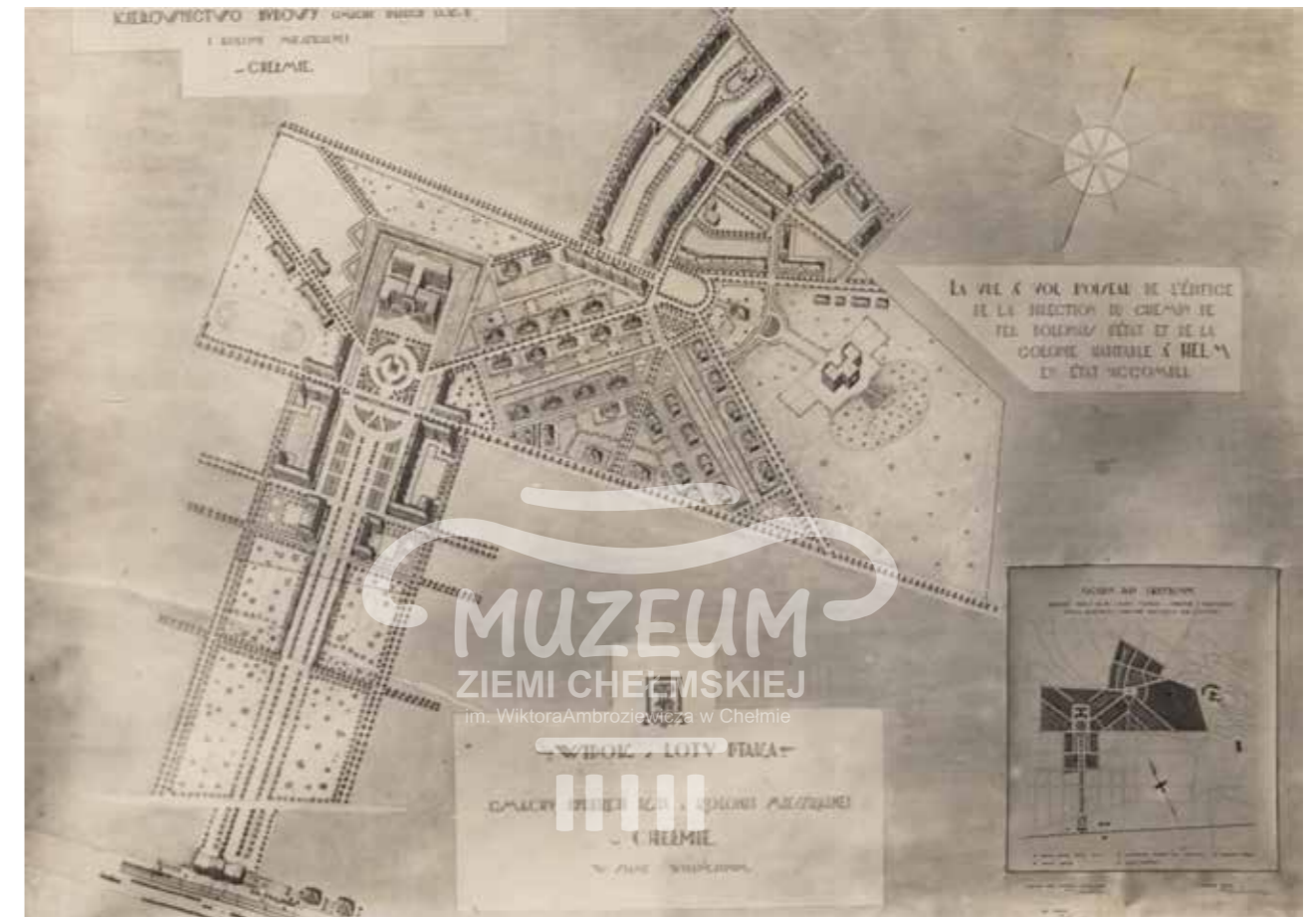
Z ramienia Dyrekcji Kolei Państwowych nadzór nad robotami sprawuje specjalne Kierownictwo Budowy

z Naczelnikiem Budowy Inż. M. Leszczyńską-Głębowskią na czele.

Z ramienia prowadzącej roboty firmy „Budex” kierownikiem robót jest inż. N. Baksztański, któremu podlega biuro i liczny personel techniczny i gospodarczo administracyjny.

[pisownia oryginalna]

[brak tytułu], „Ziemia Lubelska” 1930, nr 305, s. 11.



Widok z lotu ptaka na Gmachy Dyrekcji K. P. i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie w stanie wykończonym. zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1874/II (5060/1).



PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

ORGAN INFORMACYJNY POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI
WYDAWNICTWO AGENCJI WSCHODNIEJ

Budowa gmachu Dyrekcji Kolei Państw. i kolonii mieszkalnej w Chełmie Rozmowa z p. dyr. Sewerynem Andrzejewskim

Celem otrzymania szczegółowych i śródlowych informacji o budowie gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie i kolonii mieszkalnej dla urzędników tej Dyrekcji, zwróciliśmy się z szeregiem pytań do obecnego dyrektora Departamentu Budowy i Utrzymywania Kolei Ministerstwa Komunikacji p. inż. Seweryna Andrzejewskiego.

— Jakie względy przemówiły za budową gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie i dlaczego właśnie wybrano to miasto? — spytałśmy na wstępie naszej rozmowy.

— Za przeniesieniem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z Radomia do Chełma — odparł p. dyr. inż. Andrzejewski — przemawiały zarówno względy organizacyjno-kolejowe, jak i względy natury ogólnopaństwowej. Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu nie posiada własnego gmachu, a biura jej rozmieszczone są w różnych wynajmowanych lokalach, nieodpowiednich i niedostosowanych do tego przeznaczenia jak np. Sąd Okręgowy, Gimnazjum męskie i t. p. Dość powiedzieć, że biura Dyrekcji Kolejowej w Radomiu rozlokowane są w kilku, dość daleko od siebie położonych punktach miasta, w budynkach ciasnych, niewygodnych, co niewątpliwie ujemnie wpływa tak na intensywność samej pracy, jak i szkodliwie odbija się na zdrowiu pracowników. Oprócz tego, jeden z główniejszych i większych wydziałów Dyrekcji Radomskiej, nie mogąc znaleźć pomieszczenia dla swych urzędników w Radomiu, został ulokowany w Bydgoszczy.

Z drugiej wszakże strony budowanie takiego gmachu w Radomiu nie było wskazane ze stanowiska racjonalnej organizacji kolejowej. Wskutek przewidywanego przesunięcia granic Dyrekcji Radomskiej zaszła konieczność przeniesienia siedziby dyrekcji kolejowej bardziej na wschód. Postanowiono wybrać Chełm Lubelski, z uwagi na jego centralne położenie w stosunku do przyszłego okręgu Dyrekcji. Przytem za wybraniem tego miasta przemawiały również względy

natury ogólnopaństwowej, a mianowicie podniesienie pod względem kulturalnym i gospo-

wędnym urzędników, wraz z instalacją. W tych 113 domach, przeznaczonych na mieszkanie dla urzędników dyrekcji kolejowej, jest szereg oddzielnych domków i szereg domów bliźniaczych, połączonych w grupy. Razem stanowi to wzorowo urządzonej kolonii mieszkalnej, zapewniającej pracowni-



Inż. SEWERYN ANDRZEJEWSKI,
Dyr. Depart. Budowy i Utrzymywania Kolei Min.
Kom. b. prezes Dyrekcji Radomskiej

darzonym tej, dotychczas zamieszkałej i upośledzonej, wskutek znanej polityki byłych władz zaborczych, wschodniej polaci województwa lubelskiego.

— W jakim stanie znajduje się obecnie budowa Dyrekcji Kolei Państwowych i kolonii mieszkalnej w Chełmie?

— Budowę rozpoczęto w sierpniu 1928 r. i do jesieni 1930 r. wykonano mury gmachu Dyrekcji, do wysokości I piętra, oraz 113 domów mieszkalnych w stanie surowym, t. j. domy te posiadają mury, klatki schodowe i dachy. Brak więc im jeszcze otynkowania i całego

kom kolejowym dogodnie i kulturalnie warunki mieszkaniowe.

— Komu powierzono budowę w Chełmie?

— Mury gmachu Dyrekcji do wysokości I-go piętra zostały wykonane przez Firmę „Tor”, a 113 domów mieszkalnych w stanie surowym przez Firmę „Budex”.

— A jak się te firmy wywiązały z powierzzonego zadania? — Jak dotychczas zadawała się.

— W swoim czasie wiele rozgłosu nabrała sprawa pęknięcia murów w nowych domach mieszkalnych i jak ta sprawa została załatwiona?

— Sprawą pęknięcia murów podczas zimy 1928/29 zajmowała się komisja, w której skład weszli oprócz delegatów Ministerstwa Komunikacji zaproszeni rzeczoznawcy i profesorowie Politechniki Warszawskiej. Po skrupulatnych badaniach, prowadzonych na miejscu, komisja ta orzekła, że pęknięcie murów w nowowznoszonych gmachach spowodowane zostało, jako skutek działania niezwykle silnych mrozów, na grunt łatwo ulegający wysuszeniu. Komisja nie dopatrywała się w budowie uchybień lub stosowania niewłaściwych materiałów budowlanych. Wszystkie pęknięcia zostały całkowicie naprawione i usunięte przez firmę dokonującą budowę jej kosztem, a to ze względu na to, że zgodnie z umową firma ponosi odpowiedzialność za całość budowy, do czasu przekazania tej budowy zarządowi kolejowemu.

— Ile przewiduje na budowę gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie budżet na okres 1931/32 r.

— W budżecie tym na budowę w Chełmie wstawiona jest suma 3.500.000 zł. Pieniądze te mają być użyte na wykończenie części domów, tak, aby na jesieni b. r. można było przenieść do Chełma Wydział Kontroli Dochodów Dyrekcji Radomskiej, mieszczący się obecnie w Bydgoszczy.

— A kiedy spodziewać się należy całkowitego ukończenia budowy i przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma.

Jasną jest rzeczą, że termin wykończenia tej budowy uzależniony jest całkowicie od środków pieniężnych, jakimi na ten cel można będzie rozporządzać. Dlatego więc w obecnym stanie nie można ściśle oznaczyć terminu, kiedy nastąpi przeniesienie dyrekcji kolejowej do Chełma. Mogę tylko powiedzieć, że pod względem technicznym możliwe jest całkowite wykończenie budowy w niespełna 3 lata, t. j. w r. 1933.

Stanis.

Przedstawiciele i korespondenci we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

Adres

Redakcji i Administracji
Warszawa, Nowy-Swiat 16.
Tel.: Redakcja 772-03 i 244-62
Adr. tel. Warszawa, Agencja
Tel. Administracji 621-17.
Konto czek. P.K.O. Nr. 85-25

Po trzech latach budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i kolonii mieszkalnej w Chełmie Sprawozdanie specjalnego wysłannika na miejsce budowy

Budowa wielkiego kompleksu gmachów i domów mieszkalnych Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, dokąd ma być przeniesiona obecna Dyrekcja z Radomia — to bezsprzecznie, co do znaczenia i wielkości, trzecia inwestycja kolejowa, dokonywana w Odrodzonym Pań-

mów mieszkalnych. Tysiące robotników, setki tysięcy zgrupowanych cegieł, stopy wapna, cementu, drzewa tartego i t. p. nagromadzonych materiałów, wszystko to czekało na dany sygnał rozpoczęcia robót budowlanych. I przez parę miesięcy dochodziły do stolicy wieści, że

rzeczoznawców i profesorów politechnik polskich. Nim komisie te zdołały wypracować należyte wnioski, już zaczęto w niektórych organach stołecznych obszernie pisać o rzekomych nadużyciach przy budowie w Chełmie, o stosowaniu nieodpowiednich materiałów bu-

stały należycie, zgodnie z żądaniami władz kolejowych, napisane i że w najmniejszym stopniu nie zaszkodziło to dalszej budowie, oraz, że Ministerstwo Komunikacji nie straciło z tego powodu. I na tem właściwie urwały się informacje o budowie w Chełmie.

Jak ta budowa obecnie wygląda, co tam dotychczas zostało wybudowane, co się obecnie robi i ile jeszcze pozostało do wykończenia całości — oto pytania, na które można było znaleźć dokładną i wyczerpującą odpowiedź tylko na miejscu, w Chełmie Lubelskim. Tam też postanowiłem specjalnie wyjechać, korzystając z łaskawego zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, które nawet wyraziło gotowość umożliwienia i ułatwienia mi zbierania potrzebnych informacji.



Projekt szkieletowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i kolonii mieszkalnej w Chełmie.

stwie Polskiem, obok budowy magistrali kolejowej Górny-Szląsk - Gdynia i przebudowy warszawskiego węzła kolejowego.

A jednak o tej wielkiej, naprawdę wspaniałej inwestycji kolejowej, zapoczątkowanej z iście amerykańskim rozmachem, w cichym i spokojnym, więcej z historii, niż z obecnych czasów znanym Chełmie Lubelskim, jakoś od dłuższego czasu zupełnie głucho i nie się o tem nie słyszy, ani nie czyta.

Z jakimż to zaciekawieniem jechaliśmy w październiku 1928 roku na łaskawe zaproszenie p. ministra Kühna, aby reprezentować prasę stołeczną w uroczystym momencie zakładania kamienia węgielnego pod imponującą budowlą kolejową w Chełmie! I z jakimż podziwem i uznaniem oglądaliśmy plany i projekty przyszłego monumentalnego gmachu Dyrekcji Kolejowej i olbrzymiego kompleksu domów mieszkalnych dla urzędników Dyrekcji Kolejowej, która w niedługim już czasie miała być przeniesiona z ciasnych i nieodpowiednich lokali, rozmieszczonych w różnych punktach Radomia, do obszernych, widnych, specjalnie wybudowanych, zgodnie ze swym przeznaczeniem gmachów w Chełmie.

Na obszernych, pustych terenach, które jeszcze w przededniu przyjazdu z Warszawy do stojników państwowych i zaproszonych gości na uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego, przedstawiali pastwisko, porośnięte mchem i zieleńią, na którym swobodnie pasło się bydło, już nazajutrz miała być podjęta gorączkowa praca nad budową gmachów Dyrekcji i kilkudziesięciu do-

jak za dotknięciem jakiejś czarodziejskiej różdżki, wyrasta, obok Chełma Lubelskiego, nowoczesne, wspaniałe miasto o pięknych domach, szerokich alejach i obszernych placach. Ale wszystko było to informacja skąpe, urywane, krótkie. Aż dopiero na wiosnę 1929 r. po ustąpieniu niebywale ostrej zimy, rozeszła się niepokojąca wiadomość, coraz szerszego nabierająca rozgłosu, że nowowznoszone domy w Chełmie się wala, że na licznych murach powstają szerokie skaży i rysy. Informacje te w wysokim stopniu zaniepokoiły opinię publiczną, a zwłaszcza powołane władze kolejowe, które w pierwszym sezonie budowlanym wy-

dowlanych i t. d. Ale już wkrótce potem okazało się, jak niesłuszne były te wszystkie zarzuty, i ile w tych alarmujących artykułach było posmaku niezdrowej sensacji. Powołani fachowcy i eksperci po gruntownym i kilkakrotnym zbadaniu budowy na miejscu, orzekli, że o nadużyciach nie może być mowy, jak również o używaniu nieodpowiednich materiałów budowlanych, przeciwnie budowa była wykonana solidnie, zgodnie z planami i projektami, a rysy w murach powstały wskutek niespotykanych w Polsce silnych mrozów. Woda dostała się pod fundamenty murów i wskutek specjalnych właściwości gruntu, składające-



Stan robót w październiku 1928 roku przy budowie gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie.

dały na budowę gmachów Dyrekcji Kolejowej w Chełmie kilkanaście milionów. Zaczęto sprawę badać, wysłać liczne specjalne komisje, składające się z delegatów Ministerstwa Komunikacji, oraz zaproszonych

go się głównie z kredy i marglu, nastąpiło uniesienie przy zamierzonym wody fundamentów i to spowodowało pęknięcia niektórych murów.

Wiadomo też było, że wszystkie skaży, pęknięcia i rysy zo-

prowadzone tylko do wysokości I-go piętra, poczerniałe od licznych opadów deszczowych. Wyglądają one jak ocalałe od pożogi wojennej fundamenty jakiegoś wspaniałego gmachu. Po deskach, zastępujących

Mury przyszłego gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie

Rozmowa z dyrektorami firmy „TOR” pp. inż. Wł. Niklewiczem i inż. J. Sawickim

Najważniejszą i najciekawszą budowlą z kompleksu gmachów przyszłej Okręgowej Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, ma być gmach samej Dyrekcji, który projektuje się jako wielka, o 4 kondygnacjach budowla, ujęta w monumentalne bryły nowoczesnych bloków. Takie w każdym bądź razie odnosi się wrażenie, patrząc na szkicowy model gmachu Dyrekcji Chełmskiej. Natomiast trudno sobie wyobrazić jakikolwiek konkretny pogląd z nagich, sterczących murów, doprowadzonych obecnie tylko do wysokości I-go piętra, szczytnych od deszczów i gdzieś tam nawet porośniętych — mchem.

Główni dyrektorzy i współwłaściciele Towarzystwa Robót Kolejowych i Budowlanych „Tor”, któremu była powierzona budowa gmachu głównego Dyrekcji Kolejowej w Chełmie i do dn. 17 grudnia 1928 r. wybudowali w stanie surowym fundamenty i przyziemie, oraz doprowadzili mury do wysokości I-go piętra. Jak Pan widzi, wykonaliśmy te poważne roboty w przeciągu niespełna 5 miesięcy, czyli musieliśmy budowę prowadzić w tempie bardzo przyspieszonym i intensywnym. O wielkości wykonanych przez nas robót

świadczyć może to, że ogółem wykonaliśmy 6.300 m. sześć murów i zużyliśmy 1.505.000 sztuk cegły, 490.000 kg. cementu, 142.000 kg. wapna, 1.850 m. sześć kamienia, 2.100 m. sześć piasku, 200.000 kg. żelaza, 76.000 kg. konstrukcyj żelaznych, nie licząc szeregu innych

pomocniczych materiałów, a w szczególności plantowania terenu, w ilości 55.000 m. sześć ziemi. Niektóre roboty trzeba było wykonywać przy pomocy materiałów wybuchowych, a wywiezienie ziemi wykonano wyłącznie kołami.

— A co Panowie robili przy

budowie gmachu Dyrekcji Kolejowej od 17 grudnia 1928 r.?

— Absolutnie nic.

— Więc pocóż, ten gorączkowy pośpiech przy budowie gmachu w drugiej połowie 1928 roku?

— Musieliśmy się trzymać terminu, ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji. Nie wątpiłem istniał pierwotnie projekt szybkiego ukończenia budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej, ale wskutek braku na ten cel odpowiednich funduszy zaszła konieczność chwilowego zamknięcia dalszej budowy. Tem nie mniej jednak musimy skonstatować, że w 1928 r. wykonaliśmy robót za 1.100.000 zł. Do budowy całego gmachu wraz z wewnętrznym wykończeniem potrzeba jeszcze będzie około 5 mil. zł.

— Więc te wydane na dotychczasową budowę pieniądze w wysokości przeszło miliona złotych, już blisko trzeci rok nie przynoszą żadnego dochodu?

— Nie tylko że nie przynoszą żadnego dochodu, lecz, co gorsza, z każdym miesiącem coraz bardziej tracą na swej wartości. Trzeba bowiem sobie u przytomić, że działania atmosferyczne wywierają bardzo niepożądany wpływ na fundamenty i gołe mury. Wprowadzenie końcowe warstwy murów I-go piętra zostały starannie zabezpieczone, tem nie mniej jednak nie może to uchronić niewyparowanych murów od szkodliwego działania opadów deszczowych, śniegów i mrozu.

— A w jakim okresie czasu możnaby wykończyć budowę tego gmachu?

— Zasadniczo w przeciągu dwóch sezonów, t. zn. w pierwszym sezonie byłaby zakończona budowa murów w stanie surowym wraz z więzieniem dachowym i oszkleniem, a w drugim sezonie budowlanym możnaby należycie wykończyć wewnętrzne urządzenie gmachu. Rzecz oczywista, w razie potrzeby możnaby ten okres budowy skrócić, ale w takim razie wykańczanie wewnętrzne należałoby prowadzić bez przerwy podczas zimy, posilkując się dodatkowo wewnętrznym ogrzewaniem gmachu.

S. M.



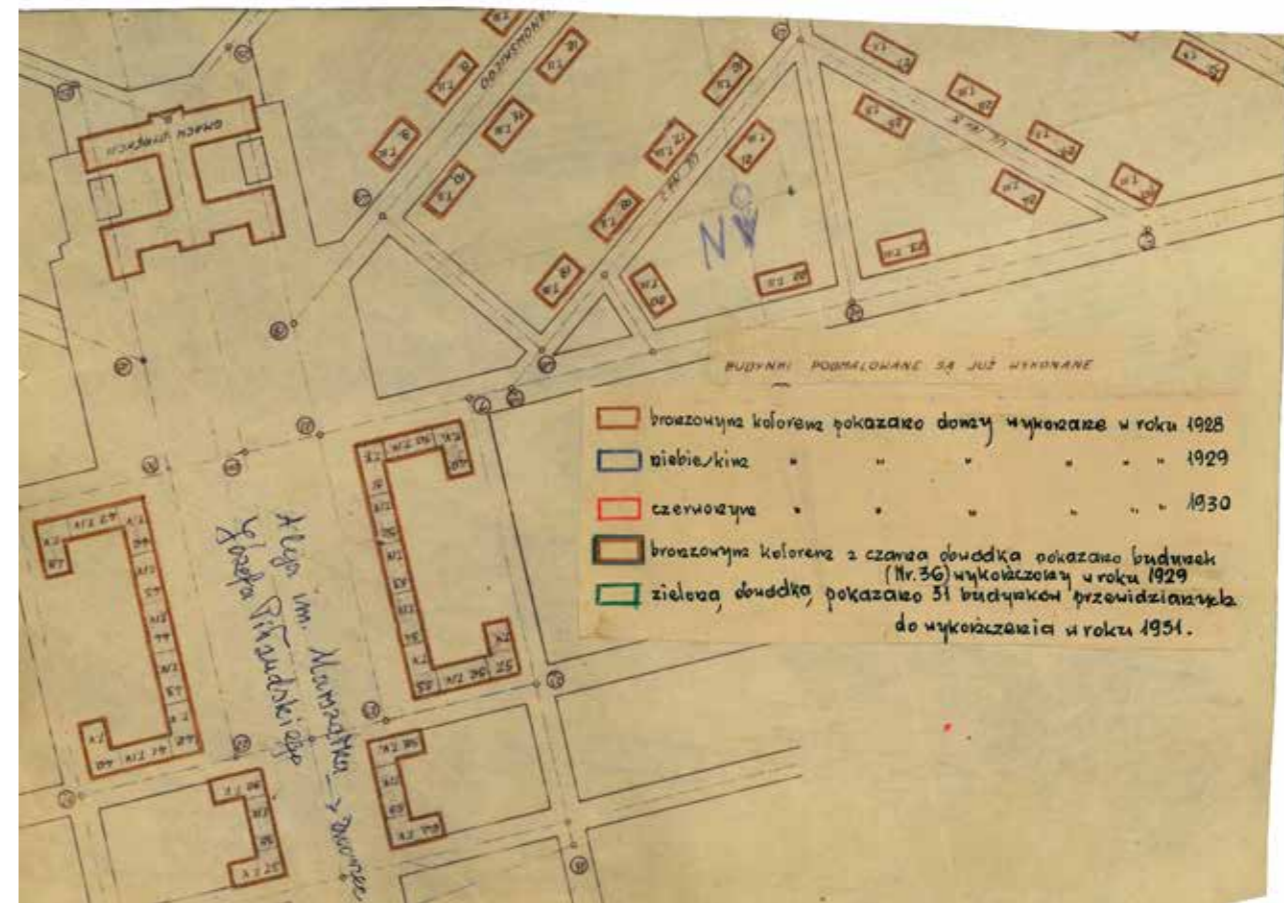
Stan robót Dyrekcji Kolejowej w Chełmie we wrześniu 1928 roku. Założenie fundamentów i wymurowanie ścian gmachu.



Plac przed przyszłym gmachem Dyrekcji Kolejowej w Chełmie.



Stan robót w listopadzie 1928 r. przy budowie gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie. Roboty wykonała firma „TOR”



Plan budowy Osiedla Dyrekcji Kolei Państwowych; 19 maja 1931 r. w: Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
w Warszawie
Warszawa, dnia 4 maja 1931 r.
Dziennik
Nr. III/4ch/262/31
Celem jest sprawa: przekształcenie działek przy al. Książkowej w Chełmie i połączenie dworca kolejowego z terenem budowy.

Magistrat w sprawie przekształcenia działek przy projektowanej alei Marszałka Piłsudskiego w Chełmie, wyznaczonej w planie z dn. 11 marca r.b. i niniejszej w celu urządzenia najkrótszej /drogi od dworca do kolonii kolejowej, Dyrekcja Komunikacji, 16 maj. Informacji otrzymanych przez Kierownika w Budowy budowlanej od Prezydenta m. Chełma p. Górnika oraz od Radwanego niżej p. Północnego sprawa ta przedstawia się jak następuje:

Odniesiony projekt, uchwalony przez Radę Miejską i przesłany do zatwierdzenia Urzędowi Wojewódzkiemu w Lublinie, był w sprawie wyznaczenia terenów do zabudowy i poproszenia planów, Główny, który wybrał ten projekt, wbrew uwagom i zastrzeżeniom, odmówił wykonania wskazanych poprawek, wobec czego Magistrat powołał roboty inżynierskie Jędrzej, pomocnikiem przytoczono, który to do roboty tej jest przygotował. Owe prace przekształcenia działek sąmy się z opracowaniem obecnie przez Magistrat planu zabudowy dla całego terenu nowej alei między stacją /s i i teren Dyrekcji 1/.

350 - 2 -

który to plan ma być, w myśl assercji umowy, ułożony do końca maja r.b. Ze względu jednak na terminowość sprawy połączenia dworca z terenem budowy, p. Prezydent miasta i p. Radwanego niżej obiecali sprawę tę potraktować oddzielnie i w pierwszej kolejności, a więc przygotować i przedstawić projekt do zatwierdzenia przez Urząd Wojewódzki w terminie do 5 maja r.b. Przynajmniej Magistrat obowiązuje się dopilnować, abyby w Województwie sprawa była załatwiona jaknajprędzej.

Jednocześnie p. Prezydent i p. Radwanego niżej, że przewidziany do urządzenia deptak, przepływu terenu budowy z ulicą Kolejową, mógłby być wykonany do czasu przeprowadzenia wszystkich formalności przekształcenia działek przy al. Książkowej i wyznaczania od stacji do przystanku pod przystanku ulicy części gruntów.

Załączniki:
1/ to uwzględnia ta sprawa połączenia terenów Dyrekcji w Chełmie z terenem kolejowym nigdzie się od 1927 roku /pmt-kkt z dn. 17/11/1927r./,
2/ to, jak w 1926 i 1927 roku konferencji z dnia 29/11/1926r. odbyły w Magistracie m. Chełma, projekty przekształcenia działek gruntu, w związku z połączeniem dworca kolejowego z terenem Dyrekcji kolejowej, zostały uchwalone przez Radę Miejską i przesłane do Urzędu Wojewódzkiego w dniu 10/11/1926r. Nr. 6741, lecz były wydane dla poproszenia i do dnia 22/11/r.b. nie zostały przez Ma-

10 61

Magistrat przedstawione Województwu powiła,
3/ do urządzenia drogi w projektowanej alei Marszałka Piłsudskiego dla połączenia dworca kolejowego z terenem budowy Dyrekcji kolejowej w Chełmie musi być wykonane w jaknajkrótszym czasie ze względu na ustalony termin 1-go listopada r.b. niezbędny wykonania 21 dni i niniejszym przedstawić do nich Wydziału Kontroli Dochodów w Radomiu,
4/ że tak powołany bieżący sprawa uzasadnia przypuszczenie, że sprawa ta może nie być na czas załatwiona.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu prosi Ministerstwo Komunikacji w tej sprawie o celu jej przyspieszenia.

O interwencji w tej sprawie Dyrekcja występuje jako pośrednik do Urzędu Wojewódzkiego.

DYREKCJA OKRĘGOWA KOLEI PAŃSTWOWYCH
1-4 Biurowy
p.o. Główny Dyrektor

Do zgodności: *W. Stanczyk*

JR.

Odpis pisma nr III/4ch/262/31 Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu do Ministra Komunikacji w sprawie przekształcenia działek przy alei Marszałka Józefa Piłsudskiego w związku z połączeniem dworca kolejowego z terenem budowy Osiedla Dyrekcji Kolei Państwowych; 4 maja 1931 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 49-51.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
WARSZAWA, DN. 16 maja 1931 r.
Nr. V/3-3555/31
Określenie sprawy: przekształcenie działek w Chełmie.
Do Pana Wojewody Lubelskiego.
Załączników 1.

Przekazując przy niniejszym odpis sprawozdania Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z dn. 4/7. Nr. III/4ch/262/31, uprzejmie proszę Pana Wojewodę o wydanie odnośnych zarządzeń celem jaknajrychlejszego zatwierdzenia przez Urząd Wojewódzki opracowanego przez Magistrat m. Chełma projektu przekształcenia działek przy projektowanej Alei Marszałka Piłsudskiego w Chełmie, gdyż urządzenia drogi w projektowanej Alei Marszałka Piłsudskiego w celu połączenia dworca kolejowego z terenem, zajęтым pod gmach Dyrekcji i kolonję mieszkalną, jest kwestją nader pilną wobec ustalenia na dzień 1 listopada terminu przesłania do Chełma Wydziału Kontroli Dochodów.

Lubelski Urząd Wojewódzki
13 MAJ 1931
Podane na: 491/10
sol. /
maja

Za Ministra
Podsekretarz Stanu

1/81.31
M. Stanczyk

JR.

Pismo nr V/3-3555/31 Ministerstwa Komunikacji do Wojewody Lubelskiego w sprawie przekształcenia działek przy projektowanej alei Marszałka Józefa Piłsudskiego; 16 maja 1931 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 48.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu.
WYDZIAŁ WYDZIAŁ DROGOWY
Do Pana Wojewody Lubelskiego
XXIX. III/4ch/262/31
Tut. Nr.
Okr. spr. przekształcenia działek kolonii kolejowej w Chełmie.
Załączników

Powołując się na pismo Dyrekcji z 6 maja r.b. Nr. III/4ch/262/31, oraz na pismo p. Ministra Komunikacji z dn. 16 maja r.b. Nr. V/3-3555/31 do Pana Wojewody w sprawie przyspieszenia zatwierdzenia przez Urząd Wojewódzki opracowanego przez Magistrat m. Chełma projektu przekształcenia działek gruntu, przez które ma przechodzić projektowana Aleja Marszałka Piłsudskiego łącząca dworzec kolejowy z terenem kolonii urzędniczej - Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych prosi Pana Wojewodę o spowo-dowanie jaknajrychlejszego zatwierdzenia przez Urząd Wojewódzki powyższego wymienionego projektu przekształcenia działek w celu umożliwienia Dyrekcji niezwłocznego rozpoczęcia budowy alei i ułatwienia dowozu materiałów do wykonania 31 domów na terenie kolonii co ze względu na ustalony na 1 listopada r.b.

Y. Stanczyk

Pismo nr III/4ch/262/31 Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, Wydział Drogowy do Wojewody Lubelskiego w sprawie przyspieszenia decyzji przekształcenia działek przy projektowanej Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego; 6 lipca 1931 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiar]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Oblonie, sygn. 3324, k. 40.





Wizytacja przerwanej w 1930 r. budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonji Mieszkalnej dla pracowników; 20 września 1932 r. w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie* zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Wizytacja przerwanej w 1930 r. budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonji Mieszkalnej dla pracowników; 20 września 1932 r. w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie* zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.





Budowa kanalizacji i wodociągów na ul. Bydgoskiej. Na pierwszym planie widoczny Naczelnik budowy Mikołaj Leszczyna-Glybowski; 1932 r.
w: *Album pamiątkowy z budowy osiedla kolejowego i Dyrekcji w Chełmie*
zbiory: Stacja Muzeum w Warszawie, arch. 1420.



Na rewersie odręczny napis: *Budowa kanalizacji w Chełmie*
Magazyny i pieczęć „M. Lempicki” S.A. w Sosnowcu; 1929–1933
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/7).



Na rewersie odręczny napis: *Magazyny z materj. Kanalizacyjnymi*
firmy M. Lempicki w Warszawie; 1929–1933
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/8).

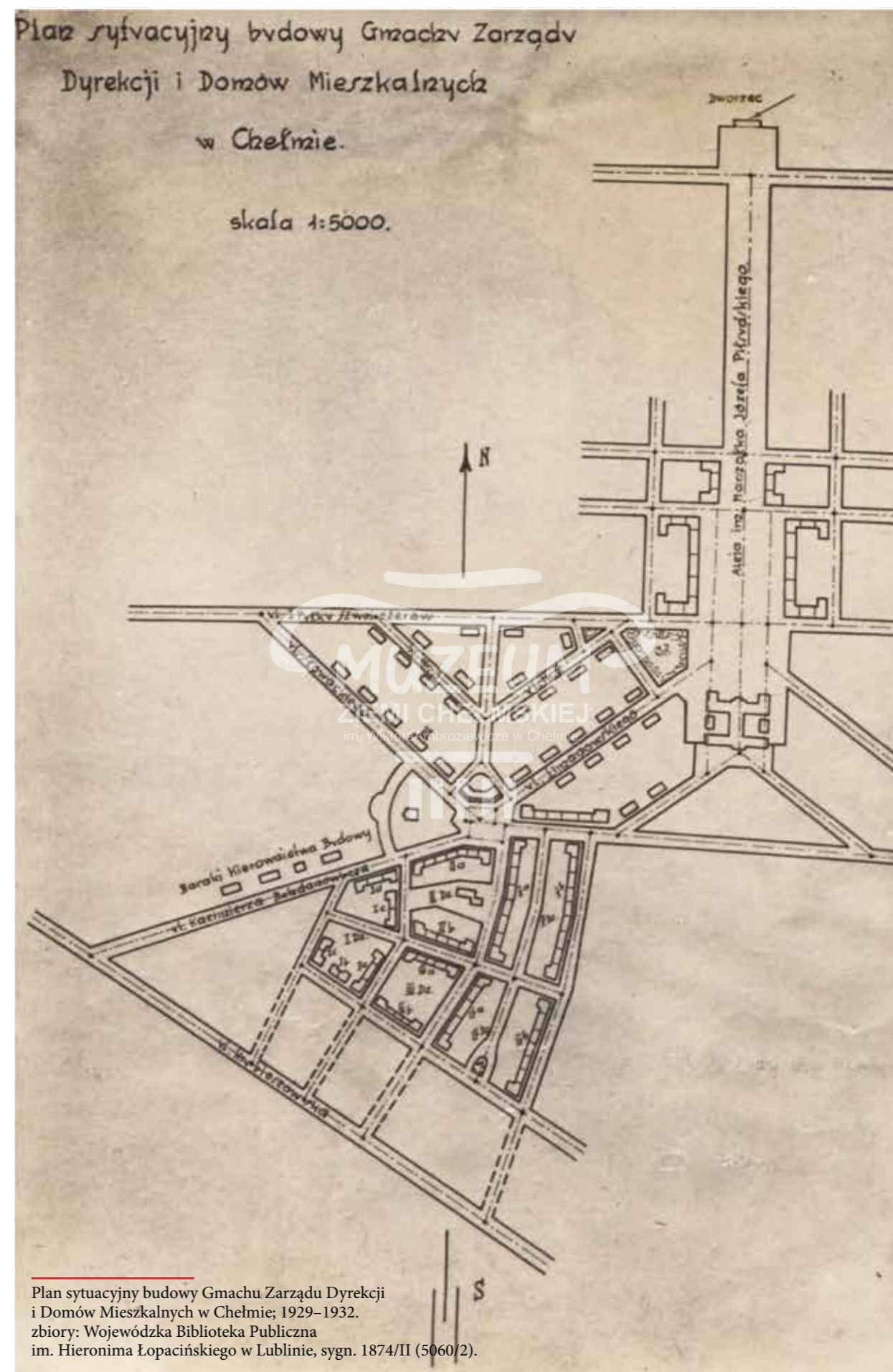


Na rewersie odręczny napis: *rury cementowe Kanalizacyjne na terenach budowy*; 1929–1933
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/6).





Na rewersie odręczny napis: *Odkryty ściek Kanalizacyjny po oczyszczeniu.*
 zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
 im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/5).



Plan sytuacyjny budowy Gmachu Zarządu Dyrekcji
 i Domów Mieszkalnych w Chełmie; 1929-1932.
 zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna
 im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1874/II (5060/2).





Widok w kierunku dworca kolejowego. Na pierwszym planie gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie i Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego. Na rewersie odręczny napis: *Budowa (...) Gmachu Dyrekcji w Chełmie z widokiem na Dworzec Kolejowy*, 1929 r. zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1874/II (5060/3).



Ul. Katedralna. Na rewersie odręczny napis: *Jedna z ulic na terenach budowy Kolonji mieszkalnej; 1929–1932.* zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1874/II (5060/4).



Ul. George'a Stephensona. Na rewersie odręczny napis: *Budowa domów mieszkalnych 1929–1933.* zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1874/II (5060/5).



Na rewersie odręczny napis: *Roboty przygotowawcze do budowy oczyszczalni; 1929–1933.* zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1872/II (5058/1).





Na rewersie odręczny napis: *Budowa oczyszczalni na terenach Dworca w Chełmie; 1929–1933.*
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1872/II (5058/2).



Na rewersie odręczny napis: *Budowa Oczyszczalni 1932/1933.*
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1872/II (5058/3).



Na rewersie odręczny napis: *Zakończenie budowy oczyszczalni; 1933 r.*
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1872/II (5058/4).



Prace przy układaniu przewodów kanalizacyjnych na terenach budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i Kolonii Mieszkalnej.
Na rewersie odręczny napis: *Przekop pod torem Kolejowym dla ułożenia przewodu Kanalizacyjnego.*
zbiory: Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 1873/II (5059/3).



59

PROTOKOŁ

Konferencji w dniu 26 czerwca 1931 r., odbytej w Kierownictwie Budowy w sprawach poruszonych zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 grudnia 1930 r. Nr. 7/3-9340/30, o dotyczących realizacji zobowiązań Gminy m. Chełm, wynikających z uchwały Rady Miejskiej z dnia 2 kwietnia 1927 r. oraz z późniejszych uchwał prezydentów Gminy m. Chełm, w związku z przedmiotem Dyrekcji C.K.P. w Budowie do Chełma

O b e s a d a:

Przedstawiciele Dyrekcji C.K.P. w Budowie:

Inf. Boguski
Inf. Świątkiewicz
Mer. Kopycki
Inf. Świątkiewicz
Inf. Świątkiewicz
Inf. Świątkiewicz

Przedstawiciele Gminy m. Chełm:

Prezydent m. Chełm Galt
Tłumacz - Taryła
Lecznik Rejonowy m. Chełm Czerniak
Sekretarz Miasta Puchacz

Przedmiotem są sprawy regulacji i zabudowy osiedli [pomiary] w sprawie budowy przejazdu na bocznicę kolejową przeprowadzonej od st. Chełm do terenów, wydzielonych pod budowę Dyrekcji Kolejowej

60

W wyniku dyskusji postanowiono wykonać wspomniany projekt umowy przedmiotowej Gminy, w celu zajęcia przez Gminę stanowiska z tym, że pisemna odpowiedź Gminy zostanie przesłana do Dyrekcji C.K.P. w Budowie najpóźniej w terminie do dnia 10 lipca 1931 r. Dyrekcja C.K.P. wyznaczy powtórnie konferencję z udziałem przedstawicieli Dyrekcji C.K.P. i Gminy m. Chełm.

Właściwość wykonania robót kamieniarstwa i linii elektrycznych, oraz przeprowadzenia ulicy, łączącej teren Budowy z Dworcem Kolejowym, które czasami jest zajęte przez Dyrekcję C.K.P. w Budowie gruntu prywatnych osób w terminie nie później jak trzy tygodnie od dnia 26 czerwca 1931 r. jako, jak również konieczność jest w tym terminie zajęcia gruntów dla wykonania robót kamieniarstwa i linii elektrycznych wzdłuż i na kraju rzeki Uherki określonych projektem kamieniarstwa opracowanego przez Gminę m. Chełm.

Przedstawiciele Gminy m. Chełm są zobowiązani w terminach powyższych robót zobowiązań się przeprowadzić zmian urządzeń i kosztów wszelkie potrzebne formalności i uzgodnienia z właścicielami gruntów i budynków, na podłożu których byłyby dokonane urządzenia w tym trzyletnim terminie umożliwiających się na tych gruntach wszelkich budynków, parków i innych urządzeń, by dać faktyczną, skuteczną zgodność z projektem bez żadnych utrudnień i zwłok tych terminowych robót.

Na tym protokół zakończono i podpisano.

Chełm, dnia 26 czerwca 1931 r.

1/ Inf. Boguski
1/ Mer. Kopycki
1/ Inf. Świątkiewicz
1/ Inf. Świątkiewicz
1/ Inf. Świątkiewicz

Podpisany zastrzegam, iż wszelkie formalności w celu umożliwienia Dyrekcji przeprowadzenia wyżej wymienionych robót w terminie wskazanym wykonany, natomiast kwestie związane z wykonaniem powyższych robót nie dotyczą i przep-

61

na powyższe ich przez Dyrekcję na rachunek przyszłej umowy polaryzacji na budowę ulicy.

1/ Inf. Boguski
1/ Mer. Kopycki
1/ Inf. Świątkiewicz
1/ Inf. Świątkiewicz

na zgodzenie

Przewodnik Budowy
Przewodnik Budowy

Protokół konferencji odbytej w Kierownictwie Budowy w sprawach poruszonych zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z 3 grudnia 1930 r., dotyczących realizacji zobowiązań miasta Chełm wynikających z uchwały przyjętej 2 kwietnia 1927 r. przez Radę Miejską; 26 czerwca 1931 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 748, k. 59-61.

STAROSTA POWIATOWY CHEŁMSKI

CHEŁM, dnia 21 CZER 1933 r.

L. Bud. 5/1.

DO

URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO LUBELSKIEGO /Oddział IX Komunikacyjno-Budowl/ w LUBLINIE.

Mieszkańcy działek budowlanych i rolnych powstałych z parcelacji majątku Starostwo-Obłonie w Chełmie i przydzielonych reskryptem Pana Wojewody do miasta Chełma, zwrócili się do Starostwa z prośbą o interwencję celem urządzenia prowizorycznego przejazdu na bocznicę kolejową przeprowadzonej od st. Chełm do terenów, wydzielonych pod budowę Dyrekcji Kolejowej

Wspomniani wyżej mieszkańcy prośbę swoją motywowali tem, że w tym kierunku gdzie przeprowadzona jest wzmiankowana bocznicą oraz w poprzek tej bocznicę przeprowadzone są według planu drogi publiczne i ulice, że niektórzy z właścicieli działek posiadają grunta po obu stronach bocznicę kolejową i że w razie pożaru dojazd straży ogniowej będzie utrudniony.

W sprawie powyższej zwróciłem się dnia 19/IV.r.b. do tutejszego Oddziału Drogowego skąd otrzymałem odpowiedź, że wspomniany Oddział wystąpił z tem do Dyrekcji Okręgowej w Radomiu, lecz odpowiedzi dotychczas nie otrzymał.

Ponieważ sprawę urządzenia prowizorycznego przejazdu przez wspomnianą bocznicę kolejową należy traktować jako bardzo pilną, ze względu na obecne roboty polne i wzmożony ruch budowlany na tych działkach upraszam o interwencję w tej sprawie.

Wspomnianym
27/VI 35
pomy

Lubelski Urząd Wojewódzki
Podane dn. 22 CZER 1933
K.A.R./3

STAROSTA

Pismo nr Bud.5/1 Starosty Powiatowego Chełmskiego do Urzędu Wojewódzkiego Lubelskiego, Oddział IX Komunikacyjno-Budowlany w sprawie budowy przejazdu na bocznicę kolejową w Chełmie; 21 czerwca 1933 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski; [Plany regulacji i zabudowy osiedli [pomiary]] - m. Chełm Lubelski folw. Starostwo Chełm - Obłonie, sygn. 3324, k. 27.



Mieszkania dla... puszczyków

Budowa siedziby dla dyrekcji Kolejowej w Chełmie i mieszkań dla urzędników tej dyrekcji, rozpoczęta z takim nakładem grosza i reklamy, stanęła już od paru lat na marowym punkcie.

Miała to być druga Gdynia miało to być nietylko miejsce dla pomieszczenia Dyrekcji, ale i jednocześnie wzorowe osiedle dla urzędników. I rzeczywiście w pierwszych paru latach budowa poszła w tak popularnym już u nas „amerykańskim tempie”. Do miasta nazjeżdżało z całego kraju ludzi, którzy znaleźli tutaj zarobek.

Był to jednak tak dobrze nam przysłowiowo znany „słomiany ogień”, gdyż skończyło się na przeniesieniu zaledwie jednego Wydziału (Kontroli dochodów. Zapowiedziane i projektowane wielkie gmachy nie stanęły. A te które rozpoczęto budować, nie wszystkie zostały wykończone. Pewna tylko część została zajęta na przeniesiony tu jeden Wydział. Reszta stoi pustką, niszczeje.

W budowę Dyrekcji włożono dwadzieścia parę milionów. W pewnej tylko nieznacznej części te miliony zużytkowane są produkcyjnie. Reszta służy tylko za mieszkanie dla sów i puszczyków, które nocną porą wyprawiają tu har-

ce i zawodzą żałośliwie.

O przeniesieniu Dyrekcji z Radomia nie mówi się wcale. Przeciwnie dość często i głośno się mówi, że dyrekcja nie będzie tu nigdy przeniesiona.

Już parę sezonów budowlanych minęło pod znakiem kompletnej ciszy na Dyrekcji. I obecny sezon zdaje się, nie będzie inny.

Widać są jakieś wyższe racje dla których siedzibą Dyrekcji pozostaje nadal Radom. Nie naszą rzeczą jest dawać nauki władzom kolejowym. Jednakże godzi się zwrócić uwagę, że wyłożony gruby kapitał w budowę nietylko nie procentuje, ale przeciwnie niszczy się coraz bardziej.

Czy „miarodajne czynniki” nie uważałyby za stosowne pomyśleć nad tem aby z budynków „dyrekcji”, nie zrobiła się druga „gubernia”, której potem nawet na szpital psychiatryczny nie bardzo opłaciło się przebudować?

Bo mieszkania dla puszczyków za dwadzieścia milionów są trochę za drogie.

[pisownia oryginalna]

Mieszkania dla... puszczyków, „Echo Chełmskie” 1934, nr 3, s. 4.

„Świadectwo rozwoju Rzeczypospolitej... ..ku wiecznej pamięci..”

ROK 1928.

„Wskutek przesunięcia granic Dyrekcji Radomskiej daleko na wschód i przyłączenia do niej niektórych szlaków Dyrekcji Wileńskiej, Radom, jako siedziba Dyrekcji stał się punktem bardzo niedogodnym. Radom znajduje się nie w punkcie centralnym Dyrekcji, wobec czego administrowanie całym okręgiem dyrekcyjnym jest zbyt utrudnione, gdyż Radom oddalony jest od zachodniej granicy Dyrekcji w linii powietrznej o 153 kilometry, a od granicy wschodniej o 435 kilometrów. Długość szlaków kolejowych

położonych na wschód od Radomia wynosi 1869 klm., a na zachód od Radomia 487 klm.

„Ostatecznie zdecydowano przenieść siedzibę Dyrekcji Radomskiej do Chełma Lubelskiego.

„Za przeniesieniem Dyrekcji do Chełma przemawiały względy natury technicznej, z uwagi na jego centralne położenie w stosunku do całego okręgu Dyrekcji.

„Oprócz wyżej wymienionych zasadniczych motywów, za przeniesieniem Dyrekcji do Chełma przemawiały również i względy natury ogólnopolskiej, a mianowicie

podniesienie pod względem kulturalnym i gospodarczym zaniedbanej dotychczas wschodniej połaci województwa lubelskiego.

PROGRAM BUDOWY.

„Wykonanie całej budowy przewiduje się skutecznie w 3-letnim okresie budowlanych.

OKRES I. W roku bieżącym wykonane będą następujące roboty:

1) Gmach Dyrekcji — fundamenty i suteryny

2) 54 domy mieszkalne o kubaturze 141.620 m² w stanie surowym z pokryciem dachem.

OKRES II. W roku 1929 nastąpi dalsza budowa gmachu Dyrekcji i wykonanie w stanie surowym z pokryciem dachów pozostałych budynków.

OKRES III. Do końca 1930 roku nastąpi całkowite ukończenie wszystkich zaprojektowanych budynków i oddanie ich do użytku Dyrekcji.”

(Wyjątki z broszury, wydanej przez Ministerstwo Komunikacji na uroczystość założenia Kamienia Węgielnego pod gmach Dyrekcji w Chełmie w dniu 22 października 1928 roku).

„Roku Pańskiego od Narodzenia Chrystusa tysiąc dziewięćset dwudziestego ósmego, a odrodzonej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej dziesiątego, w poniedziałek dnia dwudziestego drugiego października, kiedy Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej był Profesor Doktor Ignacy Mościcki, Ministrem Spraw Wojskowych był Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski, Prezesem Rady Ministrów Profesor Doktor Kazimierz Bartel, Ministrem Komunikacji Inżynier Alfons Kühn, a urząd Prezydenta miasta Chełma piastował Stanisław Gutt.

W dniu tym założono Kamień Węgielny pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie na placu przy zbiegu ulic Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego i 1-go Pułku Szwoleżerów.

Aktu Poświęcenia Kamienia Węgielnego dokonał Ksiądz Biskup Doktor Marjan Fulman w asyście Wielebnego Duchowieństwa.

Autorem projektu był Inżynier-Budowniczy Henryk Gay, Naczelnikiem budowy gmachu Dyrekcji Inżynier Zygmunt Mianowski.

Roboty budowlane miała sobie powierzone firma „Tor”.

AKT NINIEJSZY STANOWIĄCY ŚWIADECTWO ROZWOJU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ I JEJ KOLEJNICTWA SPISANO KU WIECZNEJ PAMIĘCI I OJCZYŹNIE NA CHWAŁĘ.

(Z Aktu Erekcyjnego, zamurowanego w fundamentach).

ROK 1935.

W budynkach, mających mieścić Dyrekcję kolejową pomieszczono tylko jedno Biuro Wydziału Kontroli Dochodów. Reszta gmachów, zbudowanych kosztem dwudziestu kilku milionów, stoi niedokończona i miast służyć celom pożytecznym, niszczeje.

Dlaczego nic już się nie mówi o przeniesieniu Dyrekcji? Wszak „względy techniczne” i „względy natury ogólnopolskiej”, które spowodowały decyzję Rządu Rzeczypospolitej w sprawie przeniesienia Dyrekcji w niczem dotąd się nie zmieniły. Chełm i dziś leży w centrum terenów Dyrekcji Radomskiej, a Radom na krańcach. Podniesienie pod względem kulturalnym i gospodarczym zaniedbanej dotychczas wschodniej połaci województwa lubelskiego jest dziś jeszcze bardziej, niż w 1928 roku aktualne dla państwa.

A wydanie dwudziestu kilku milionów złotych na budynki i zaniedbanie tego majątku, bardzo smutne stanowiłoby „Świadectwo rozwoju Rzeczypospolitej Polskiej i Jej Kolejnictwa”. Mogłaby z tego faktu wcale nie na „chwałę Ojczyzny” pozostać „wieczna pamięć”.

I nie uratowałyby tej smutnej pamięci inny fakt, stanowiący obecnie przedmiot projektów. Czytaliśmy o tem w ubiegłym tygodniu w prasie:

„Według obiegających pogłosek, zaistniał podobno projekt wykorzystania wzniesionych w swoim czasie budynków dla Dyrekcji Kolejowej na *Okręgowe Więzienie Karne*, które zajęłoby przedewszystkiem dwa główne gmachy w nowej dzielnicy reprezentacyjnej przy zbiegu ulic: Alei Marszałka Piłsudskiego i Placu Wolności. W związku z powyższym nastąpiłoby równocześnie przeniesienie Biura Kontroli Dochodów z Chełma”.

Gdyby pominąć wszelkie „względy” inne, a tylko kierować się praktycznymi względami „wykorzystania gmachów”, Projekt byłby niczem innym, tylko zmarnowaniem dwudziestu kilku milionów złotych. Inne bowiem stosuje się projekty budowy więzienia, a inne na biura i mieszkania. Gmachy musiałyby podlegać gruntownej przebudowie. Jak się takie rzeczy opłacają, mamy jaskrawy przykład na przebudowaniu gmachów, budowanych na pomieszczenia biur Urzędu Gubernialnego (rosyjskiego) dla okręgowego (również) Szpitala Psychiatrycznego w Chełmie. Fachowcy obliczyli, że znacznie tańiej wyniosłoby zbudowanie planowe nowych budynków, aniżeli przeróbka.

Symboliczne zaś znaczenie tego projektu, gdyby stał się faktem, byłoby okropne!

Zamiast Instytucji dla Kolejnictwa Polskiego, mającej przyczynić się do kulturalnego i gospodarczego rozwoju zaniedbanej połaci kraju, w tym Chełmie, o którego polskość w tak strasznych warunkach walczyli jego mieszkańcy, w reprezentacyjnej dzielnicy miasta, przy zbiegu ulic *Marszałka Piłsudskiego i Placu Wolności — Okręgowe (ciężkie) Więzienie Karne..*

I więzienie jest rzeczą nietylko może potrzebną, ile konieczną. Ale czyż niema innych miejsc, bardziej odosobnionych, czy nie należałoby je raczej zbudować w lasach sawińskich, a nie pchać na front, do miasta będącego symbolem walki o Polskę i wolność.

Projekt taki, jeżeli istnieje, wszyscy mieszkańcy Chełma muszą zwalczać.

Więzienie nie jest „świadectwem rozwoju Rzeczypospolitej”.

[pisownia oryginalna]

„Świadectwo rozwoju Rzeczypospolitej... ..ku wiecznej pamięci...”, „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 48 (129), s. 1.



3

WOJEWODA LUBELSKI

L.KBB/c - 51.

Lublin, dnia 26 listopada 1935 r.

Przebudowa gmachów Dyrekcji Kolejowej na więzienie.

Do
Pana Prezydenta
m. Chełma

Ministerstwo Sprawiedliwości - odezwą z dnia 16 listopada b.r. Nr.III.A.W.42727/10 poinformowało mnie, iż nie ma zamiaru wykorzystania zabudowań Dyrekcji Kolejowej w Chełmie na cele więziennictwa.-

O powyższym zawiadamiam Pana Prezydenta w związku z pismem z dnia 17.X.L.10303/IVB.-
t. 23

WOJEWODA
[Signature]
/Dr. J. Koczeński/

Przyjęto do wiadomości t. 23.

Zarząd Miejski w Chełmie
Wpły 28/11/35
11/35

58

Pismo nr L.KBB/c-51 Wojewody Lubelskiego do Prezydenta miasta Chełm dotyczące przebudowy gmachów Dyrekcji Kolejowej na więzienie; 26 listopada 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 750, k. 3.

93

Zarząd Miejski w Chełmie
Wydział Budowlany
Nr...../IV.B.

Chełm, dnia 30 listopada 1935 r.

Do
P. Radnego
w Chełmie
Ul.....Nr....

Proszę o przybycie w dniu 4. grudnia 1935 r./środa/
o godz. 19-ej./7. wiecz./ na posiedzenie Komisji Specjalnej
w sprawie przeniesienia Dyrekcji Radomskiej do Chełma.-

Blankiet zaproszenia na posiedzenie w dniu 4 grudnia 1935 r. Komisji Specjalnej w sprawie przeniesienia Dyrekcji Radomskiej do Chełma; 30 listopada 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 93.

94

Zarząd Miejski w Chełmie
Wydział Budowlany
Nr...../IV.B.

Chełm, dnia 30 listopada 1935 r.

P o k w i t o w a n i e

z odbioru zaproszeń na posiedzenie Komisji Specjalnej na dzień
4.XII.1935 r. godz. 9-ta.

PP.:

1/ Biderman	Anszel ✓	<i>[Signature]</i>
2/ Cudny	Marjan —	<i>[Signature]</i>
3/ Głowacki	Władysław —	<i>[Signature]</i>
4/ Hilgier	Aleksander ✓	<i>[Signature]</i>
5/ I w r y	I z a a k ✓	<i>[Signature]</i>
6/ Jamroziński	Andrzej ✓	<i>[Signature]</i>
7/ Lederman	Icek-Majer ✓	<i>[Signature]</i>

Pokwitowanie odbioru zaproszeń na posiedzenie w dniu 4 grudnia 1935 r. Komisji Specjalnej w sprawie przeniesienia Dyrekcji Radomskiej do Chełma; 30 listopada 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 94.



90

PROTOKÓŁ Nr. 1.
z posiedzenia Komisji Specjalnej, odbytego
w dn. 4.XII.1935r. w sprawie omówienia moż-
liwości przeniesienia Dyrekcji Radomskiej
do m. Chełma.

Przewodniczący: p.o. Prezydenta m. Chełma p. Wiceprezydent Franciszek Pawlak
Obecni: Radni pp. Biderman Anabel, Hilgier Aleksander, Iwry Izak, Jamrosiak
Andrzej, Lederman Iock-Majer.
Zamicy pp. Flis Kasimiera i Szajn Abram.
Arch. Miejs. Włodzimierz Pafrowicz.
Nieobecni: Radni pp. Cudny Marjan i Głowacki Władysław /usprawiedliwieni/

Otwierając posiedzenie Przewodniczący p. Prezydent Franciszek
Pawlak zaznacza, że Komisja powinna zastanowić się nad tym, czy jej prace ograni-
czy się tylko do poprawienia istniejącego już memoriału, czy też przybierze for-
my pracy intensywnej zakrojonej na dłuższy okres czasu. Proponuje posatem powołać
dodatkowo w skład Komisji Rejenta p. Włodzimierza Rewskiego, jako człowieka wyma-
wiającego duże zainteresowanie sprawami miasta.

W dyskusji jaka się wywiązała pp. Radni są zdania, że prace ta po-
winna objąć szersze warstwy społeczeństwa, powinna je zainteresować, być ciągłą,
a nie ograniczać się tylko do sporządzonych interwencji.

Radny p. Iwry uważa, że celem poruszenia szerszych warstw społecz-
nych, należy wnieść kampanję prasową, która przygotowała by opinię publiczną,
stworzyła odpowiednie podłoże i znalazła oddźwięk u czynników władz państwowych.
Ułożenie memoriału radni oceniły o czasie powołania ludzi, którzyby potrafili
zająć się tą sprawą w tym celu proponuje do Komisji, oprócz Rejenta
p. Rewskiego pp. Teodora Zipsera i Goldberga Mucyma.

Radny p. Aleksander Hilgier uważa, że Komisja wszelkimi sposo-
bami powinna dążyć do tego, by zebrać odpowiedni materiał opracowany z punktu
widzenia politycznego, historycznego, strategicznego, kulturalnego i t.p., dotyczący
dość zdjęcia rozciągających się domów i całego obszaru objętego stojącymi bezuży-
tecznie i marnującymi się budynkami, by wykazać jak wielki nakład pracy i kapi-
tału ulega marnowaniu. Cały materiał należy przedłożyć tym czynnikom, którzyby
mogły ująć sprawę w swe ręce i skierować na tory pomyślne dla miasta.

Radny p. Jamrosiak Andrzej proponuje by do całej tej akcji
wciągnąć także wszelkie organizacje zainteresowane w tej sprawie, w ten sposób
by nie ograniczyć się tylko do jednego memoriału, lecz by razem z tych organizac-

92

Płk. Biegańskiego	Red. Nowickiego Stefana
Dr. Zeffona Henryka	" Lasara Pissela
Seda. Cieslika	" Czernickiego Kasimierza
Prof. Kinczyka Michała	P. Zipsera Teodora
Adw. Tomaszewskiego	" Goldberga Mucyma.

4/ upoważnienia Zarząd do powiększenia Komisji przez dalsze powołanie osób
z wśród mieszkańców m. Chełma.

Na tem posiedzenie zamknięto, protokół zakończono.

[Signature]

Protokół nr 1 z posiedzenia Komisji Specjalnej w sprawie omówienia możliwości przeniesienia Dyrekcji Radomskiej do Chełma; 4 grudnia 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 90-92.

Protokół Nr. 2.
z posiedzenia Komitetu Obywatelskiego
w sprawie budowy Dyrekcji Radomskiej
w Chełmie z dn. 10. XII. 1935 r.

Przewodniczący: p.o. Prezydenta m. Chełma p. Wice-
prezydent Franciszek Pawlak.

Obecni: FF.

1) p. Hilgier	11) p. Iwry
2) p. Biderman	12) p. Lederman
3) p. Cudny	13) p. Szajn
4) p. Flis	14) p. Pafrowicz
5) p. Głowacki	15) p. Jamrosiak
6) p. Iwry	16) p. Lederman
7) p. Lederman	17) p. Szajn
8) p. Pafrowicz	18) p. Jamrosiak
9) p. Szajn	19) p. Lederman
10) p. Jamrosiak	20) p. Szajn

Obecni: FF.

1) p. Hilgier	11) p. Iwry
2) p. Biderman	12) p. Lederman
3) p. Cudny	13) p. Szajn
4) p. Flis	14) p. Pafrowicz
5) p. Głowacki	15) p. Jamrosiak
6) p. Iwry	16) p. Lederman
7) p. Lederman	17) p. Szajn
8) p. Pafrowicz	18) p. Jamrosiak
9) p. Szajn	19) p. Lederman
10) p. Jamrosiak	20) p. Szajn

Przewodniczący proponuje przedłożyć komitetowi
wzrost pracy, w tym celu powołanie specjalnej komisji
propagandowej, redaktorów, które zajmą się przede-
 wszystkim mobilizacją szerszego społeczeństwa i sta-
 nowienia memoriału, a następnie wystąpienie delegacji
do powołających ministerstwa.

P. o. Prezydent Pawlak wyraża
Przewodniczącego wyraża życzenie, by powołano
kierownika, któryby kierował pracą komisji, i
wydziału, któryby zajmował się przede wszystkim
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i

...niezależnie od powołania komisji, która ma być
składem, któryby kierował pracą komisji, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i

W sprawie budowy Dyrekcji Radomskiej w Chełmie, 10 grudnia 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 9-12.

10

Protokół Nr. 2.
z posiedzenia Komitetu Obywatelskiego w sprawie
budowy Dyrekcji Radomskiej w Chełmie; 10 grudnia 1935 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie,
Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 9-12.

Przewodniczący proponuje przedłożyć komitetowi
wzrost pracy, w tym celu powołanie specjalnej komisji
propagandowej, redaktorów, które zajmą się przede-
 wszystkim mobilizacją szerszego społeczeństwa i sta-
 nowienia memoriału, a następnie wystąpienie delegacji
do powołających ministerstwa.

P. o. Prezydent Pawlak wyraża
Przewodniczącego wyraża życzenie, by powołano
kierownika, któryby kierował pracą komisji, i
wydziału, któryby zajmował się przede wszystkim
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i

...niezależnie od powołania komisji, która ma być
składem, któryby kierował pracą komisji, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i
zadaniem, do którego powołano komisję, i

W sprawie budowy Dyrekcji Radomskiej w Chełmie, 10 grudnia 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 9-12.

Protokół nr 2 z posiedzenia Komitetu Obywatelskiego w sprawie budowy Dyrekcji Radomskiej w Chełmie; 10 grudnia 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 9-12.



13

W sprawie organizacji gospodarki wodnej publicznego
 Mr. Stanisław Kowalski wyraża, że celki
 nie należy os myśli budowy Dyrekcyj, które powie
 w tym roku prowadzić niektóre kompromisy na prz
 mediacyjach budowlach, tylko poprzez zabudowę
 obrotu wodnego planu, który w rzeczywistości w rzeczywistości
 ma być wodociągami. Ten wielki wodociąg
 spowodował, że wytworzyć tak obrotu wody 20 mld.
 zł, co jest nie realistycznie, ponieważ w tym czasie
 nie

Mr. Tomasz Głuchowski wyraża, że
 słońce z M. K. nowi są w rzeczywistości
 na tych budowlach. Podkreśla, że fakt
 wytworzenia budżetu celstwowo budżetów wobec
 mniejszego projektu umiarkowania w nich
 podlegających w dziedzinie publicznemu, są
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Wnioskuje się, że w tym czasie nie
 jest celkiem, tylko w celstwie ma być
 się za nie w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Co do budowy i eksploatacji
 wytworzenia w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

14

W sprawie organizacji gospodarki wodnej publicznego
 próby doprowadzić do tego, kampanie prasowej, słońce me-
 moryjek na tym celu delegacji do odpowiedzialnych
 powołano, płk. Janowski proponuje powołać wo-
 dociąg w tym celu, który w rzeczywistości
 spowodował, że wytworzyć tak obrotu wody 20 mld.
 zł, co jest nie realistycznie, ponieważ w tym czasie
 nie

Mr. Tomasz Głuchowski wyraża, że
 słońce z M. K. nowi są w rzeczywistości
 na tych budowlach. Podkreśla, że fakt
 wytworzenia budżetu celstwowo budżetów wobec
 mniejszego projektu umiarkowania w nich
 podlegających w dziedzinie publicznemu, są
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Wnioskuje się, że w tym czasie nie
 jest celkiem, tylko w celstwie ma być
 się za nie w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Co do budowy i eksploatacji
 wytworzenia w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

15

Protokół z posiedzenia Komisji do obradowego
 sekretariatu w sprawie i wykonania odpowiedzialności
 dla przedstawienia na komisjach i w tym celu
 w tym celu.

Artd. 5. Wybór delegacji celstwowo do
 nie komisji i wykonania odpowiedzialności
 dla przedstawienia na komisjach i w tym celu
 w tym celu.

Artd. 6. Wybór delegacji celstwowo do
 nie komisji i wykonania odpowiedzialności
 dla przedstawienia na komisjach i w tym celu
 w tym celu.

W tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Wnioskuje się, że w tym czasie nie
 jest celkiem, tylko w celstwie ma być
 się za nie w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Co do budowy i eksploatacji
 wytworzenia w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

16

W sprawie organizacji gospodarki wodnej publicznego
 w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Wnioskuje się, że w tym czasie nie
 jest celkiem, tylko w celstwie ma być
 się za nie w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Co do budowy i eksploatacji
 wytworzenia w tym celu, jak na budowlach
 dyrekcyj, która w rzeczywistości ma być
 na tym kierunku. Sprawy budowlane możliwości
 umiarkowania w nich wytworzenia kosztów.

Protokół nr 2 z posiedzenia Komitetu Obywatelskiego w sprawie
 budowy Dyrekcyj Radomskiej w Chełmie; 10 grudnia 1935 r.
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie,
 Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 13-16.



POKWITOWANIA
 z odbioru zaproszeń na posiedzenie Komitetu Obywatelskiego
 na dzień 10.XII.1935r. godz. 19-18.

PP.

Sen. Lechnicki Felicien	.....
Pos. Mostowski Janusz	.....
Rej. Reszki Włodzimierz	.....
Ks. Jakubiak Julian	.....
Płk. Jasinski	.....
* Kreis	.....
* Biernacki	.....
Dr. Zajfen Henryk	.....
Spds. Cieslik	.....
Prof. Kloczyk Michał	.....
Adv. Tomaszewski	.....
Red. Nowicki Stefan	.....
* Łazarz Pius	.....
* Czernicki Kazimierz	.....
F. Ipaar Teodor	.....
Red. Goldberg Mieczysław	.....
* Biderman Aniel	.....
* Guzy Marjan	.....
* Głowacki Władysław	.....
* Hilger Aleksander	.....
* Iwry Isak	.....
* Juroszinski Andrzej	.....
* Lederman Izaak-Majer	.....
Ks. Kosiński Stanisław	.....
Sos. Szejn	.....
* Ks. Kosiński	.....

Pokwitowanie odbioru zaproszeń na posiedzenie w dniu
 10 grudnia 1935 r. Komitetu Obywatelskiego w sprawie
 przeniesienia Dyrekcyj Radomskiej do Chełma; 1935 r.
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
 w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 89.

TERMIN WYSTĄPIENIA
 WYDZIAŁ KULTURY

81

DO

.....

w Chełmie

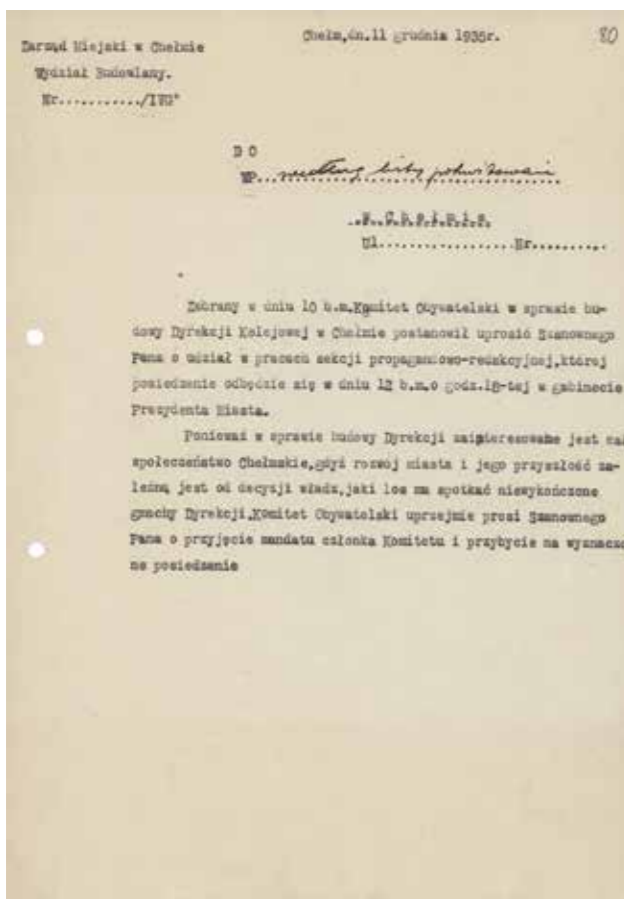
.....

W dniu 10 b.c. o godzinie 19-tej odbyło się w gabinecie
 Prezydenta Miasta posiedzenie Komitetu Obywatelskiego w sprawie
 budowy Dyrekcyj Kolejskiej w Chełmie z następującym porządkiem
 obrad:

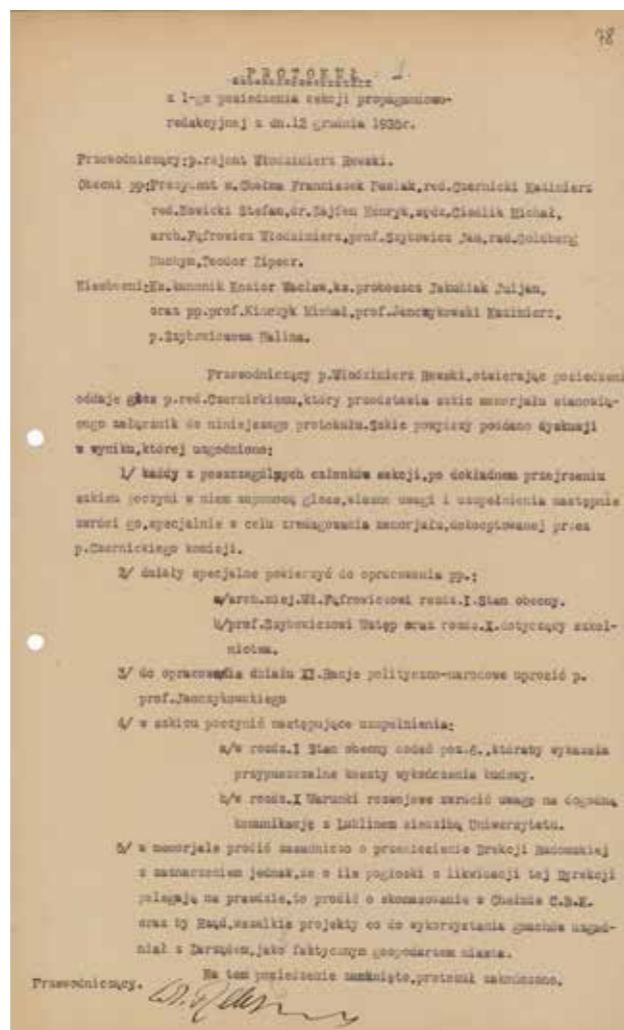
- 1/ Naczytanie protokołu z poprzedniego posiedzenia
- 2/ Program i taktyka Komitetu
- 3/ Sprawa umorzenia
- 4/ Powołanie sekcji propagandowo-reklamowej
- 5/ Wybór delegacji
- 6/ Inne sprawy

Porządek w sprawie budowy Dyrekcyj zainteresowany jest
 także społeczeństwo Chełma, gdyż rozwój miasta i jego przyszłość
 zależy od decyzji miasta jako całości nieodłączne
 gminy Dyrekcyj, Jarosława Hieczi, powołaniu Komitetu Obywa-
 telskiego i uprzejmie proszę Zamierzonej w tym celu przystąpienie
 Komitetu i przyjęcie na wyznaczone posiedzenia.

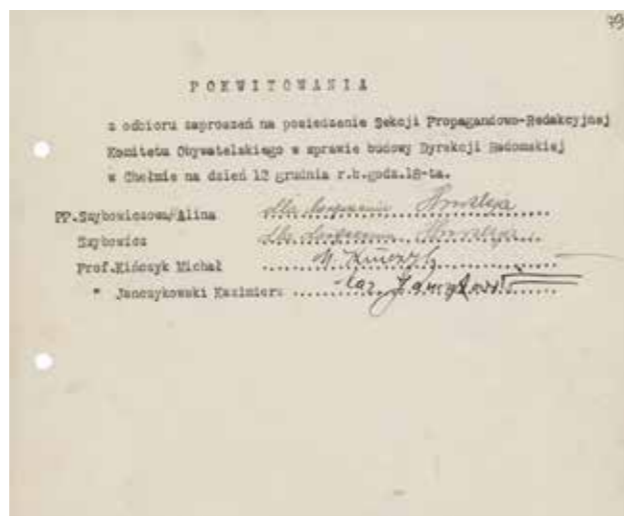
Program posiedzenia Komitetu Obywatelskiego,
 planowanego na dzień 10 grudnia 1935 r.,
 w sprawie przeniesienia Dyrekcyj Radomskiej
 do Chełma; 9 grudnia 1935 r.
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
 w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 81.



Zaproszenie Komitetu Obywatelskiego do udziału w pracach Sekcji Propagandowo-Redakcyjnej w sprawie budowy Dyrekcji Radomskiej w Chełmie; 11 grudnia 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 80.



Protokół z pierwszego posiedzenia Sekcji Propagandowo-Redakcyjnej; 12 grudnia 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 78.

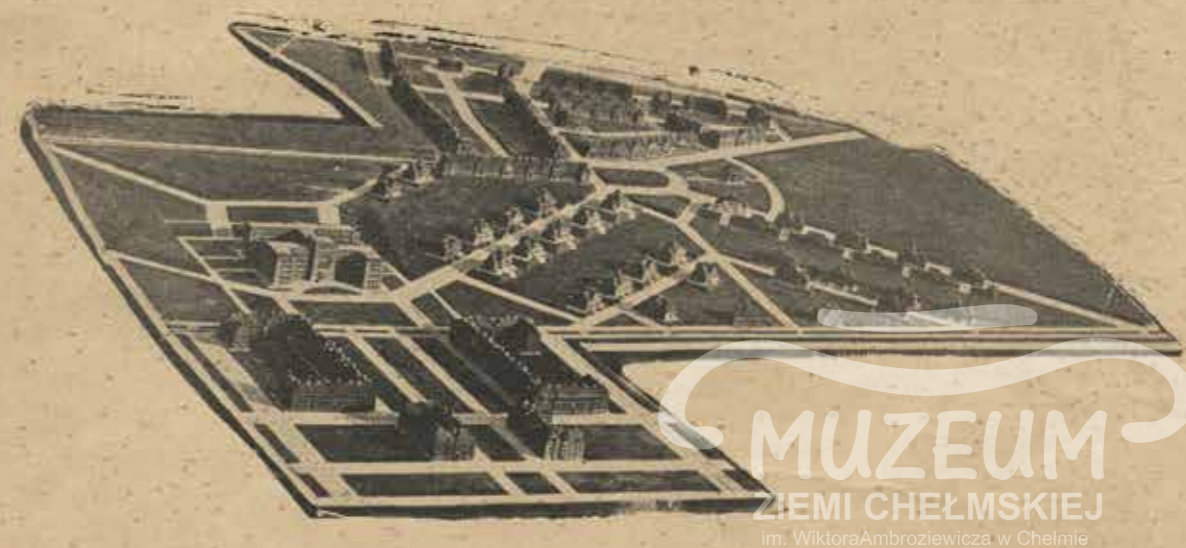


Pokwitowanie odbioru zaproszeń na posiedzenie w dniu 12 grudnia 1935 r. Sekcji Propagandowo-Redakcyjnej w sprawie budowy Dyrekcji Radomskiej w Chełmie; 1935 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 79.

Motto: *„Niech każdy obywatel alarmuje na wieś o rzetelną i sprawdzoną o marnowaniu grosza publicznego”*
(—) Wicepremier Inż. E. Kwiatkowski
(Ilustr. Kurjer Codzi. Nr. 2, 2 stycznia 1936 roku.)

Zapomniana i zaniedbana sprawa

112 gmachów wartości zgórą 20 milionów złotych stoi pustką i niszczeje.



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie

Martwe miasto o 22 ulicach na terenie 50-cio hektarowym.

Opracował Komitet Obywatelski, zainicjowany przez Radę Miejską w Chełmie
(uchwała z dnia 23. X. 1935 prot. Nr. 15 poz. V.)

CHEŁM — STYCZEŃ — 1936 R.

Odbito w ilości 1500 egz. w drukarni „Zwierciadło” w Chełmie.

zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/B/2724



Gmach główny Dyrekcji

„AKT EREKCYJNY“

„Roku Pańskiego od Narodzenia Chrystusa tysiąc dziewięćset dwudziestego ósmego „a odrodzonej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej dziesiątego, w poniedziałek dnia „dwudziestego drugiego października, kiedy Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej był „Profesor Doktor Ignacy Mościcki, Ministrem Spraw Wojskowych był Pierwszy „Marszałek Polski Józef Piłsudski, Prezesem Rady Ministrów Profesor Doktor Kazi- „mierz Bartel, Ministrem Komunikacji Inżynier Alfons Kühn, a urząd Prezydenta „miasta Chełma piastował Stanisław Guft.

„W dniu tym założono kamień węgielny pod gmach Dyrekcji Kolei Państwowych „w Chełmie na placu przy zbiegu ulic Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego i 1-go „Pułku Szwoleżerów.

„Aktu poświęcenia kamienia węgielnego doznał Ksiądz Biskup Doktor Marjan „Fulman w asyście Wielebnego Duchowieństwa.

„Podsekretarzem Stanu Ministerstwa Komunikacji był inżynier Witold Czapski „Przewodniczącym Rady Technicznej Ministerstwa Komunikacji inżynier Julian Eber- „hardt, Głównym Inspektorem Ministerstwa Komunikacji inżynier Kazimierz Falkowski „Dyrektorami Departamentów Ministerstwa Komunikacji byli: Inżynier Aleksy Ciecha „nowiecki, Inżynier Bronisław Skupiewski, Inżynier Adam Frank, Doktor Adam- „Galecki, Stanisław Kolakowski i Franciszek Uhniał. Naczelnikami Samodzielnych „Wydziałów Ministerstwa Komunikacji byli: Marjan Buszyński, Podpułkownik Inżynier „Czesław Filipowicz i Doktor Medycyny Tadeusz Borzęcki, a Kierownikiem Wydziału „Budynków był Inżynier Józef Wołkanowski.

„Autorem projektu był Inżynier Budowniczy Henryk Gay, Naczelnikiem Budowy „Gmachu Dyrekcji Inżynier Zygmunt Mianowski.

„Roboty budowlane miasta miała sobie powierzone Firma „Tor“.)

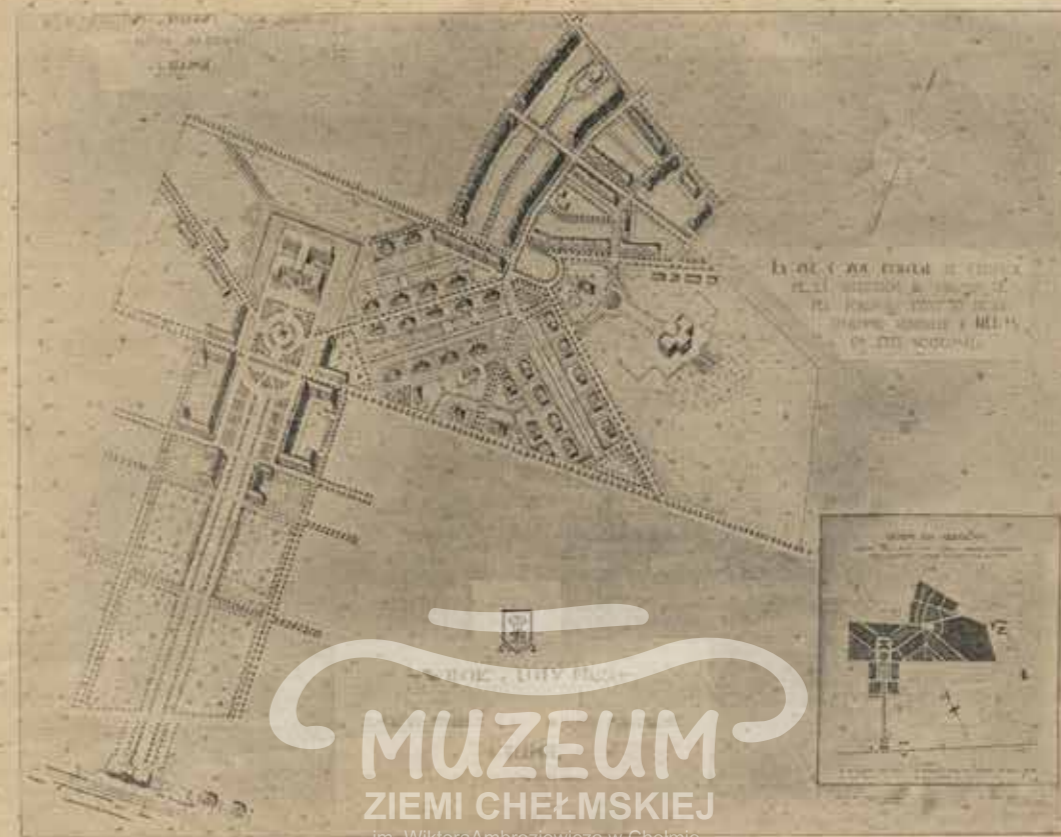
„Akt niniejszy stanowiący świadectwo rozwoju Rzeczypospolitej Polskiej i jej „kolejnictwa spisano KU WIECZNEJ PAMIĘCI I OJCZYZNIE NA CHWAŁĘ.

„Szcześć Boże w pracy wszystkim, którzy pracować będą w tym gmachu Dyre- „kcji Kolei Państwowych w Chełmie dla dobra Rzeczypospolitej i Kolejnictwa Polskiego“

*) Wkrótce roboty te zostały przekazane firmie „Budeks“ — przypisek Kom. Ob.

Dlaczego Rząd Rzeczypospolitej zdecydował przenieść do Chełma siedzibę Dyrekcji Kolejowej z Radomia?

Odpowiedź na to daje przytoczona poniżej w dosłownym brzmieniu broszura, wyda-
na przez Ministerstwo Komunikacji i rozsyłana łącznie z zaproszeniami na uroczystość
poświęcenia kamienia węgielnego.



Budowa Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonii Mieszkalnych w Chełmie.

1. Rys Historyczny.

„Jedną z wielu bolączek, z jakimi musiał walczyć Zarząd Kolejowy „z chwila powstania Państwa Polskiego, był brak odpowiednich pomieszczeń „dla całego szeregu nowoutworzonych jednostek administracji kolejowej, a prze- „dewszystkiem dla nowopowstałych Zarządów Dyrekcji kolejowych.

„Sprawa ta najgorzej przedstawia się w Dyrekcji Kolei Państwowych „w Radomiu. Biura tej Dyrekcji z braku odpowiedniego gmachu rozmieszczone „są czasowo w następujących gmachach:

„1) Sadu Okręgowego przy ul. Piłsudskiego Nr. 8.

„2) Gimnazjum Męskiego w Rynku Nr. 12.

„3) w 10-ciu domach mieszkalnych w różnych punktach miasta.

„Takie niewygodne rozlokowanie biur Dyrekcji kolejowej w 12 różnych „dość daleko położonych od siebie, punktach miasta, a przytem w budynkach „ciasnych i nie przygotowanych do tego celu, wpływa ujemnie na intensywność „pracy i odbija się w wysokim stopniu szkodliwie na zdrowiu pracowników.

„To też stan taki mógł być tolerowany jako czasowy. Z chwilą bardziej „normalnego układu stosunków w Państwie po zakończeniu działań wojennych,

„stała na porządku dziennym kwestja budowy odpowiedniego gmachu dla „Dyrekcji, lecz ciężkie ówczesne położenie finansowe Skarbu Państwa Polskiego nie pozwalało na asygnowanie tak poważnych sum, jakie potrzebne były „na ten cel.

„Kwestja ta stała się możliwą do zrealizowania dopiero z chwilą ujęcia „steru rządów Rzeczypospolitej w mocne i pewne ręce Marszałka Józefa Piłsudskiego. Od tej chwili zaczyna się coraz wyraźniejsza poprawa ekonomicznej sytuacji Państwa, ustabilizowanie zupełnie złotego i ogólne ożywienie się „życia gospodarczego.

„W związku z tem stan skarbu Państwa pozwolił przeznaczyć na cele inwestycyjne poważne sumy, a więc i sprawa budowy gmachu dla Dyrekcji „Kolei Państwowych w Radomiu stała się realną.

„Po wyjaśnieniu finansowej strony tej sprawy, należało powziąć ostateczną „decyzję co do miejsca ulokowania Zarządu Dyrekcji Kolei Państwowych „w Radomiu.

„Wskutek przesunięcia granic Dyrekcji Radomskiej daleko na wschód „i przyłączenia do niej niektórych szlaków Dyrekcji Wileńskiej, Radom jako „siedziba Dyrekcji stał się punktem bardzo niedogodnym. Radom obecnie znajduje się nie w punkcie centralnym Dyrekcji, wobec czego administrowanie „całym okręgiem dyrekcyjnym jest zbyt utrudnione, gdyż Radom oddalony jest „od zachodniej granicy Dyrekcji w linii powietrznej o 153 klm., a od granicy „wschodniej Dyrekcji o 435 klm. Długość szlaków kolejowych, położonych na „wschód od Radomia wynosi 1869 klm. a na zachód od Radomia 487 klm.

„Ostatecznie zdecydowano przenieść siedzibę Dyrekcji Radomskiej „do Chełma Lubelskiego.

„Za przeniesieniem Dyrekcji do Chełma przemawiały względy natury technicznej, z uwagi na jego centralne położenie w stosunku do całego okręgu „Dyrekcji.

„Oprócz wyżej wymienionych motywów, za przeniesieniem Dyrekcji do „Chełma przemawiały również i względy natury ogólnopaństwowej, a mianowicie podniesienie pod względem kulturalnym i gospodarczym zaniedbanej dotychczas wschodniej połaci Województwa Lubelskiego.

„W związku z tem, na skutek wystąpienia Ministerstwa Komunikacji. Ministerstwo Reform Rolnych przekazało w lutym 1928 r. Ministerstwu Komunikacji z przeznaczonego do parcelacji państwowego folwarku „Starostwo-Obłonie", teren o powierzchni 50 ha pod budowę niezbędnych budowli dla Dyrekcji kolejowej.

II. Projekt budowy.

„Przystępując do realizowania przeniesienia Dyrekcji Kolei Państwowych „z Radomia do Chełma, Ministerstwo Komunikacji, po ustaleniu programu budowy tak gmachu Dyrekcji jak i kolonii mieszkalnej dla pracowników, opracowało projekty gmachu Dyrekcji i kolonii mieszkalnej.

„Przy projektowaniu kolonii mieszkalnej Ministerstwo Komunikacji ustaliło „zasadę, by zapewnić pracownikom możliwie jaknajkulturalniejsze warunki mieszkaniowe. W związku z tem zaprojektowano cały szereg oddzielnych „domków i domów bliźniaczych z ogródkami i t.p.

„Opracowane przez Ministerstwo Komunikacji projekty obejmują następujące budowle:

- „1) gmach Dyrekcji na 740 pracowników o kubaturze 62,111 m³
- „2) Dom mieszkalny, składający się z 7 pokoi z kuchnią dla Prezesa „Dyrekcji o powierzchni zabudowanej 230 m² i kubaturze 1,320 m³
- „3) 3 domy bliźniacze (2 mieszkania po 6 pokoi z kuchnią o powierzchni 175 m² każde) o kubaturze 6,540 m³
- „4) 30 domków bliźniaczych (60 mieszkań po 5 pokoi z kuchnią o powierzchni 150 m² każde) o kubaturze 58,620 m³
- „5) 24 domy mieszkalne (144 mieszkania po 4 pokoje z kuchnią o powierzchni 130 m² każde) o kubaturze 83,000 m³
- „6) 73 domy mieszkalne (294 mieszkania po 3 pokoje z kuchnią o powierzchni 90 m² każde) o kubaturze 94,400 m³

„7) 24 domy mieszkalne (96 mieszkań po 2 pokoje z kuchnią o powierzchni 70 m² każde) o kubaturze 25,000 m³

„8) Ambulatorjum o kubaturze 2,500 m³

„9) Łaźnia o kubaturze 2,900 m³.

„Ogółem 156 domów mieszkalnych o kubaturze 258,580 m³, a łącznie kubatura wszystkich budynków wraz z gmachem Dyrekcji, ambulatorjum i łaźnią „336,391 m³.

„Przypuszczalny koszt budowy wyżej wyszczególnionych budynków wyniesie w przybliżeniu około 30,000,000 zł.

III. Program budowy.

„Wykonanie całej budowy przewiduje się skutecznie w 3-ach okresach „budowlanych:

„OKRES I. W roku bieżącym będą wykonane następujące roboty:

- „1) Gmach Dyrekcji — fundamenty i suteryny;
- „2) 54 domy mieszkalne o kubaturze 141,620 m³ w stanie surowym z pokryciem dachem.

„OKRES II. W roku 1929 nastąpi dalsza budowa gmachu Dyrekcji i wykonanie w stanie surowym z pokryciem dachem pozostałych budynków.

„OKRES III. Do końca roku 1930 nastąpi całkowite ukończenie wszystkich „zaprojektowanych budynków i oddanie ich do użytku Dyrekcji.



IV. Stan robót na 15. X. 1928 r.

„Obecnie na budowie pracuje około 2.000 robotników i stan rozpoczętych „robót budowlanych przedstawia się jak następuje:

- „1) Gmach Dyrekcji — wyprowadzono fundamenty;
- „2) z rozpoczętych 30 domków bliźniaczych 14 wymurowano już do „gzymsu wieńczącego, a 16 wymurowano do połowy;
- „3) z 24 domów (zawierających mieszkania 4 pokojowe) 9 domów wymurowano do gzymsu wieńczącego, a 15 wymurowano w połowie.

„Jak doniosłe znaczenie dla rozwoju miasta Chełma posiadać będzie przeniesienie tam siedziby Dyrekcji Kolejowej z Radomia, można już zdawać sobie „sprawę obecnie, patrząc na rozpoczętą budowę na terenie przyznanym Dyrekcji „Oto na obszarze 50 ha, przedstawiającym jeszcze w sierpniu roku bieżącego „zupełne pustkowie, wyrastają jak grzyby po deszczu nowe budowle.

„Powstaje planowo zaprojektowana cała nowa dzielnica miasta Chełma. „Dzielnica ta już przez sam swój wygląd zewnętrzny będzie prawdziwą „ozdobą m. Chełma, a mieszkańcy jej — jako pracownicy państwowi — stanowiąc „wice będą taką poważną czynnik państwowo — twórczy, który promieniować „będzie na całą Ziemię Chełmską".



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ

KROTKA HISTORIA

projektu przeniesienia Dyrekcji z Radomia i wykończenia wybudowanych a obecnie zaniedbanych gmachów.

Projekt przeniesienia Dyrekcji z Radomia powstał w roku 1925. Już wtedy ówczesny burmistrz Chelma p. Kazimierz Mastalerz otrzymał zapewnienie Wojewody Lubelskiego p. St. Moskalewskiego, że Rząd, doceniając znaczenie Chelma, jako ważnego ośrodka polskości wschodniej połaci województwa lubelskiego, zbuduje tu gmachy dla biur Dyrekcji Kolejowej Radomskiej.

Rządy Rzeczypospolitej do 1926 r. były za słabe, aby zrealizować projekt budowy gmachów Dyrekcji Kolejowej podobnie jak i projekt budowy własnego portu w Gdyni. Dopiero w roku 1927, kiedy budowa Gdyni była już w pełni, Rząd Marszałka Józefa Piłsudskiego postanowił zająć się sprawą gmachów Dyrekcji kolejowej Radomskiej.

Dnia 29 marca 1927 r. przybył do Chelma Minister Komunikacji p. inż. P. Romocki. Obejrzał tereny i zapoznał się z warunkami.

Jednocześnie z Chelmem ubiegał się o przeniesienie Dyrekcji Lublin. Wracając do Warszawy, Minister Romocki oglądał tereny i badał warunki w Lublinie.

Ponieważ i Radom nie chciał zrezygnować z posiadania u siebie nadal siedziby Dyrekcji Kolejowej, rozpoczęła się, cicha, zakulisowa walka. Chelm w tej walce był najsłabszym, pozbawionym poparcia czynnikiem z Dyrekcji Radomskiej.

Za Chelmem jednak przemawiały racje faktyczne, terenowe, polityczno-społeczne i narodowościowe. Zabranie Dyrekcji z Radomia lub przeniesienie jej do Lublina dla



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ

im. Wiktora Ambroziewicza w Chelmie



tych znacznie od Chelma większych miast nie miało zasadniczego znaczenia. Tutaj zaś tak poważne stosunkowo zwiększenie inteligentnego żywiotu polskiego odbiłoby się nadzwyczaj dodatnio na charakterze gospodarczym, społecznym i narodowościowym Chelma i okolicy.

Wreszcie, Chelm leży wpośrodku terenów linii kolejowych Dyrekcji Radomskiej. Te względy spowodowały Sternika Nawy Państwowej, Marszałka Józefa Piłsudskiego, do wybrania Chelma na siedzibę Dyrekcji Kolejowej. Znalazły się potrzebne fundusze.

I oto latem 1928 roku wydzielony z terenów rozbudowy miasta obszar 50 ha, na którym jeszcze falowały niezżęte zboża, zaroił się tysiącem ludzi, głodnych pracy. Pociągi, naładowane materiałami budowlanymi zajeżdżały na teren po specjalnie zbudowanych torach, wznających się omal w środek miasta. Zniknęły łany i ścieżyny polne. Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej wyrastały gmachy i ulice.

W ciągu niespełna dwóch lat powstało nowe miasto o dwudziestu dwóch ulicach, ogólnej długości 6 klm., zabudowanych stu pięćdziesięciu budynkami w stanie surowym, o ogólnej kubaturze 387,000 m³ kosztem 22 milionów złotych.

Radość i duma rozpieły serca tych, którzy patrzyli na rosnące w oczach miasto wyniesione rękami rzemieślnika polskiego.

Zaroił się Chelm nowymi twarzami, bo rozgłos olbrzymiej budowy, największej w Polsce po Gdyni, ściągnął z całego kraju rzesze ludzi, poszukujących chleba lub tych, którzy w bliskiej perspektywie przeniesienia do Chelma Dyrekcji założyli tu warsztaty pracy dla poprawy bytu.

Zabiły serca Chelmitów radością wdzięcznością dla Rządu za jego troskę o rozwój tej celowo przez zaborców zaniedbanej i gnębionej dzielnicy.

Równocześnie zarysowuje się coraz wybitniej inicjatywa prywatna. Dookoła budującej się Dyrekcji powstaje nowe osiedle. Na obszarze 370 ha rozparcelowanego pod rozbudowę miasta majątku rozpoczyna się budowa prywatnych budynków. Drobnicy ciulacze, rzemieślnicy, urzędnicy i mieszcianie wyciągają ostatnie grosze, wyzbywają się gdzieś indziej majątków i w zdrowej kalkulacji lokują dorobek całego życia w budowie w sąsiedztwie miasta kolejowego. I tak powstaje na tym terenie z inicjatywy prywatnej 241 budynków mieszkalnych o kubaturze 69,000 m³ kosztem około 2 milionów złotych.

Niedługo jednak cieszyli się mieszkańcy Chelma nadzieją rozbudowy i podniesienia miasta. Nieprzyjazne siły i zabiegi konkurencyjne miast, a zwłaszcza Radomia dzięki przypadkowi dostały w swoje ręce broń, za pomocą której umiejętnie wstrzymano wykonanie planu budowy i przeniesienia Dyrekcji.



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ

im. Wiktora Ambroziewicza w Chelmie

Ciężka zima 1929 r., która wyrządziła tak wielkie straty w naszych sadach, spowodowała w paru miejscach pęknięcia świeżych murów. Stało się to skutkiem specyficznych warunków terenowych. Jesienią pod niezabezpieczone fundamenty dostała się woda, która nie mogła wsiąknąć w nieprzepuszczalny margiel, a przy zamrożeniu w niektórych miejscach wysadziła mury. Strata w gruncie rzeczy była mała a uszkodzenia techniczne zostały

usunięte przez przedsiębiorców z winy których powstało zaniedbanie, ale przeciwnicy Chełma skorzystali z tego błędnego powodu.

Rozpoczęły się badania, narady, komisje, ataki na Władze Kolejowe, a równocześnie zabiegi i przeciwdziałania zainteresowanego Radomia. Z takim rozmachem zmontowany aparat zaczął szwankować; tempo zwolniło i z zakreślonego programu do 1931 roku wykonano zaledwie 31 budynków o kubaturze 70,000 m³ w których pomieszczono Biuro Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Radomskiej przeniesione z Bydgoszczy.



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
in. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie
SIAN OBECNY

22-ny miljonowy kapitał leży martwy! Niedokończone gmachy — mieszkaniem dla puszczyków.

112 pięknych gmachów zamurowano naглуcho, teren otoczono barjerami i budkami strażniczymi, ażeby nawet ruch uliczny nie zakłócał ciszy i martwoty na tem cmentarzysku nowoczesnych ruin, i tylko puszczyki, które zamieszkały niedokończone gmachy, straszą wieczorami wracające do domu dzieci.

Zamurowano okna i drzwi budynków nowego miasta a z nimi i kapitał 22 miljonów, do którego corocznie dokłada się po kilkadziesiąt tysięcy złotych na naprawę zniszczeń, powstających od wiatrów, deszczów i burz. Do tych strat dochodzą koszty dzierżawy i konserwacji budynków prowizorycznego i niewygodnego pomieszczenia Dyrekcji w Radomiu, nie mówiąc już o nieusprawnieniu działalności i intensywności pracy samej Dyrekcji

Chełm również poniósł straty materialne.

Miasto zostało wciągnięte bezpośrednio w orbitę interesów państwa. Budowa nałożyła nań szereg wymagań, sprostanie którym stało się jego ambicją. W pierwszym rządzie wyłoniła się sprawa budowy wodociągów i kanalizacji. Kierownictwo budowy zażądało przedłożenia projektu i to natychmiast. Tempo robót i termin ukończenia budowy Dyrekcji nie pozwalały na żadne względy. Stare miasto nie posiadało ani planu pomiarowego, ani regulacyjnego, który powinien poprzedzić projekt uzbrojenia terenu. Z zupełną świadomością popełnianego błędu miasto opracowało kosztem 130 tysięcy złotych projekt wodociągów i kanalizacji, dostosowany do potrzeb Dyrekcji.

Projekt wodociągów i kanalizacji w dzielnicy zajętej pod budowę Dyrekcji już został

zrealizowany. Dla starego miasta suma wydana na ten projekt jest zupełnie straconą.

Równocześnie wyłoniła się kwestja dostarczenia lokali szkolnych dla dzieci pracowników kolejowych. Wzniesiono więc kosztem 900,000 złotych nowoczesny gmach szkolny w dogodnym dla Dyrekcji, zaś w bardzo niedogodnym dla miasta punkcie.

Wreszcie, zażądano urządzenia ulic, łączących tereny Dyrekcji z miastem i dworcem. Nowe trudności, nowe wydatki; konieczność opracowania planów ulic, wykupienia gruntów oraz wykupienia i rozebrania stojących na drodze budynków.

Ale to jeszcze nie koniec wydatków miasta, związanych z nieureczywistnioną dotychczas nadzieją przeniesienia Dyrekcji do Chełma.

Po przerwanych robotach bezrobotni, przybyli z różnych stron kraju, oblegli kasę miejską, która już była mocno nadwyrężona wydatkami ponad stan na prace przygotowawcze do przyjęcia Dyrekcji. Długi miasta rosły, budżet kureczył się i z miliona dwustu tysięcy osiągnął niespełna 400 tysięcy. Cały wysiłek, skierowany na nową dzielnicę kosztem starego miasta, odbił się fatalnym stanem ulic, chodników i stanem sanitarnym Chełma.

Dziś w obliczu nowej ustawy samorządowej Chełm stoi u progu ruiny i jeśli nie nastąpi w życiu miasta jakiś pomyślny zwrot, upadek jego jest nieunikniony. Stają warsztaty pracy, fabryki, likwidują się sklepy i przedsiębiorstwa, ludzie co obrotniejsi emigrują.



Ulica Katedralna z widokiem na starożytną Katedrę

Domysły, pogłoski...

Na temat, dlaczego zaniechano wykończenia wybudowanych gmachów, krążą najróżnorodniejsze pogłoski i domysły.

Oficjalnie nie cofnięto projektu przeniesienia Dyrekcji do Chełma. Interpelowane niejednokrotnie przez przedstawicieli miasta Władze Kolejowe oświadczają, że niema w ich budżecie kredytów na dokończenie budowy i przeniesienie biur Dyrekcji. Kredytów niema dlatego, że nikt się o nie nie stara, a raczej widzimy i słyszymy co innego. Krążą nawet domysły i pogłoski, które dopatrywały się w tem bliskich interesów osobistych urzędników Dyrekcji Kolei, a które znalazły wyraz w zamieszczonym w najpoczytniejszym dzienniku polskim (I.K.C.) artykule: „Urzednicy Dyrekcji Kolejowej nie chcą opuszczać Radomia, bo tam się zagospodarowali i tam im wygodniej, niż rzekomo miałyby być w Chełmie.”

Krąży następnie pogłoska, o projekcie skomasowania niektórych Dyrekcji Kolejowych i to rzekomo ma być powodem zaniechania wykończenia budynków.

Gdyby tak istotnie być miało, to właśnie tembardziej należałoby budynki wykań-

czać, bo zarówno same budynki jak i teren są bezkonkurencyjne w stosunku do innych miast. I tu właśnie mogłaby być siedziba jednej ze skomasowanych Dyrekcyj.

Krażyła pogłoska, że Władze Kolejowe zaofiarowały te objekty dla wojska na koszary i stajnie dla koni, ale ze względów technicznych się to nie nadawało. Pół serjo, pół żartem jeden z dostojników kolejowych proponował sferom katolickim tania sprzedaż budynków dla urzędzenia tam klasztorów.

Podobno również projektowano sprzedaż obiektów na „szmelc” czyli rozbiórkę, na cegłę.

Wreszcie pogłoska mająca podstawy zupełnie namacalne. Rozważono projekt urządzenia centralnego więzienia. Projekt uznany został przez Ministerstwo sprawiedliwości za nierealny, bo niezbędne przeróbki nie wytrzymałyby kalkulacji finansowej (taniej opłaciło by się budować z gruntu według specjalnych planów).

O projektach tych Chełm dowiadywał się drogą okólną.

A przecież miasto jest w swoim rodzaju gospodarzem tych terenów. Grunt był wprawdzie państwowy, ale na mocy ustawy o reformie rolnej przyznany został na rozbudowę miasta. Miasto swoim kosztem sporządziło dla tych terenów plany rozbudowy i rzekło się praw do najdogodniejszej dlań części terenów, wynoszącej 50 hektarów.

Miasto znów w ten sposób poniosło stratę w wysokości 1 miliona złotych.

KRZYWDA.

Gdyby doszedł do skutku projekt założenia w Chełmie centralnego więzienia, instytucji, która zamiast zwiększenia wartości kulturalnych i materialnych, spowodowałaby przykre konsekwencje dla mieszkańców — stałaby się temu miastu wielka krzywda. Taka sama krzywda spotkałaby miasto w razie rozbiórki gmachów i pogrzebienia nadziei na rozwój Krzywda materialna i moralna.

Chełm ma prawo do lepszej doli.

Chełmji Ziemia Chełmska w swojej przeszłości przez wieki całe zmuszone były ciężko walczyć o swą polskość. Ziemię tę od niepamiętnych, pogańskich, przedhistorycznych czasów zamieszkiwały ludy lechickie. Położona jednak na rubieżach (Hrubieszów właściwie nazywał się Rubieszów — graniczne miasto) narażona bywała na napady oraz ekspansję pokojową i kolonizacyjną plemion ruskich. Ślady tego mamy w nazwach.

W X. wieku, kiedy Polska historyczna znajdowała się w stadium organizacji i walki z zachodnimi sąsiadami, ziemię tę najechał zbrojnie książę kijowski Włodzimierz, osadzając tu swych poddanych i zwolenników. Odebrana zbrojną prawicą Chrobrego, po jego śmierci znów przejściowo znalazła się w posiadaniu książąt ruskich. Kazimierz Sprawiedliwy przywrócił tu wpływy i rządy polskie. Po upływie wieku Ziemia Chełmska poraz trzeci znalazła się w ręku książąt ruskich. Następnie przejściowo należała Chełmszczyzna do książąt litewskich. Dopiero u schyłku XIV stulecia powrócił Chełm nastale do Polski. Jednak ślady obcego panowania pozostały w postaci pewnej ilości osiedlonej tu ludności ruskiej i wprowadzenia równoległego z katolicyzmem obrządku religijnego wschodniego, a temsamem stworzenia niepokoju na tle religijnem.

Niezależnie od powyższego, Chełm i jego okolice ulegały częstym napadom tatarskim

Za czasów rebelji Chmielnickiego również i Chełm nie został oszczędzony. (Dokładną i ścisłą relację o tem mamy w książce ówczesnego biskupa unickiego w Chełmie Jakóba Suszy).

Pomimo takich niesprzyjających warunków, mieszkańcy Chełma i jego okolic byli gorliwsi niż w Polsce centralnej patriotami polskimi. Ziemia tutejsza w roku 1863 spłynęła strumieniami Krwi najlepszych jej synów. To też tutaj silniejsze niż gdzieindziej były i represje wrogów.

Rozpętała się walka z polskością i religiją. Komuż nieznane są prześladowania b. unitów, których zrobiono drogą gwałtu prawosławnymi i „rosjanami”. Dziesiątki lat trwała ta nierówna dla nas walka. A jednak lud polski się nie poddał, polskość nie zo-

stała zgnębiona, bo skoro tylko nastąpiło chwilowe odprężenie w roku 1905 po wydaniu tzw. manifestu tolerancyjnego w samym Chełmie i powiecie Chełmskim dziesiątki tysięcy powróciło do wiary ojców swych, jawnie w ten sposób przyznając się do polskości.

I znów cios! Przestraszony utratą wpływów wróg, wymyślił t. zw. wyodrębenie Chełmszczyzny, jako rzekomo „rosyjskiej ziemi”. I znów prześladowania za najmniejszy bodaj znak polskości. Gnębiono mowę polską w słowie i piśmie. A jednak nieznębiono polskiego ducha.

Przyszła wielka wojna a z nią nadzieja. Na gruncie Chełma i okolic doskonałe warunki pracy zaistniały dla P.O.W. To też dzięki tym warunkom, znaleźli tutaj wdzięczne pole zbiegli z Benjaminowa i Szczypiorny legioniści, wśród których nie brak nazwisk obywateli zaszczepione i odpowiedzialne stanowiska piastujących w Wolnej i Odrodzonej Ojczyźnie.

Nic też dziwnego, że Chełm bodaj jeden z pierwszych w b. Kongresówce zrzucił jarzmo niewoli, rozbrajając okupantów. W Chełmie już w pierwszych dniach listopada 1918 r. zorganizował się 1 pułk Szwoleżerów, noszący dziś nazwę Marszałka Piłsudskiego.

W Chełmie Wódz Naczelny miał kwatery w ciężkich chwilach 1920 r. Tu też wziął szereg decyzji strategicznych. Tu dekorował zasłużone w bojach jednostki wojskowe i żołnierzy.

Chełm wreszcie dostarczył nowopowstającemu państwu szeregu pożytecznych jednostek, sprawujących odpowiedzialne urzędy.

Dziś miasto nasze ośmiela się przypomnieć Rządowi Rzeczypospolitej rolę, jaką ta Ziemia odegrała w Historji Polski — nie dla zaspokojenia próżności obywateli, lecz dlatego, ażeby zwrócić uwagę, że jesteśmy tutaj bardzo wyczerpani i pokrzywdzeni materialnie i moralnie. Przez wieki całe, gdy inne dzielnice i miasta Polski miały możność swobodnego rozwoju, myśmy wciąż zmuszeni byli walczyć i narażać się na zniszczenie.

Niech Nowe Państwo Polskie, niech Rząd, wzorem dawnych królów, da nam nie przywileje, ale równe z innymi miastami i ziemiemi polskimi warunki rozwoju. Małą cząsteczkę tego, co ma bogaty Lublin lub szczęśliwy, bo od lat tysiąca nie znający zniszczenia wojennego od nieprzyjaciół ani takich prześladowań — Radom.

Dlaczego Chełm ma być kopciuszkim w wielkiej rodzinie miast polskich?



Dyrekcja Kolejowa — do Chełma.

Czytając przytoczoną na wstępie broszurę Ministerstwa Komunikacji z r. 1928, widzimy, że i dziś całe zagadnienie nic a nic nie straciło na aktualności. Wszak ani Ra-

dom, ani też linje kolejowe, należące do Dyrekcji Radomskiej, nie zmieniły swego geograficznego położenia. Chełm nadal leży w centrum terenów eksploatacyjnych Dyrekcji.

Chełm wierzy, że tylko tragiczny zbieg okoliczności i wyższych racji stanu chwilowo zatrzymał bieg pracy, puszczonej w ruch niezłomną wolą ukochanego Wodza ś.p. Marszałka Piłsudskiego. Ukończenie budowy powinno być żywym jego pomnikiem i świadectwem zrozumienia potrzeb najdrobniejszych komórek organizmu polskiego i dobra obywateli.

W Chełmie warunki — lepsze niż w Radomiu.

Urzednicy kolejowi, przeciwni przeniesieniu Dyrekcji do Chełma, nie mają racji, obawiając się złych tutaj warunków lokalnych dla biur i dla mieszkań prywatnych.

Naprawdę, rzecz się ma odwrotnie.

Biura i domy mieszkalne są rozmieszczone w mieście-ogrodzie na przestrzeni 50 ha, zaprojektowanym wraz z resztą planu rozbudowy Chełma przez Związek Urbanistów Polskich. Bloki domów rozmieszczone są na wielkiej przestrzeni — dużo światła i powietrza. Po zadrzewieniu terenu znajdą się one jakby w pięknym dużym parku.



Część domów (30) to pałacyki dwumieszkańciewe po 5 pokoiów z kuchnią. Wygody i urządzenia zupełnie nowoczesne.

O kilkaset metrów od terenów Dyrekcyjnych znajduje się las państwowy, t. zw. „Borek”, będący rezerwatem świeżego powietrza i ulubionym miejscem spacerów.

Chełm ma bardzo dogodną komunikację z całym krajem: linja bezpośrednia ze stolicy na Kresy Wschodnie, Warszawa, Dęblin, Lublin, Rejowiec, Chełm, Kowel, Zdobunów. Ze Lwowa łatwa komunikacja przez Rejowiec, a linja Chełm—Brześć łączy nas z Polesiem i Wilnem.

Ilością szkół może zadowolić wszelkie wymagania, gdyż jeszcze za czasów zaborczych Chełm był stolicą szkolnictwa. Mamy dwa gimnazja państwowe, seminarjum państwowe (w przyszłości liceum) szkołę handlową państwową, rzemieślniczą państwową, rolniczą z zakładem rolniczo-doświadczalnym, a obok w niedalekim Lublinie uniwersytet. Rozrywek kulturalnych dostarczają dwa kina dźwiękowe i przyjezdny teatr Wołyński. Niezależnie od tego często goszczą w Chełmie wędrownie zespoły ze stolicy, istnieje też Społeczny Klub Polski.

Ciągłość Planów Państwowych i środki na wykończenie budynków.

Plany państwowe nie mogą się zmieniać z dnia na dzień.

Plany są trwalsze, obowiązują całe pokolenia.

Plan mądry — zasilenia polskości w Chełmie i Ziemi Chełmskiej, — powinien być wykonany, bowiem tego wymaga polska racja stanu.

A i zmarnowanie paru dziesiątków milionów złotych podkopałoby zaufanie w celowość użytkowania grosza, wyciśniętego nieraz z bardzo biednego obywatela.

Na wykończenie budynków potrzebne są kapitały znacznie już mniejsze, bo koszt materiałów i robót obecnie nie stoi w żadnym stosunku do kosztów z okresu budowy. Dość porównać cenę murarza 25 zł. do obecnej 7 zł. i mniej.

Przypuszczalny koszt wykończenia 112 gmachów o kubaturze 295,000 m³ wyniesie parę milionów złotych. Uruchomienie robót pozwoli na zamortyzowanie kapitału i przyniesie oszczędności na czynszach dzierżawnych za budynki w Radomiu, oraz oszczędności na usprawnieniu pracy.

Program robót przy użyciu kredytów Funduszu Pracy względnie wpływów z Pożyczki Inwestycyjnej nawet w tym ciężkim okresie będzie korzystny i realny.

Suma paru milionów jest wielką dla jednostki, lecz nie dla państwa, rozporządzającego budżetem miliardowym.

Zresztą pieniądz, wydany na rozumne inwestycje wewnątrz kraju, nie ginie bynajmniej, przeciwnie, dostawszy się do rąk robotnika i przeszedłszy przez ręce kupców i wytwórców, powraca w formie podatku do Kasy Państwowej, częstokroć jeszcze zwiększony o zarobki tych, którzy nim obracali, tak, jak nie ginie zboże, rzucone w rolę, ręką dobrego gospodarza.

MY JEDNAK WIERZYMY, ŻE:

Rząd Rzeczypospolitej przypomni sobie o planach podniesienia miasta Chełma i Ziemi Chełmskiej zasługujących na uznanie i poparcie, przyspieszy wykończenie gmachów i przeniesienie do Chełma Dyrekcji Kolejowej względnie Centralnych Biur Kontroli Dochodów Kolei Państwowych.



20

20 K. MILEWSKI
Lublin
ul. Rydzki 13.

Zarząd Miasta Chełma
Wpłać 1000 zł
B

Do Zarządu Miejskiego
m. Chełma

Uprzejmie proszę o wypłacenie mi kwoty 1500 zł.
kautucyjnej, powstała z tytułu za prowadzenie
szeregowego planu zabudowy, terenów między
ul. Kolejową a Dyrekcją Kolejową w Chełmie.
Ponieważ uchwalony jest program planu, a
dotychczas nie ma dyspozycji Zarządu Miejskiego
dotyczącej mojej uchwały na ten temat.
Proszę jednak o uwzględnienie i pokrycie
dotychczasowej i wyznaczonych obowiązków
dotyczących uchwały z dnia 11 stycznia 1936 r.
Dotyczy planu zabudowy i uwzględnienia
dotychczasowej i wyznaczonych obowiązków
dotyczących uchwały z dnia 11 stycznia 1936 r.
11.000 zł i 2.000 zł 1500 zł.

Lublin 31 stycznia 1936 r. Z poważaniem
Mikolaj Milewski

Pismo inż. K. Milewskiego do Zarządu Miejskiego
miasta Chełm z prośbą o zapłatę
za wykonanie szczegółowego planu zabudowy
terenów między ul. Kolejową a Dyrekcją
Kolejową w Chełmie; 31 stycznia 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 751, k. 20.

Depesza

Pan Minister Komunikacji
Pulkownik Juliusz Ulrych
do rąk własnych

Warszawa
Ministerstwo Komunikacji
ulica Chałubińskiego 10

Wielki kompleks gmachów wybudowany w Chełmie kosztował dwadzieścia
paru milioów złotych na przedłożenie do Radzkiej Dyrekcji Kole-
jowej stoi prawie cały pustkami niszczone i niecierpliwie oczekuje
przyjęcia łączonych obecnie Mur Kontroli Dozobów wszystkich Dy-
rekcji Kolejowych

Wyjeżdżając w tej sprawie łącznie z Senatorem z Ziemi Chełm-
skiej technikiem do J.P. Przeważa, Wiceprezjers Ministerstwa Komuni-
kacji i Spraw Wewnętrznych oraz innych Najwyższych Władz Państwowych
i Parlamentarnych, zapętrzeni w wyczerpujący memoriał i oczekujący
na autjencję wyjednywaną dla nich przez Pana Wojewodę Lubelskiego
niej podpisani delegaci odwołują się w sprawie powzięcia ostatecz-
nych decyzji przedstawić telegraficznie i tuteż wzmaw

Prezydent Miasta Chełm Tomaszewski
Notariusz Włodzimierz

Depesza Prezydenta miasta Chełm Tadeusza
Tomaszewskiego i notariusza Włodzimierza
Rewskiego do Ministra Komunikacji Juliusza Ulrycha
informująca o wyjeździe do Warszawy; 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 1.

69

Komitet Obywatelski
w sprawie Budowy
Dyrekcji Kolejowej -

Chełm, dnia 27 stycznia 1936 r.

Do
W.P. ...

W dniu 27.1.36. o godzinie 18.00 odbędzie się w gabinecie Prezydenta mia-
sta posiedzenie Komitetu Obywatelskiego w sprawie budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie z następującym porządkiem obrad:

- 1/ Odczytanie protokołu z poprzedniego posiedzenia.
- 2/ Sprawa przyjęcia uchwalonego memoriału
- 3/ Wybór delegata
- 4/ Wolne wnioski.

Ponieważ wyznaczenie memoriału ulega opóźnieniu, proszę uprzejmie prosić
o niestawienie przybycia na wyznaczone posiedzenie.

Program posiedzenia Komitetu Obywatelskiego,
planowanego na dzień 27 stycznia 1936 r., w sprawie
budowy Dyrekcji Kolejowej; 21 stycznia 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 69.

Komitet Obywatelski S.D.
Sekcja Propagandowo-Redakcyjna

Chełm, dnia 8 stycznia 1936 r. 71

PROKWILOWANIE
z odbioru zaproszeń na posiedzenie Sekcji
Propagandowo-Redakcyjnej na dzień 8.1.36 r.
godz. 17.00.

IT:

- 1/ P. S. Cieslik Michał
- 2/ P. S. Cierwik Stanisław
- 3/ P. S. Cierwik Stanisław
- 4/ P. S. Goldberg Szymon
- 5/ P. S. Janiak Juljan
- 6/ P. S. Janiak Stanisław
- 7/ P. S. Kocior Stefan
- 8/ P. S. Kocior Stefan
- 9/ P. S. Kocior Stefan
- 10/ P. S. Kocior Stefan
- 11/ P. S. Kocior Stefan
- 12/ P. S. Kocior Stefan
- 13/ P. S. Kocior Stefan
- 14/ P. S. Kocior Stefan
- 15/ P. S. Kocior Stefan
- 16/ P. S. Kocior Stefan
- 17/ P. S. Kocior Stefan

Pokwitowanie odbioru zaproszeń na
posiedzenie w dniu 8 stycznia 1936 r. Sekcji
Propagandowo-Redakcyjnej; 8 stycznia 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 71.

20

Protokół Nr. 3.
z posiedzenia Sekcji Propagandowo-Redakcyjnej
w dn. 8.1.1936 r.

Przewodniczący: p. rejent Stanisław Kocior
Wiceprzewodniczący: p. prof. Kocior Michał, p. Kocior Stanisław, p. Kocior Stefan
Alekander, rad. Cierwik Stanisław, arch. Cierwik Stanisław
Niesoboci p. p. S. Cieslik Michał, rad. Goldberg Szymon, arch. Janiak
Juljan, prof. Janiak Stanisław, arch. Kocior Stefan,
rad. Kocior Stefan, p. Kocior Stefan, p. Kocior Stefan,
p. Kocior Stefan, p. Kocior Stefan.

Po sprzeczności poprawek: w omawianym tekście, sekcja przy-
jęła postanowienie oraz p. Kocior Stefan, sekcja memoriału i postu-
powia:

po 1/ uchwałę memoriału na posiedzenie Komitetu Obywatelskiego
na dzień 27.1.36. r. o godz. 18.00.

po 2/ uprosić p. Kocior Stefan o funkcję memoriału i przed-
łożyć on memoriał na posiedzenie.

Przewodniczący: p. Kocior Stefan
Wiceprzewodniczący: p. Kocior Stefan

Protokół z posiedzenia Sekcji Propagandowo-
Redakcyjnej; 8 stycznia 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 70.



Na marginesie zapomnianej sprawy

Motto: „Niech każdy Obywatel alarmuje na wieść — rzetelną i sprawdzoną — o marnowaniu grosza publicznego.”

(-) Wicepremier Inż. E. Kwiatkowski (I.K.C. Nr. 2 z 2-I-1936 r.)

Jedną z wielu bolączek naszego życia gospodarczego w okresie tworzenia się i racjonalizowania administracji państwowej, był brak odpowiednich gmachów na siedziby większych urzędów. Z głodem mieszkaniowym walczone na każdym odcinku, najbardziej odczuwało potrzebę posiadania własnych, odpowiednio swemu przeznaczeniu budowanych gmachów — kolejnictwo. W miarę możliwości realizowano różne w tym kierunku plany, niezdolano jednak kwestji rozwiązać całkowicie. Do dziś np. biura Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu rozlokowane są w 20-tu różnych punktach miasta. To też widząc taki stan rzeczy postanowiono w 1928 r. przenieść siedzibę Dyrekcji P.K.P. z Radomia do Chełma, gdzie rozpoczęto budowę olbrzymiego kompleksu gmachów kolejowych na terenie 50 ha. Zdawaćby się mogło iż sprawa przeniesienia Dyrekcji do Chełma ostatecznie została załatwiona. Rok 1929. Dalsza budowa zaniedbana, według enuncjacji Władz Kolejowych, przyczyną — brak kredytów.

Dziś, po latach kilku od pamiętnej chwili założenia kamienia węgielnego pod budowę gmachów dyrekcyjnych — przybysza a częściej turystę wita nowa dzielnica, czerwone miasteczko zbudowane według ostatnich zasad urbanistyki i architektury, smętnie wiejącym chłodem, niszczących bezużytecznie gmachów wzniesionych, kosztem około 20 milj. zł. a niewykończonych. Ongiś radością i dumą napępiały się serca tych, co patrzyli na rosnące miasto, wyniesione rękami polskiego robotnika w którego olbrzymich gmachach miała zawrzeć praca — dla dobra Rzeczypospolitej i Kolejnictwa Polskiego, według słów aktu erekcyjnego.

Ze warunki gospodarcze i inne Chełma nie uległy zmianie na korzyść Radomia, a przeciwnie — nawet wzrosły — jest to rzeczą oczywistą. Status quo Radomia dla utrzymania tam nadal Dyrekcji P.K.P., w stosunku do roku 1928 wybitnie uległo zmianie na gorsze. Chełm, miasto położone na krańcu wyjewództw centralnych i dziś spełnia zaszczytną misję cywilizacji łacińskiej świecąc swoją kulturą, działalnością społeczną, przykładową gospodarką państwową i samorządową dla dalszych powiatów.

Intencje dla których obrano Chełm na siedzibę Dyrekcji P.K.P. a podkreślone w założonym przez Delegację

Miasta i Komitetu Obywatelskiego memorjałe Panom Prezesowi Rady Ministrów i Ministrowi Komunikacji w dniu 27 lutego b.r. są szczególnie bardzo poważne i słuszne jak się wyraził Pan Premier Zyndram-Kościałkowski w rozmowie z Delegacją. Wyrazem uznania dla podniesionej sprawy jest danie obietnicy swojego przyjazdu do Chełma w tej sprawie. Zdaniem Pana Premiera, budynki winny być wykorzystane na inne najpilniejsze potrzeby państwowe, to też w chwilę obecną uważać należy za najbardziej właściwą dla rozwiązania palącej tej sprawy.

Pan Min. komunikacji płk. Ulrych oświadczył wprawdzie delegacji, że sytuacja kolejnictwa jest nadal ciężką, że niema możliwości uzyskania kredytów na dokończenie budowy gmachów, wiemy jednak z prasy że na budowę kolejki linowej na Kasprowy Wierch znalazły się miliony, z której korzystać mogą siłą rzeczy nieliczni tylko wybrańcy losu.

Wierzyć jednak należy, że po przyjeździe Pana Ministra Komunikacji do Chełma w bież. m-cu — o czym zapewnił delegację — zapoznaniu się ze sprawą na miejscu, załatwienie kwestji wykorzystania budynków Dyrekcji Kolejowej w Chełmie stanie pierwszą troską najwyższych w państwie czynników.

Miasto nasze ośmieliło się przypomnieć Rządowi Rzeczypospolitej rolę, jaką ta Ziemia odegrała w Historji Polski — nie dla zaspokojenia próżności obywateli. lecz dlatego, ażeby zwrócić uwagę, że jesteśmy tutaj pokrzywdzeni materialnie i moralnie. Przez wieki całe, gdy inne dzielnice i miasta Polski miały możność swobodnego rozwoju, myśmy wciąż zmuszeni byli walczyć i narażać się na zniszczenie. Niech Nowe Państwo Polskie, niech Rząd, wzorem dawnych królów, da nam nie przywileje, ale równe z innymi miastami i ziemiami polskimi warunki rozwoju. Małą częścią tego, co ma bogaty Lublin lub szczęśliwy, bo od lat tysiąca nie znający zniszczenia wojennego od nieprzyjaciół ani takich okoliczności i wyższych racyj stanu chwilowo wstrzymał bieg pracy, w ruch puszczoną niezłomną wola Ukochanego Wodza Marszałka Piłsudskiego. Ukończenie budowy będzie żywym Jego pomnikiem i świadectwem zrozumienia potrzeb najdrobniejszych komórek organizmu polskiego i dobra obywateli.

Plany państwowe nie mogą się zmieniać, są najtrwalsze, obowiązują całe pokolenia.

[pisownia oryginalna]

Na marginesie zapomnianej sprawy, „Kronika Nadbuzańska” 1936, nr 8 (144), s. 1.



Pismo nr 2093/IV G. Zarządu Miejskiego w Chełmie do Polskiej Agencji Telegraficznej w Lublinie z prośbą o wykaz adresów czasopism wychodzących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej; 14 marca 1936 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 31.

Zarząd Miejski w Chełmie REFERAT GOSPODARSTWA KONTROLA Korespondencji KONITET OBYWATELSKI.		Data wysłania		Data dostarczenia		Pakietowani	
ADRES		Zł	GR				
A. P. 36				1			
Dyrekcja Kolejowa w Radomiu					50		
Dziennik Polski					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Północny					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni					50		
Dziennik Zachodni					50		
Dziennik Środkowy					50		
Dziennik Wschodni							

33

Komitet Obywatelski
w sprawie
Budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie.

Chełm, dn. 14. marca 1936 r.

D O
Dowództwa 2 P.A.C.
w Chełmie

W załączeniu przesyłam 2 egzemplarze memorjałów opracowa-
nych przez Komitet Obywatelski

Zał.2. Za Komitet.

PREZYDENT MIASTA CHEŁMA
Tadeusz Tomaszewski

34

Komitet Obywatelski
w sprawie
Budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie.

Chełm, dn. 14. marca 1936 r.

D O
Dowództwa 7. P.P.Leg.
w Chełmie

W załączeniu przesyłam 3 egzemplarze memorjałów opracowanych
przez Komitet Obywatelski.

Zał.2. Za Komitet.

PREZYDENT MIASTA CHEŁMA
Tadeusz Tomaszewski

35

Komitet Obywatelski
w sprawie
Budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie.

Chełm, dn. 14. marca 1936 r.

D O
Komendy Garnizonu
w Chełmie

W załączeniu przesyłam 3 egzemplarze memorjałów opracowanych
przez Komitet Obywatelski.

Zał.3. Za Komitet.

PREZYDENT MIASTA CHEŁMA
Tadeusz Tomaszewski

Pismo Komitetu Obywatelskiego z informacją
o wysłanym memoriale w sprawie budowy Dyrekcji
Kolejowej; 14 marca 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 33-35, 42.

42

Komitet Obywatelski
w sprawie
Budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie

Chełm, dn. 14. marca 1936 r.

D O
Dyrekcji Kolejowej
w Radomiu

W załączeniu przesyłam jeden egzemplarz memorjału.

Zał.1. Za Komitet.

PREZYDENT MIASTA CHEŁMA
Tadeusz Tomaszewski

43

Komitet Obywatelski
w sprawie
Budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie.

Chełm, dn. 14. marca 1936 r.

D O
Pana Wiktora Ambroszowicza
Dyrektora Gimn. Państ. im. St. Batoroego
w Warszawie

Komitet Obywatelski w sprawie budowy Dyrekcji Kolejowej
w Chełmie, załączając przy niniejszem 10 szt. egzemplarzy memorjałów,
zwraca się do Pana Dyrektora jako Prezesa Koła Przyjaciół Chełma
z uprzejmą prośbą o łaskawe rozszerzenie propagandy w kierunku
akcji Komitetu.

Jednocześnie Komitet nadmieniam, że memorjały zostały
wysłane do przedstawicieli wszystkich resortów władz, redakcji cza-
sopism i zainteresowanych czynników, oraz że delegacja Komitetu inter-
wenjowała w sprawie powyższej u PP. Premjera Kościłkowskiego i Ministr
Komunikacji ptk. Ulrycha, dotychczas jednakże bez pozytywnych wyników.

Rozwijając propagandę Komitet prosi Warszawskie Koło
Przyjaciół Chełma o przyjście z pomocą, w rozpoczętej akcji.

Zał.10. Za Komitet.

PREZYDENT MIASTA CHEŁMA
Tadeusz Tomaszewski

Pismo Komitetu Obywatelskiego do Wiktora Ambroszowicza
z informacją o wysłanym memoriale w sprawie
budowy Dyrekcji Kolejowej; 14 marca 1936 r.
zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 43.



Minister komunikacji zwiedził „umarłe miasto”.

Prawdopodobnie dyrekcja kolejowa nie zostanie przeniesiona do Chełma.

W roku 1925 powstał projekt przeniesienia Dyrekcji Kolejowej z Radomia. Dyrekcję postanowiono przenieść do Chełma.

Po obejrzeniu terenów i zapoznaniu się z miejscowymi warunkami miarodajnych czynników w roku 1928 rozpoczęto w Chełmie budowę gmachów, w których pomieszczenie miały znaleźć biura Dyrekcji. Pozatem rozpoczęto budowę szeregu gmachów na mieszkania dla urzędników Dyrekcji. Wogóle rozpoczęto budowę 112 dużych gmachów. Powstała wskutek tego cała nowa osada,

Z niewiadomej dotąd przyczyny po kilku latach budowę zaniechano. Część gmachów podciągnięto pod dach, a część zaledwie rozpoczęto budować. Wszystkie te gmachy niszczały przez cały szereg lat. Nikt o los ich nie zatroszczył się.

Dopiero naskutek interwencji p. wojewody dr. Roźnieckiego, który w tym celu bawił kilka razy w Warszawie z chełmską delegacją, rozpoczętą, a niedokończoną sprawą chełmską zainteresował się mocno nowy minister Komunikacji p. płk. dyplomowany Juljusz Ulrych.

W czwartek 9 bm. p. minister Ulrych z przedstawicielami odpowiednich ministerstw osobiście przybył do Chełma jak o tem pisaliśmy, aby zapoznać się na miejscu ze sprawami budowy.

P. minister Ulrych udał się do Chełma na czele Komisji torpedy. W Lublinie do torpedy wsiedli p. wojewoda dr. Roźniecki i generał Smorawiński, dowódca OK II Lublin.

Po przyjeździe na dworzec chełmski na spotkanie i powitanie p. ministra wyszli miejscowy starosta p. E. Woronowicz, prezydent miasta p. Tomaszewski i komendant garnizonu ppłk. Jasiński.

Na dworcu torpeda chwilę zatrzymała się, poczem cała Komisja na czele z p. min. Ulrychem udała się na tereny osady kolejowej.

W skład Komisji wchodził p.p. przedstawiciel Ministerstwa Spraw Wojskowych I szty wiceminister, generał brygady Janusz Głuchowski, przedstawiciel Min. Opieki Społ. wiceminister dr. Piestrzyński, przedstawiciel BGK. b. wiceminister Komunikacji Kożuchowski, wiceminister komunikacji Piasecki, wojewoda dr. Roźniecki, dowódca OK II gen. Smorawiński, senator Rudowski — referent budżetu Min. Komunikacji, senator Lechnicki, dyr. Martin dyr. Depart. Drogowego inż. Andrzejewski, poseł Starzak, dyrektorzy departamentów: Stodolski, Daguna, Czeczeniowski, Zajand, Zienkiewicz, płk. Zbrożil, płk. Sadowski, płk. Poczwara, dyr. Chechliński, inż. Kręglewski, prezisi Dyrekcji Kolej. Drzewiecki Rogiński i inni.

Komisja dokonała lustracji budowli i zapoznała się na miejscu z tamtejszymi warunkami.

W czasie pobytu w Chełmie p. minister Ulrych udzielił przedstawicielom następujących wyjaśnień:

W dniu 27 lutego br. p. wojewoda lubelski dr. J. Roźniecki złożył mi wizytę w Warszawie na czele delegacji miejscowych czynników. Delegacja prosiła mnie jako ministra Komunikacji i członka Rządu, abym ustosunkował się do zapomnianej sprawy chełmskiej t. zn. zaczętych a niedokończonych budynków, których przeznaczeniem było pomieścić dyrekcję kolejową radomską.

Odpowiedziałem tej delegacji, że w okresie najbliższych kilku tygodni przybędę do Chełma jako przedstawiciel Rządu w towarzystwie delegatów zainteresowanych ministerstw, aby stwierdzić stan rzeczy na miejscu osobiście.

Przyjazd ten nastąpił w dniu dzisiejszym, a więc słowa dotrzymałem delegacji.

Przybyłem w towarzystwie delegatów zainteresowanych Ministerstw. Przybyłem po uprzedniej rozmowie z p. Premierem, który, jak i Vicepremier, są obaj zainteresowani tą sprawą chełmską.

Po moim przyjeździe do Warszawy po okresie świątecznym—poinformuję p. Premiera i cały Rząd o tem, co tu zastałem.

Dziś oświadczam, że ten stan rzeczy dłużej trwać nie może i nie powinien. Wszystko co ja będę mógł uczynić jako minister Komunikacji, aby wyjść z tego impasu—to uczynię. Oczywiście sprawa naczelną — to zagadnienie kredytów. W tej sprawie nie mogę dziś dać żadnych wyraźnych oświadczeń czy zobowiązań.

Moim staraniem będzie spowodować uchwałę Rady Ministrów w sprawie zaczętej a niedokończonej budowy. Będę się bardzo cieszyć, gdy uchwała zapadnie i gdy będzie można przystąpić do celowego zużytkowania zaczętego a niedokończonego dzieła.

Tyle powiedział p. minister Ulrych.

A teraz jakie można wyprowadzić wnioski?

Wiadomą jest rzeczą, że sprawa chełmska będzie napewno załatwiona. Prawdopodobnie budynki będą wykonane.

Jednak nie przesądza to sprawy. Wniosek taki wyprowadzić można z takiej okoliczności. P. minister Ulrych zapytał przedstawicieli władz wojskowych, czy dla potrzeb wojska nadają się te budynki.

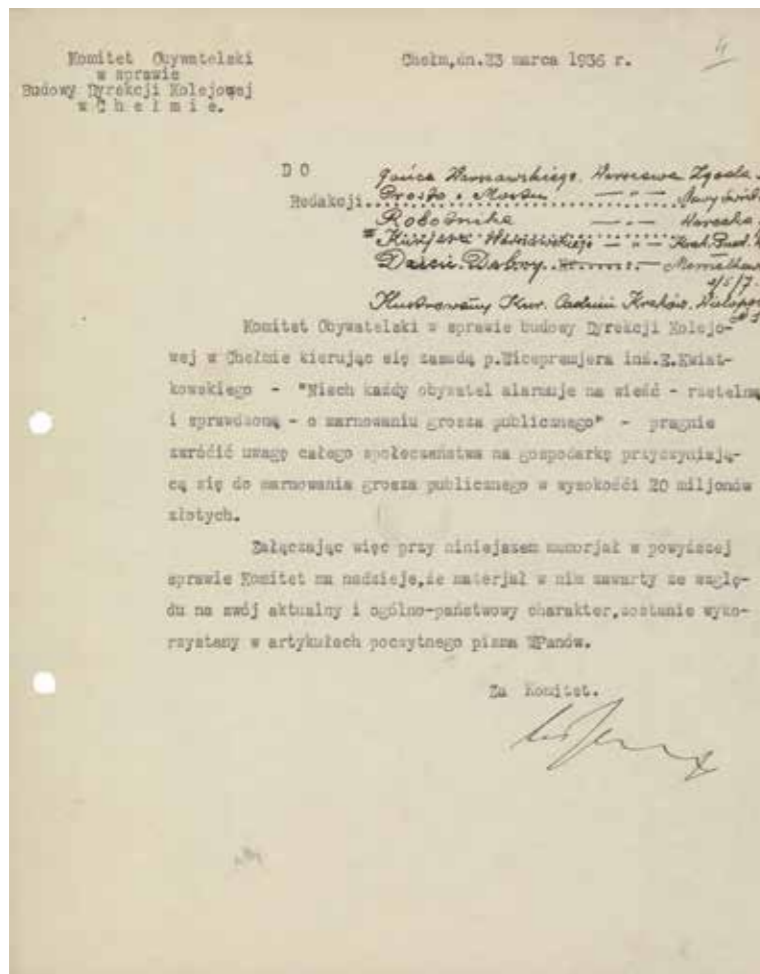
Pytanie to padło już po oględzinach i konferencji.

Również na pytanie przedstawicieli prasy czy dyrekcja przeniesiona zostanie do Chełma p. minister Ulrych odpowiedział nie dał.

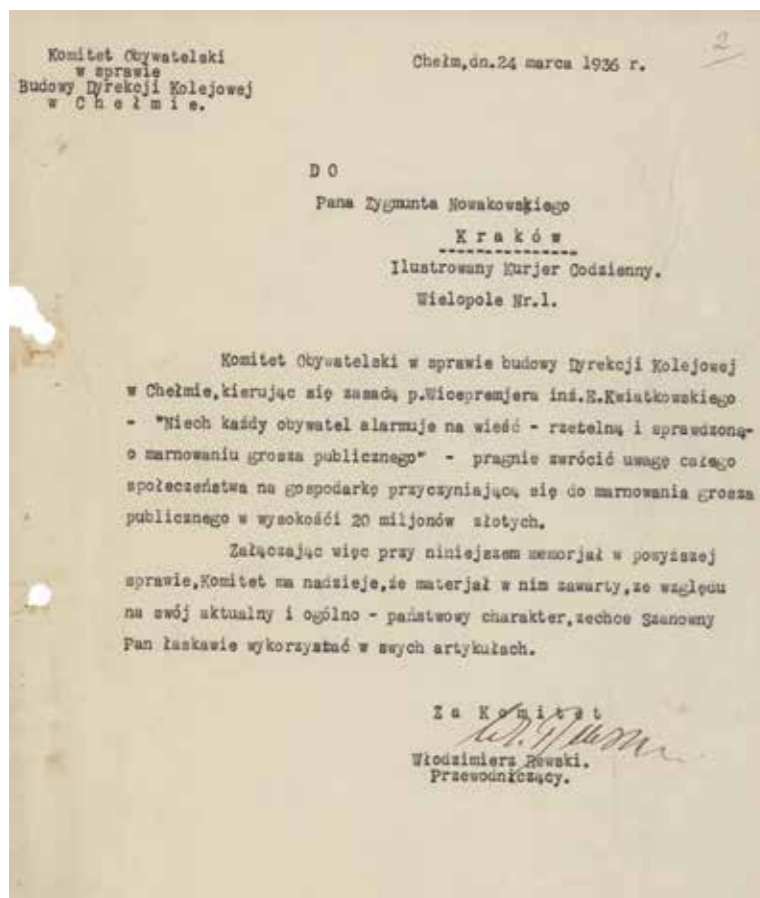
Wyjaśnienie definitywne w tej sprawie nastąpi po konferencjach, które odbędą się w Warszawie.

[pisownia oryginalna]

Minister komunikacji zwiedził „umarłe miasto”. Prawdopodobnie dyrekcja kolejowa nie zostanie przeniesiona do Chełma. „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 102, s. 4.



Pismo Komitetu Obywatelskiego do redakcji gazet w sprawie budowy Dyrekcji Kolejowej w Chełmie; 23 marca 1936 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 4.

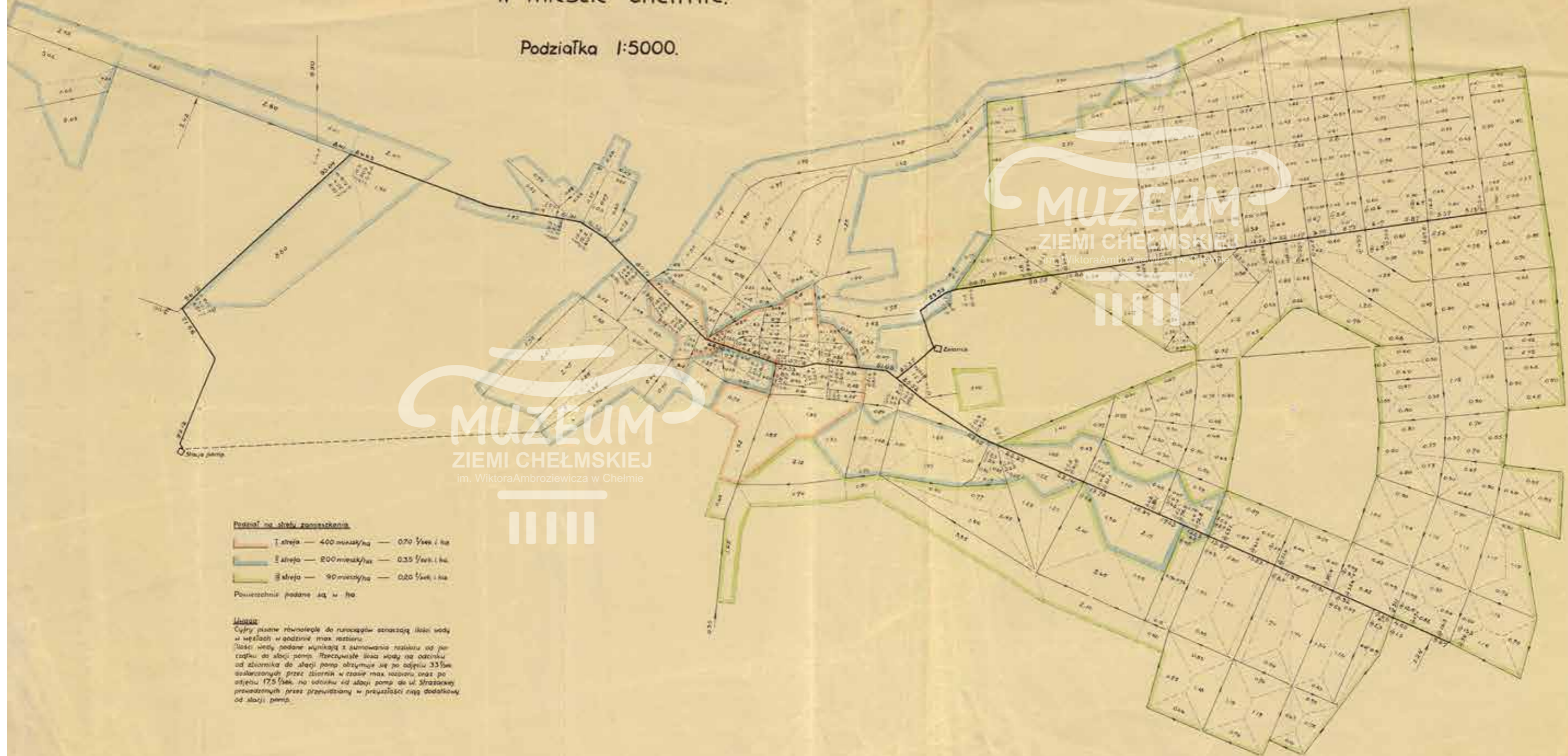


Pismo Komitetu Obywatelskiego do Zygmunta Nowakowskiego („Ilustrowany Kurjer Codzienny”) w sprawie budowy Dyrekcji Kolejowej w Chełmie; 24 marca 1936 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 749, k. 2.



Obliczenie sieci wodociągowej w mieście Chełmie.

Podziałka 1:5000.



Podział na strefy zapotrzebowania

I strefa — 400 mm/ha — 0,70 l/s/ha
 II strefa — 200 mm/ha — 0,35 l/s/ha
 III strefa — 90 mm/ha — 0,20 l/s/ha

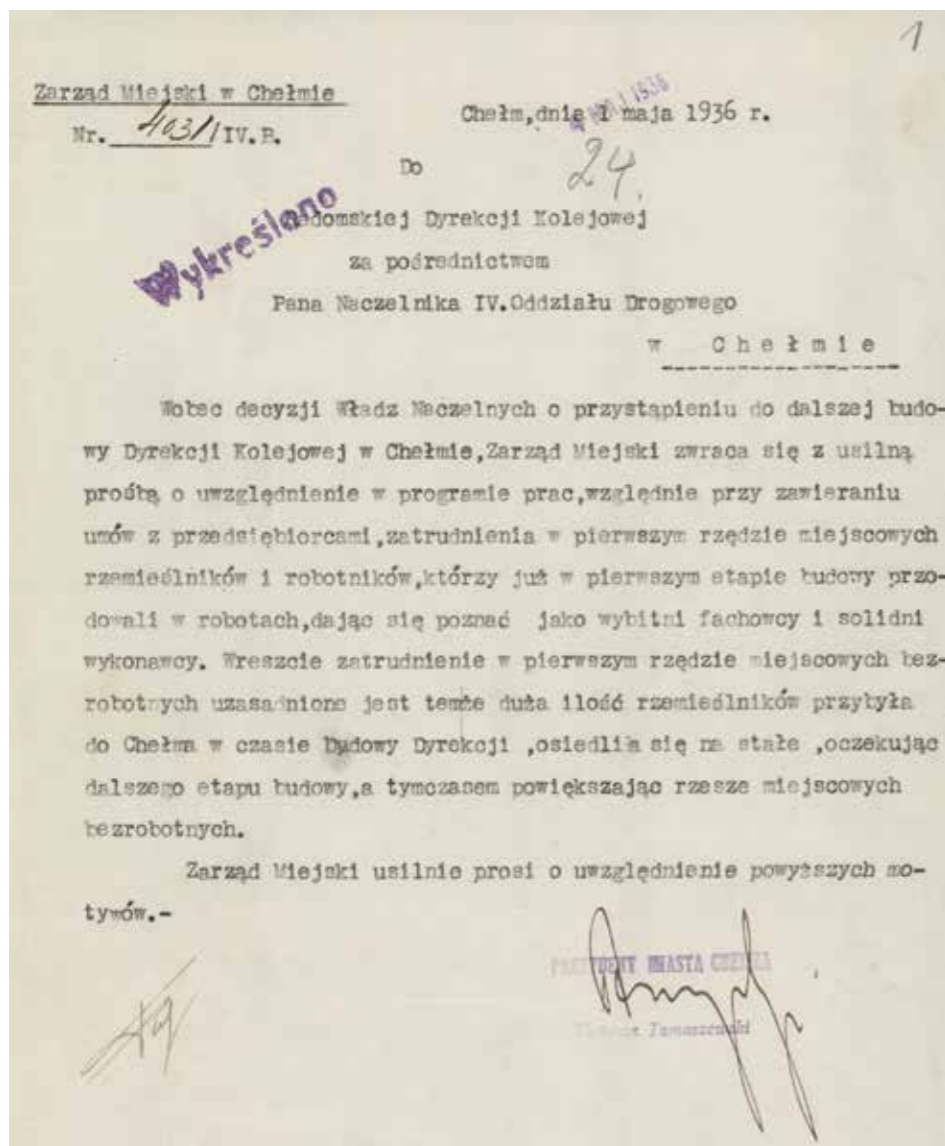
Powierzchnie podane są w ha

Uwagi:
 Cyltry piasek zwinolepę do rurociągów oznaczają ilość wody w metrach w godzinie max. zapotrzebowania.
 Sieci wody podane wynikają z założeń technicznych od porządku do stacji pomp. Rozliczenia ilości wody na odcinku od zbiornika do stacji pomp obliczono się po odjęciu 33% oszczędności przez szereg w czasie max. zapotrzebowania oraz po odjęciu 17,5% na odcinku od stacji pomp do ul. Stróżowskiej przewidzianych przez przepisy w przyszłości przez dodatkową od stacji pomp.

Projekt wodociągów m. Chełma.	Zał: 2.	Projektowali: <i>[Signature]</i> Warszawa 1936
-------------------------------	---------	--

Projekt wodociągów miasta Chełm; 1936 r.
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie,
 zbiór planów różnych urzędów, sygn. 082.





Pismo nr 4031/IV.B Zarządu Miejskiego w Chełmie do Radomskiej Dyrekcji Kolejowej, za pośrednictwem Naczelnika IV Oddziału Drogowego w Chełmie, z prośbą o zatrudnienie miejscowych rzemieślników w związku z przystąpieniem do dalszej budowy Dyrekcji Kolejowej w Chełmie; 1 maja 1936 r. zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 750, k. 1.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Chełmie. Kontrola budowy gmachów Dyrekcji przez Komisję Ministerialną, przedstawicieli władz państwowych i samorządowych oraz przedstawicieli prasy. Na rewersie odręcznie napis: *Chełm - Budynek dyr. Kolejowej / Rutkowski - Lublin / 11. IV.* zbiory: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. I-G-2876 (1).



Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Chełmie. Kontrola budowy gmachów Dyrekcji przez Komisję Ministerialną. Widoczni m.in.: Minister Komunikacji Juliusz Ulrych (w pierwszym rzędzie trzeci z lewej), Wojewoda Lubelski dr. Józef Roźniński (trzeci z prawej). Na rewersie odręcznie napis: *Rutkowski - Lublin / 11. IV. / Chełm Budynek dyr. kolejowej / Komisja ministerialna.* zbiory: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. I-G-2876 (3).



Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Chełmie. Kontrola budowy gmachów Dyrekcji przez Komisję Ministerialną. Minister Komunikacji Juliusz Ulrych na szczycie niedokończonego gmachu głównego Dyrekcji Kolejowej. Na rewersie odręcznie napis: *Chełm Budynek dyr. kolejowej / p. Min. Kom. Ulrych na szczycie niedokończonego budynku / Rutkowski - Lublin / 11. IV.* zbiory: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. I-G-2876 (2).



KRONIKA NADBUŻAŃSKA

Budowa gmachów Dyrekcji Kolejowej w Chełmie Wznowienie robót!

W wyniku starań Komitetu Obywatelskiego i interwencji Zarządu Miejskiego m. Chełma zapadła decyzja rozpoczęcia jeszcze w r.b. robót nad dokończeniem budowy gmachów dla Dyrekcji Kolejowej w Chełmie.

W związku z powyższym wyasygnowany został kredyt w wysokości 3.000.000 zł. w bież. roku budżetowym.

Po powierzeniu robót jednej z firm budowlanych w drodze przetargu, nastąpi niezwłoczne uruchomienie robót.

[pisownia oryginalna]

Budowa gmachów Dyrekcji Kolejowej w Chełmie Wznowienie robót!, „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 34 (214), s. 1.





Widok miasta z lotu ptaka; wrzesień 1937 r.
 zbiory: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział
 w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 1972.





Plan orientacyjny miasta Chełm; 1937 r.
 zbiory: Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora
 Ambroziewicza w Chełmie, nr inw. MZCh/H/1100.



O d p i s

DIREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w Radomiu
Wydział Drogowy
Nr. III-5c/50/17/37

Radom, dnia 22 grudnia 1937 r.

Do
Zarządu Miejskiego m. Chełma
Odpis D04

Okradlenie sprawy budowa gmachu Dyrekcji i Kolonii mieszk. w Chełmie.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu zawiadamia, że roboty przy dokończeniu Gmachu Dyrekcji i Kolonii mieszkalnej w Chełmie zostały oddane Zjednoczonym firmom i w najbliższych dniach będzie zawarta z nimi umowa.

Do robót firmy mają przystąpić w m-cu styczniu 1938 r. ukończenie robót przewidziane w m-cu sierpniu 1939 roku.

W związku z powyższym Dyrekcja, w powołaniu się na uchwałę Rady Miejskiej z dnia 2.IV.1927 r. i protokół konferencji odbytej w dniu 29.IV.1930 roku, prosi o powiadomienie w sprawach poruszonych w tym protokole, a mianowicie:

- 1/ przyłączenia majątku Starostwo-Obłonie do gminy miasta Chełma.
 - a/ czy teren majątku Starostwo-Obłonie został włączony do miasta
 - b/ czy dokonane przekształcenia działek w związku z przeprowadzeniem ulicy od dworca kolejowego do Gmachu Dyrekcji /Aleja J. Piłsudskiego/
 - c/ czy dokonano zmiany gruntu kościelnego, celem połączenia terenu Kolonii z ulicą Brubieszowską/koło rogatki/
- 2/ Zabrukowania ulic.
 - a/ czy ulice łączące miasto z Kolonią Kolejową zostały zabrukowane /do granicy Kolonii/: Aleja J. Piłsudskiego, ulice Szwoleżerów i 2 ulice łączące Kolonie z szosą Brubieszowską
- 3/ Wodociągów i kanalizacji

a/ czy Zarząd Miejski przewidział zaopatrzenie w wodę również Kolonii Kolejowej, obecnie ułożonym przez Zarząd wodociągami i w razie twierdzącym na jakich warunkach.

Ze względu na ustalony termin dokończenia budynków, zachodzi konieczność przystąpienia do robót wodociągowych na terenie Kolonii na początku 1938 roku. Powyższe dotyczy również budowy sieci kanalizacyjnej.

- 3/ Oświetlenia elektrycznego
 - a/ czy w wyżej podanym terminie Zarząd Miejski dostarczy potrzebną energię elektryczną dla oświetlenia ulic i domów na Kolonii i na jakich warunkach. Dane o ilości potrzebnej energii będą zakomunikowane dodatkowo.

Dyrekcja prosi o rychłą odpowiedź, gdyż bez wyjaśnienia poruszonych spraw nie może ułożyć szczegółowego programu robót przy dokończeniu Gmachu i Kolonii mieszkalnej w Chełmie.

NACZELNIK SŁUŻBY DRUGOJ
/-/ St. Fogorski

Za zgodność :

Odpis pisma nr III-5c/50/17/37 Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, Wydział Drogowy do Zarządu Miejskiego miasta Chełm, informującego o powierzeniu prac nad dokończeniem gmachu Dyrekcji i Kolonii Mieszkalnej zjednoczonym firmom; 22 grudnia 1937 r. zbiori: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 1935, bez paginacji.

Zarząd Miejski w Chełmie

Chełm, dnia 29 grudnia 1937 r.

Do
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw.
w Radomiu

W odpowiedzi na pismo z dnia 22 grudnia nr. III-5c/50/17/37 Zarząd Miejski w Chełmie, zawiadamia, że: 1/ a/ teren majątku Starostwo-Obłonie został w formie ostatecznej włączony do miasta Chełma, b/ przekształcenie działek nie zostało ukończony w powodu przeszkód formalnych a mianowicie brak przeprowadzonych planów zabudowania. Został natomiast sporządzony i uchwalony przez Radę Miejską szereg planów budowy terenów pod dworce i terenami Dyrekcji, które nie zostały liczone wobec kilkuletniego wstrzymania budowy i braku środków na wykupienie gruntów pod ulicę. Obecnie ukończono sprawę budowy Dyrekcji Zarząd Miejski rozpoczął na posępowanie wyłączenia gruntów pod Aleję Marszałka Piłsudskiego. c/ z tych samych powodów nie dokonano zmiany gruntu kościelnego szkolny wyjątkowo do Kurii Biskupiej z odpowiednią umową.

2/ Odmownie zabrukowania ulic przeprowadzono jedynie zabrukowanie ulicy Szwoleżerów do granicy terenów kolejowych.

3/ Projekt budowy wodociągów przewiduje zaopatrzenie w wodę kolonii kolejowej i Dyrekcji. Warunki dotychczas posiadają do załatwienia. Sieć kanalizacyjna narazie nie jest projektowana.

4/ Energię elektryczną Zarząd Miejski dostarczy w potrzebnej ilości na warunkach odwołanych dodatkowo.

Komunikując o powyższym Zarząd Miejski proponuje odbycie wspólnej konferencji dla ustalenia i omówienia szczegółowego programu robót i kosztów z

ten związanym.

W szczególności prosimy o dostarczenie nam przed posiadanym odpisem planu sieci wodociągowej na terenach Dyrekcji oraz umożliwienie ustalenia punktów dotychczas do sieci miejskiej. Sprawa ta jest o tyle pilna, że projekt zatwierdzony przez Ministerstwo przewiduje szalenie Dyrekcji ze zbiornika na Górce Antedrańskiej budowa którego nie została wykonana z powodu nie rozstrzygnięcia przez władze sprawy sprzeciwu władz kościelnych. Na razie zatem woda musi być dostarczana bezpośrednio ze stacji pomp za pomocą hydrantów i nieobciąża konieczność zorientowania się czy nie zajdzie potrzeba zmocnienia stacji. W sprawie budowy sieci ulicznej ustalona w programie robót na rok 1938/39 ulegnie zmianie.

© terminie konferencji Zarząd Miejski prosi zawiadomić kilka dni naprzód.

Pismo nr 13815/IV.KW Zarządu Miejskiego w Chełmie do Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu dotyczące zobowiązań miasta Chełm w związku z budową gmachu Dyrekcji i Kolonii Mieszkalnej w Chełmie; 29 grudnia 1937 r. zbiori: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Akta miasta Chełma, sygn. 1935, bez paginacji.

Konferencja w sprawie Dyrekcji Kolejowej

Przed paru dniami odbyła się w Zarządzie miasta konferencja przedstawicieli radomskiej Dyrekcji Kolejowej z przedstawicielami miasta. Ze strony Dyrekcji uczestniczyli w konferencji P.P. Nacz. Dyr. Tarwid, Naczelnicy, Wydziałów i Radca Prawny.

Miasto przyjęło na siebie jeszcze w r. 1927 daleko idące zobowiązania. Miało wykonać na swój koszt wiele robót, których przy obecnym stanie finansowym miasta wykonać nie może. Przedstawiciele miasta uznali, że zobowiązania z r. 1927 są wiążące, chodzi tylko o wyszukanie źródeł finansowych, które umożliwiłyby ich wykonanie.

Za najpilniejsze prace uznano: Wybudowanie Alei

Marszałka Piłsudskiego, uzbrojenie ulic, (bruki nowoczesne, chodniki, wodociągi, kanalizacja) wybudowanie 3 ulic łączących miasto z terenem dyrekcyjnym, dostawę wody i prądu, wybudowanie szkoły powszechnej.

Obie strony wykazały maksimum dobrej woli, to też jest nadzieja, że trudności jakie istnieją uda się szczęśliwie przezwyciężyć. W najbliższej przyszłości ma się odbyć konferencja u P. Wojewody. Celem konferencji będzie znalezienie źródeł kredytowych przy pomocy których będzie mogło miasto zobowiązanie swe wypełnić.

[pisownia oryginalna]

Konferencja w sprawie Dyrekcji Kolejowej, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 15 (247), s. 1.



INSPEKTORAT OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

L.dz. 2874/tj.38.

WARSZAWA, dnia 2 VI 1939 r.

Uzgodnienie projektu gmachu DOKP w Chełmie pod względem opł.

TAJNE

Dyrektor Departamentu Utrzymania i Budowy Ministerstwa Komunikacji
przez Dyrektora Biura Wojkowego

W sprawie

W odpowiedzi na pismo Nr TW 5034/38 w sprawie projektu gmachu DOKP w Chełmie komunikuję, że Pan Inspektor Obrony Powietrznej Państwa akceptuje projekt gmachu dla DOKP w Chełmie, jak również nie podnosi zastrzeżeń co do sposobu wyłączenia samego gmachu. Projektowany schron miałby być wytrzymały na bombę burząco o wadze 100 kg. t.j. II kategorii, zaopatrzony w skuteczną wentylację i należałby zamieszkać.

1 sat.

z r. Szef Sztabu

Michałowski/
pł.k.rył.

3

Pismo nr 2874/tj.38 Inspektora Obrony Powietrznej Państwa do Departamentu Utrzymania i Budowy Ministerstwa Komunikacji przez Dyrektora Biura Wojkowego w sprawie uzgodnienia projektu gmachu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Chełmie pod względem ochrony przeciwlotniczej; 9 czerwca 1938 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie T.96 Budowa i przebudowa (... schronu Gmachu Ministerstwa Komunikacji i DOKP w Chełmie (...), sygn. 1605, k. 36 (226).

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Departament Ogólny

Warszawa, dnia 10 czerwca 1939 r.

Nr. O.Org. 131/3/39

Określenie w sprawie przesiedlenia DOKP z Radomia do Chełma.

Do: Poniżej Dyrektorów Dep. II, III, IV, V, VI, Gabinetu Ministra, Biura Personalnego, Biura Wojskowego i Sanitarно-Kolejowego.

Proszę pismo przesyłać do wiadomości i przez Poniżej Dyrektora o poleceniu realizacji w zakresie instalacji Ministerstwa. Jakże należy wykonać urządzenia, aby przeniesienie Dyrekcji mogło się odbyć w ustalonym terminie i w sposób najtańszej sprawy, z uwzględnieniem przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych Radomia planu przesiedlenia, przesyłać do zażytkownika Pisma do wiadomości.

Niniejszym polecając do Dep. I przygotować ten projekt potrzebnej uchwały Rady Ministrów, który w najbliższych dniach po zaakceptowaniu go przez Pana Ministra Pisma przesyłać.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
DEPARTAMENT OGÓLNY
1939.06.10

Pismo nr O.Org.131/2/39 Ministerstwa Komunikacji, Departament Ogólny do Dyrektorów Departamentów II, III, IV, V, VI Gabinetu Ministra Kolei, Biur: Personalnego, Wojskowego i Sanitarно-Kolejowego w sprawie przeniesienia Dyrekcji z Radomia do Chełma; 30 czerwca 1939 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie [T.8 Sprawa przeniesienia D.O.K.P z Radomia do Chełma], sygn. 242, k. 1.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Warszawa, dnia 10 lipca 1939 r.

Nr. O.Org. 131/3/39

Określenie w sprawie projektu przesiedlenia DOKP z Radomia do Chełma.

Do: Pana Prezesa Rady Ministrów

Wam zaszczyt przedłożył Panu Premierowi w załączeniu projekt uchwały Rady Ministrów o przesiedleniu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu do Chełma z prośbą o zarządzenie umieszczenia go na porządku dziennej obrady Rady Ministrów.

Posiadam sobie wyjątek z załączenia, że wobec uchwały Rady Ministrów z 20 maja 1927 r. o przyznaniu m.i. kredytu na rozpoczęcie budowy gmachu D.O.K.P. w Chełmie i utworzeniu Komitetu Ekonomicznego Ministrów z dnia 23 kwietnia 1926 r., w sprawie umieszczenia tej budowy /odpis załączony/, nie zaobdali potrzeby międzyministerialnego uzgodnienia niniejszego projektu uchwały Rady Ministrów.

Sprawa stała się aktualna dzięki przewidzianemu umieszczeniu w urzędniu gmachu urzędowego i budynków mieszkalnych dla pracowników D.O.K.P. w Chełmie. Posostawienie nadal Dyrekcji w Radomiu byłoby połączone z kosztami opłacania czynszu za lokale DOKP w Radomiu, mieszczące się w domach prywatnych oraz z kosztami konserwacji nowowybudowanych domów w Chełmie.

Jako termin rozpoczęcia czynności przez D.O.K.P. w Chełmie, projektuję dzień 1 października br. w samej jednak uchwale Rady Ministrów termin ten, wain zdania,

Pismo nr O.Org.131/3/39 Ministra Komunikacji do Prezesa Rady Ministrów w sprawie projektu uchwały Rady Ministrów dotyczącej przeniesienia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych do Chełma; 10 lipca 1939 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie [T.8 Sprawa przeniesienia D.O.K.P z Radomia do Chełma], sygn. 242, k. 2.

Projekt uchwały Rady Ministrów dotyczącej przeniesienia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z Radomia do Chełma; 1939 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie [T.8 Sprawa przeniesienia D.O.K.P z Radomia do Chełma], sygn. 242, k. 3.

nie powinien być podany, ze względu na to, że mogą zajść okoliczności, niezależne od działu komunikacji, które nie pozwolą na doświadczenie tego terminu.

W projekcie uchwały zamieszczam też klauzulę, obowiązującą Ministra Komunikacji do umieszczenia tymczasowo części biur Dyrekcji Chełmskiej w innej miejscowości. Zamieszczony byłby to wyjątek z tego powodu, że na 60% około 200 pracowników nie straszyłby skłonić w budynkach P.K.P., a według posiadanych informacji, w Chełmie brak jest na razie wolnych mieszkań prywatnych. Przynajmniej, że z tego powodu trzeba będzie dwa wydzielone Dyrekcji najbliżej z kierownictwem Dyrekcji związanych, umieścić w Radomiu lub w innej miejscowości.

Odpis niniejszego pisma przesyłać równocześnie Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Ministrowi Spraw Wojskowych.

W. ULRYCH
MINISTER

Nr. O.Org. 131/3/39

Warszawa, dnia 10 lipca 1939 r.

Pana Dyrektora Departamentów: II, III, IV, V, VI, Biura Personalnego, Biura Wojskowego i Gabinetu Ministra.

Wskazania do wiadomości. Wskazania pisma z 20 czerwca 1939 r.

Nr. O.Org. 131/2/39

UCHWAŁA RADY MINISTRÓW

Z dnia 1939 r. w sprawie przeniesienia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu do Chełma.

Na podstawie art. 17 ust. 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa "Polska Kolej Państwowa" /Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 82 poz. 705/ zarządza się co następuje:

§ 1.

Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Radomiu przenosi się do Chełma.

Minister Komunikacji może część biur Dyrekcji ze względu na lokalnych umieścić tymczasowo w innej miejscowości.

§ 2.

Wykonanie niniejszej uchwały porucza się Ministrowi Komunikacji, który oznaczy termin rozpoczęcia czynności przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Chełmie.

PREZES RADY MINISTRÓW

MINISTER KOMUNIKACJI



Uzasadnienie projektu uchwały.

W roku 1927 postanowiono przenieść Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych z Radomia do Chełma, w związku z czym Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 20.V.1927r. uchwaliła przyznać ośrodkowi kredyt na rozpoczęcie budowy gmachów dla biur dyrekcji oraz kompleksu budynków mieszkalnych dla jej pracowników w Chełmie.

Sprawa przeniesienia była odkładana z powodu braku kredytów na wykończenie budowy, dopiero Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwalił z dnia 23 kwietnia 1930r. postanowił ukończyć rozpoczętą w Chełmie budowę.

Z dniem 1.IX.br. budowa ta została ukończona, nie więc nie stoi na przeszkodzie, by przeniesienie dyrekcji dokonać i uniknąć dalszych kosztów opłacania nocnego ta lokalu Dyrekcji w Radomiu mieszczącego się w domach prywatnych.

Miasto Chełm zostało wybrane na siedzibę dyrekcji z następujących względów:

Racon jako siedziba dyrekcji jest punktem na dojeżdżalnym, gdyż nie znajduje się w punkcie centralnym okręgu dyrekcyjnego. Racon oddalony jest od granicy zachodniej dyrekcji o 100 km., a od granicy wschodniej dyrekcji o 400 km.

Odległość szlaków kolejowych połączeń na południe od Radomia wynosi 1069 km., a na zachód od Radomia 107 km.

Biura Dyrekcji znajdują się w osiedlu różnorodnych mieszkań, w budynkach ciemnych i nieprzygotowanych do tego celu.

Na przeniesienie dyrekcji do Chełma przesławiły względy natury technicznej, z uwagą na jego centralne położenie w stosunku do całego okręgu dyrekcji.

Dyrektor wyżej wymienionych instytucji, za przesłaniem dyrekcji do Chełma przesławiły również względy natury społeczno-państwowej, a w szczególności chęć podniesienia pod względem kulturalnym i gospodarczym standardów dotychczas wszechstronnie niskiej województwa lubelskiego.

Był art.17 ust.4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24.IX.1926r. o utworzeniu przedsiębiorstwa "Polskie Koleje Państwowe" /Dr. S. Chłapowski, 1926/ ilość i siedziby dyrekcji ustala Rada Ministrów.

Podczas dotychczasowej uchwały Rady, z których wyżej była mowa, jakkolwiek opierały się na wyżej przytoczonych przesłankach na do konieczności przeniesienia dyrekcji do Chełma, dotyczyły tylko o kredytach na budowę, względnie o konieczności jej kontynuowania, a nie stanowiły wyrażenia, że dyrekcję z Radomia przenieść do Chełma, zamieszkać obecnie konieczność powzięcia w tym względzie formalnej uchwały.

Funkcją w nowoczesnych budynkach mieszkalnych w Chełmie, znajdują się obecnie tylko dla 600 rodzin pracowników, ilość zaś urzędników dyrekcji radomskiej wynosi 800, z czego konieczność przeniesienia na rolę w jednej miejscowości - najzwyczajnie w Radomiu - dwóch wydziałów dyrekcji, najzwyczajnie związanych z kierownictwem dyrekcji.

Z tych powodów konieczne jest upoważnienie Ministra Komunikacji do przeniesienia tymczasowo ośrodku biur Dyrekcji poza Chełm.

BUDOWA KOLONII MIESZKALNEJ K. P. I GMACHU DYREKCJI W CHEŁMIE FOTOGRAFIE Z LAT 1938-1939

PREZYDIUM
Wojewódzkiej Rady Narodowej
WYDZIAŁ KULTURY
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Lublinie
Nr rej. IV-7/22/71
Nr rej. A/99

Lublin, dnia 24 kwietnia 1971 r.

REGISTR ZABYTEKÓW
LUBELSKIE
A/138

DECYZJA
w sprawie wpisania dobra kultury do rejestru zabytków.

Na podstawie art. 4 i 14 ust. 1 Ustawy z dn. 18.II.1967 r. o ochronie dóbr kultury i o muzeach (Dz. U. nr 10, poz. 19) i art. 97 Kodeksu Postępowania Administracyjnego wpisuje się do rejestru zabytków województwa lubelskiego "Budynek zwany "Dyrekcja" w Chełmie w granicach oznaczonych na załączonym planie linii ciągłej, jednocześnie koryguje się granice zespołu starego miasta w Chełmie określone decyzją o wpisaniu do rejestru zabytków woj. lubelskiego pod numerem A/138 z dn. 21 grudnia 1968 r., nr rej. IV-7/18/68 w sposób następujący: na załączonym planie linii przerywanej.

U s t a n o w i a: Budynek "Dyrekcja" zrealizowana w latach 1927-1929 według projektu Adama HUGONOWICZA i Adama PAFKOWICZA jako ośrodek miejskiego samostanowienia urbanistycznego jest jedynym z najlepiej zachowanych obiektów urbanistycznych, świadczącym o siłę, wyjątkowość i dawnych wartościach plastycznych, kompozycyjnych i technicznych architektury architektonicznych zabytków. Obiekt ośrodkowy, kompozycyjny, jest nieodłącznym elementem w całości zespołu, jako dzieła jednego dnia i momentu, świadczącym o walorach tradycji polskiej architektury i urbanistyki.

Korzystając z planu zespołu starego miasta na cała bandzianą, precyzyjnie określono jego granice i polecającą ochronę wartości architektonicznych, urbanistycznych i krajoznawczych.

Decyzji niniejszej na podstawie art. 100 § 1 Kodeksu Postępowania Administracyjnego udaje się wydać natychmiastowej wykonalności. Od decyzji tej przysługują odwołanie do Ministra Kultury i Sztuki za pośrednictwem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie w ciągu 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Sel. 1 - plan
Decyzję strzyżyla: *Wojewódzki Konserwator Zabytków*
mgr Stanisław Kuratowski

1. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Chełmie
2. Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Wydział Kultury w Chełmie
3. Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury w Chełmie
4. Ministerstwo Kultury i Sztuki Zarząd Sztuki i Ochrony Zabytków Warszawa, Krak. Przedm. 15/17

Uzasadnienie projektu uchwały Rady Ministrów dotyczącej przeniesienia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z Radomia do Chełma; 1939 r. zbiory: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie [T.8 Sprawa przeniesienia D.O.K.P z Radomia do Chełma], sygn. 242, k. 4-5.

Decyzja nr KI.IV-7/22/71 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Wydział Kultury, Wojewódzki Konserwator zabytków w Lublinie w sprawie wpisania dobra kultury do rejestru zabytków; 24 kwietnia 1971 r. zbiory: Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.





MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie







MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie

MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie





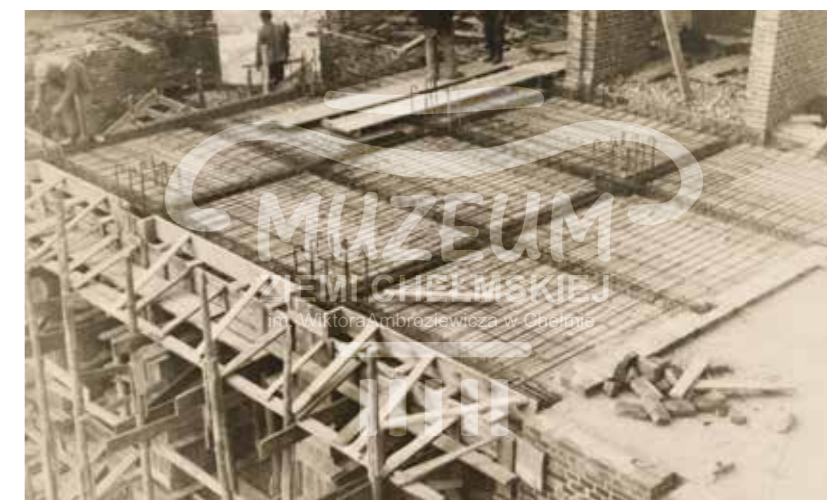
MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie



MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie

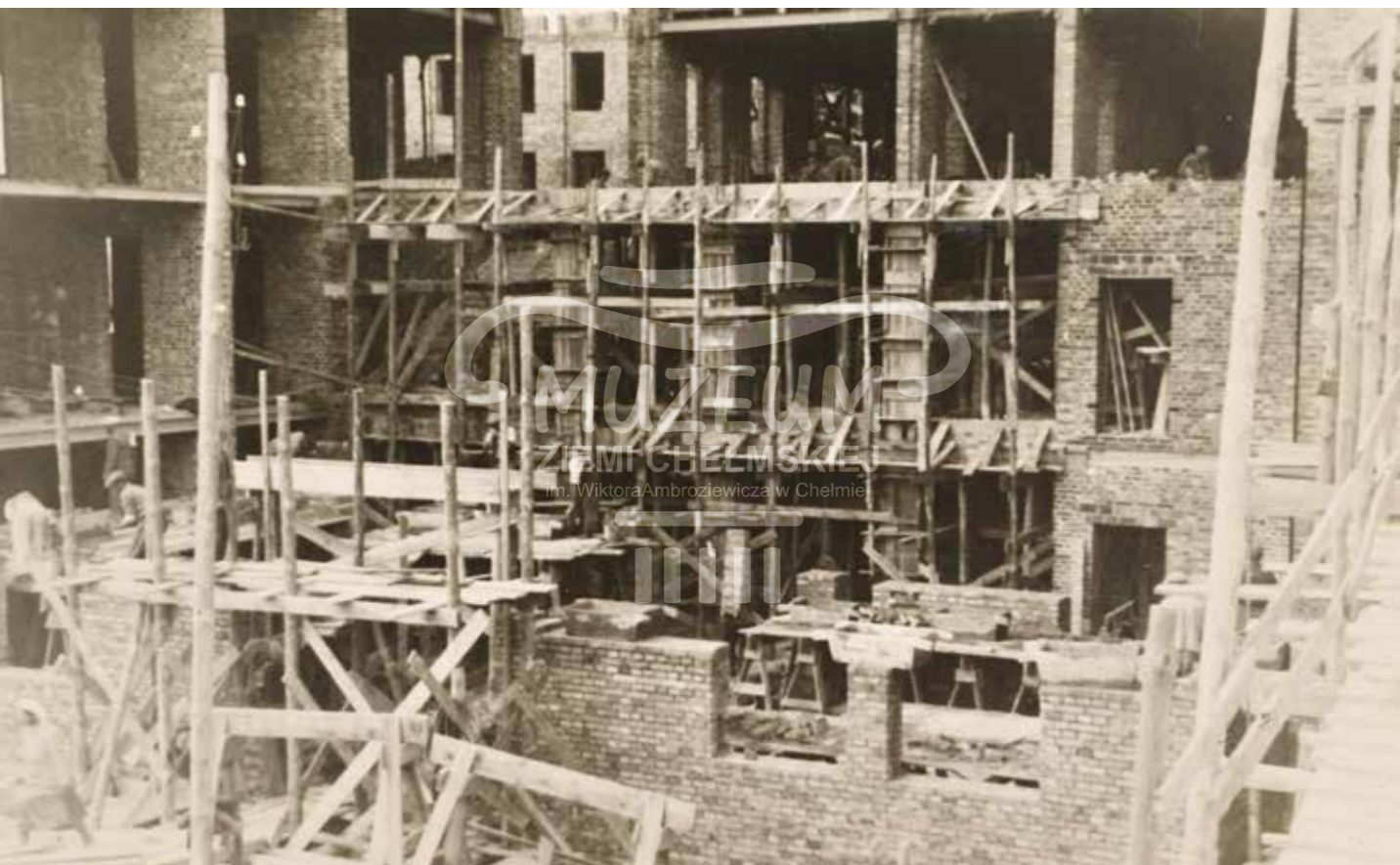


MUZEUM
ZIEMI CHEŁMSKIEJ
im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie















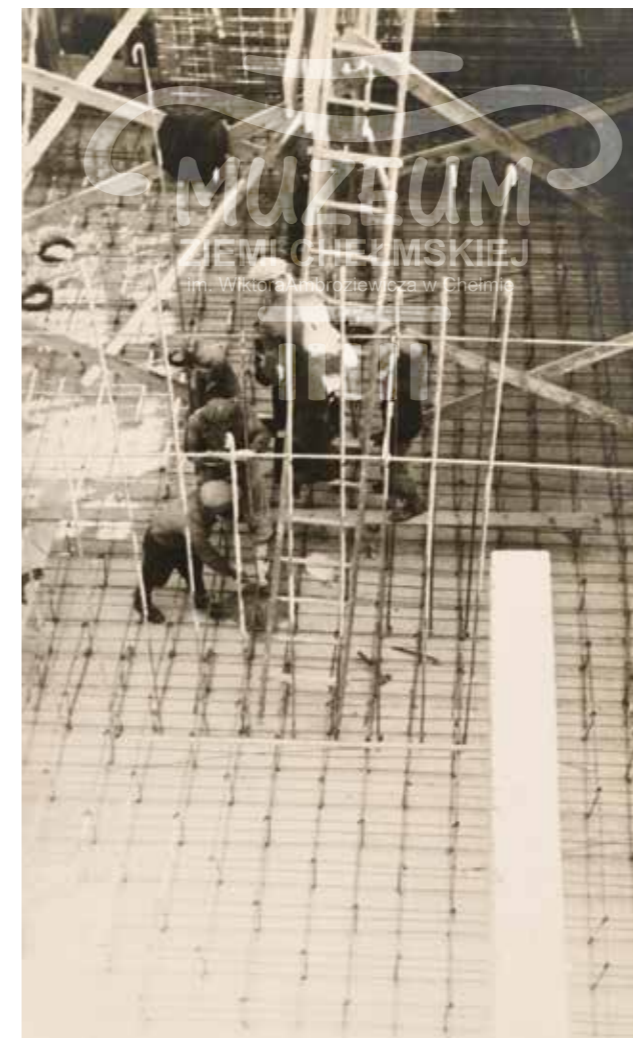


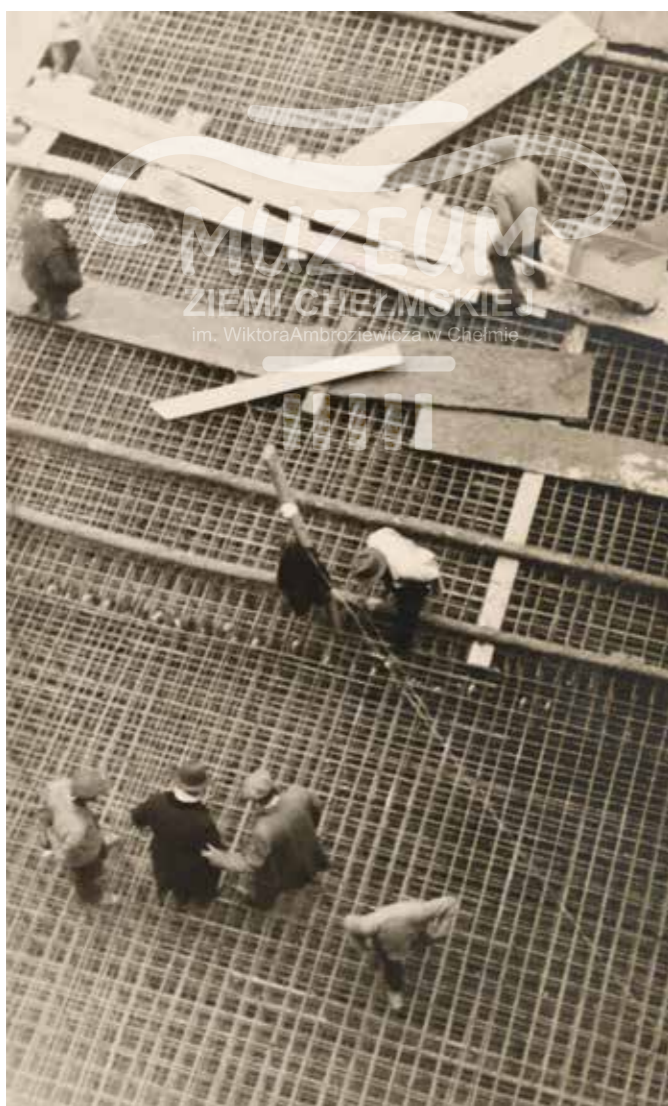


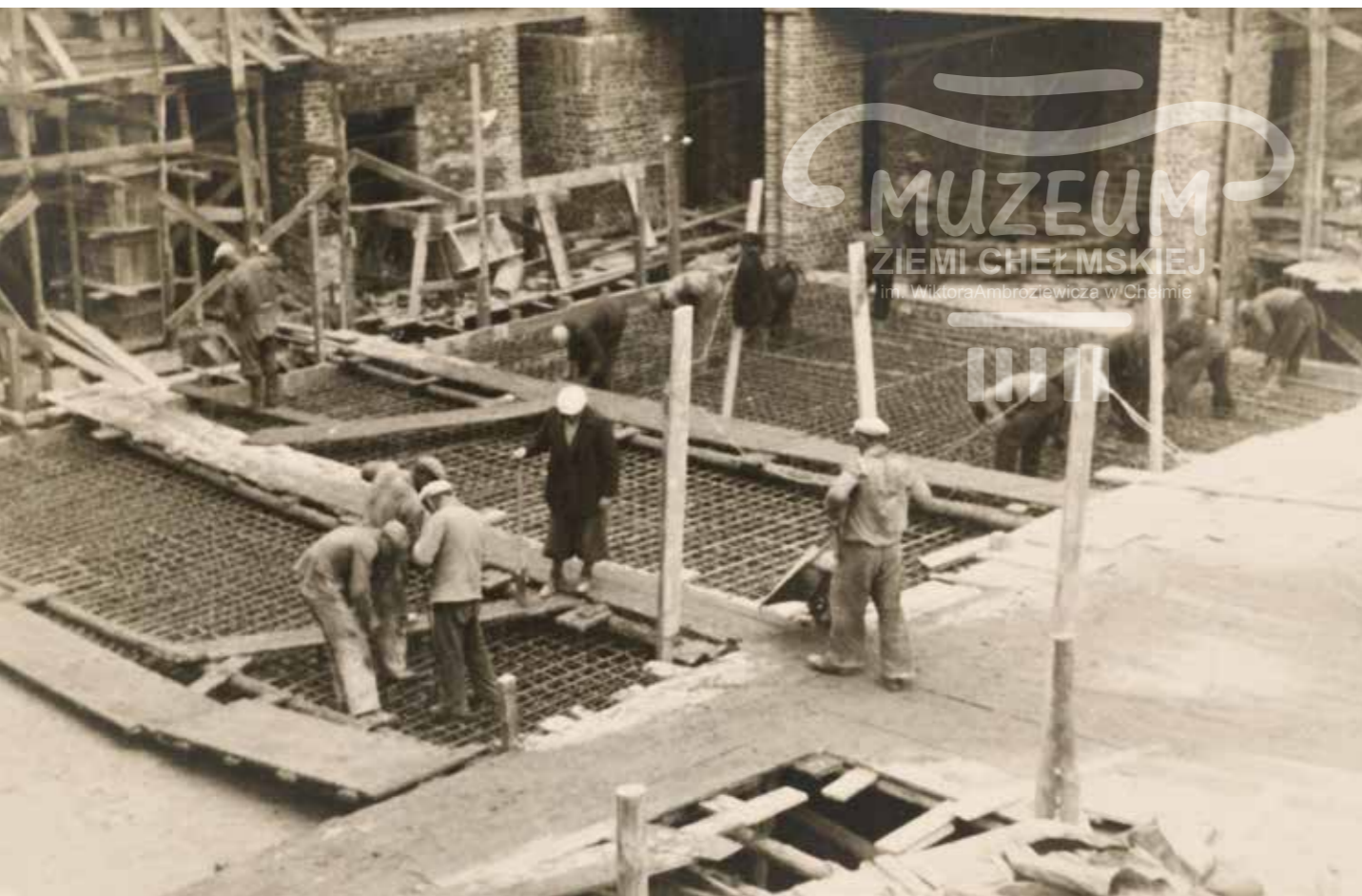


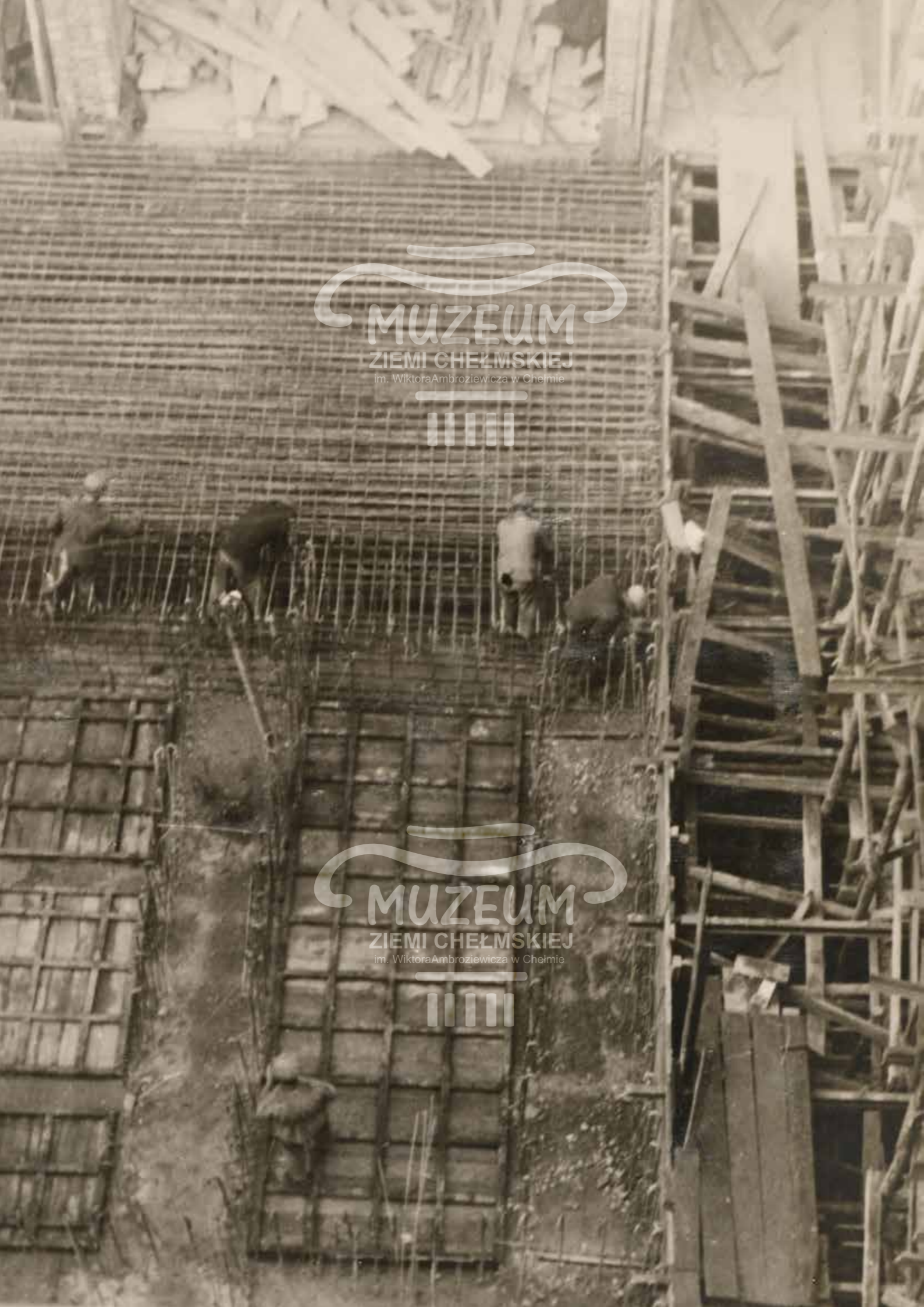








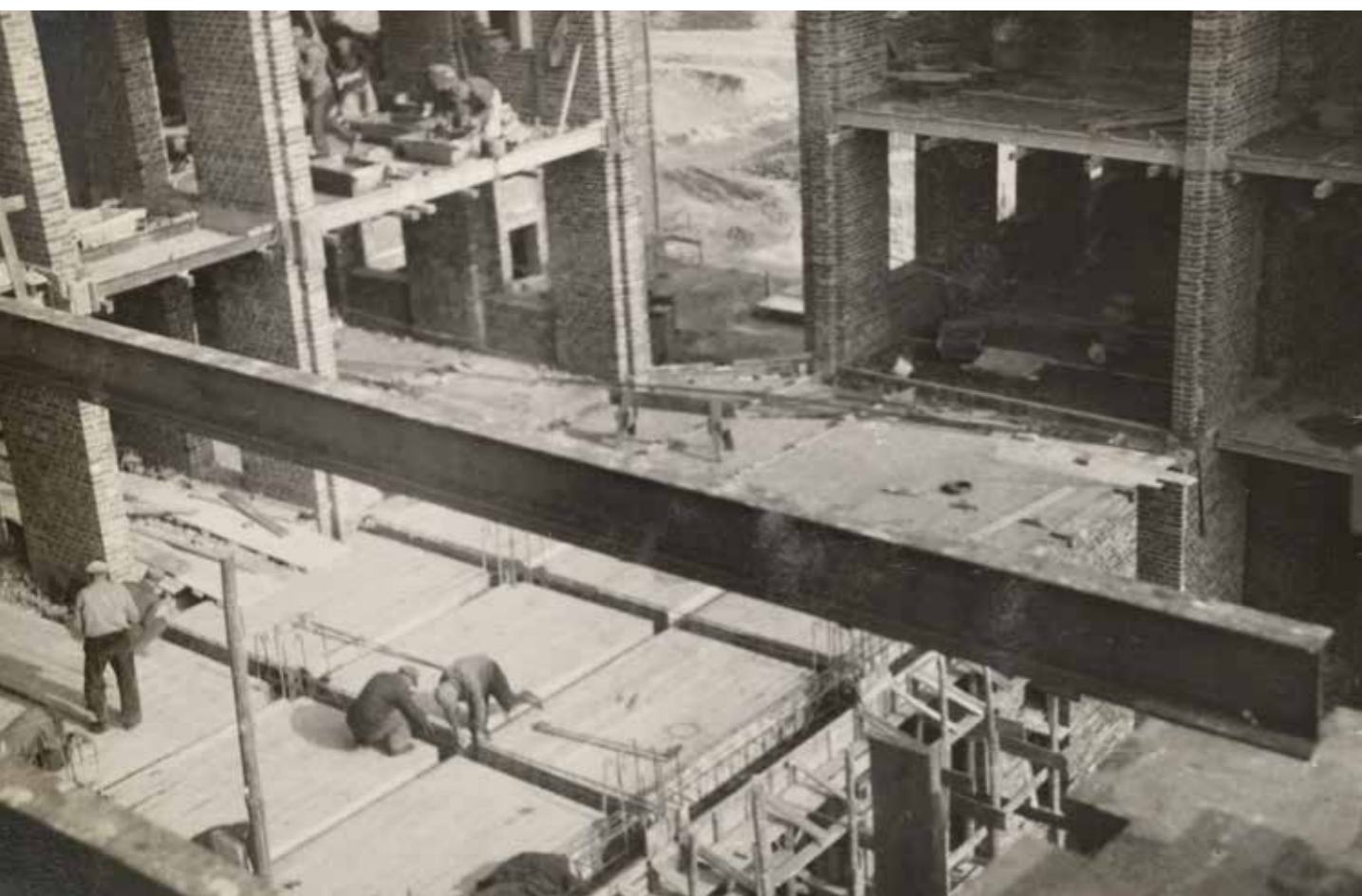






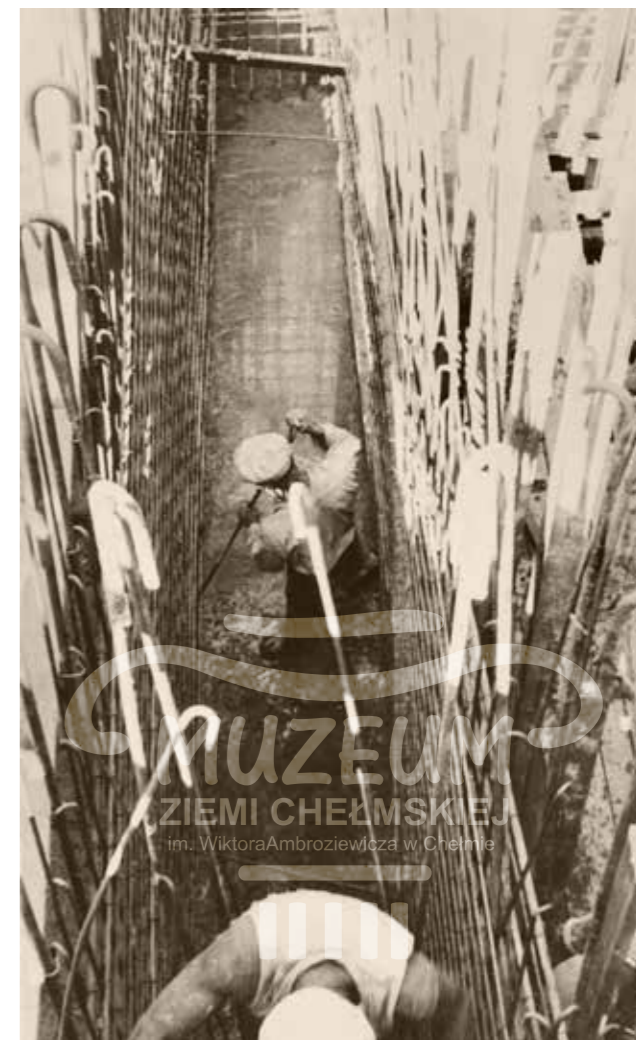


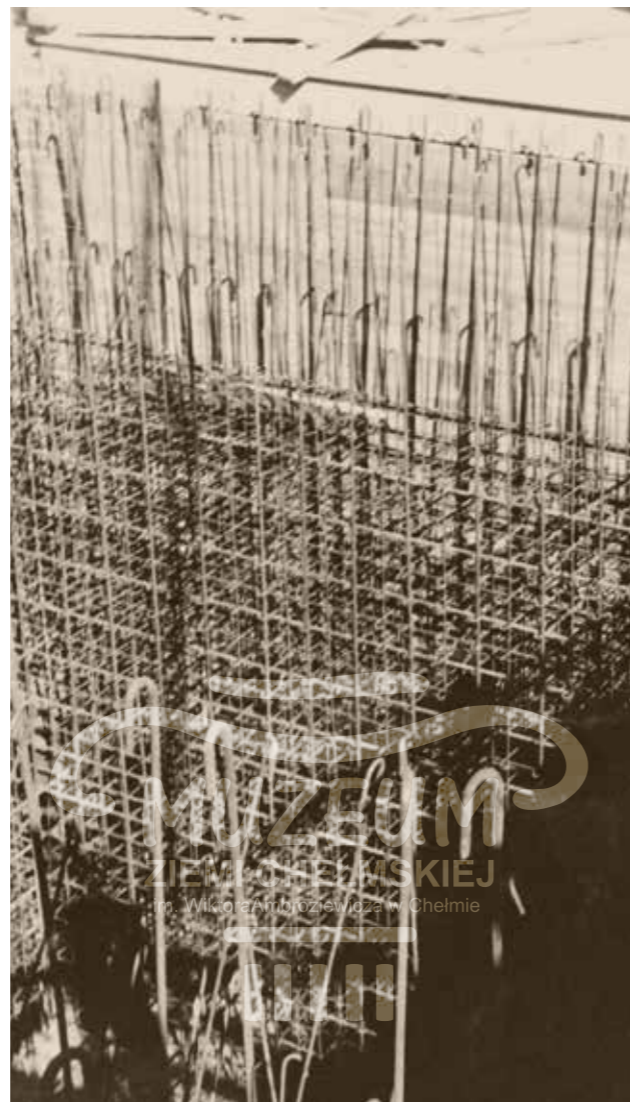
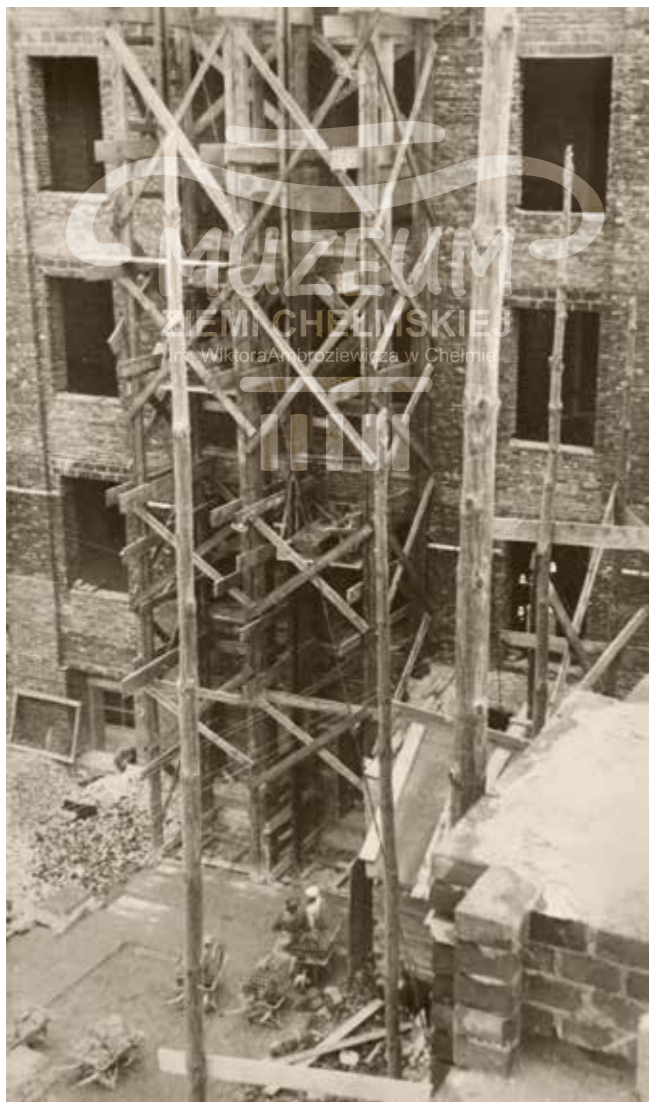




















BIBLIOGRAFIA PRASY

1925 ROK

- *Nowe projekty i plany komunikacji kolejowej*, „Zwierciadło” 1925, nr 20 (96), s. 2.
- *Z posiedzenia Rady Miejskiej*, „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1925, nr 23, s. 2–4.
- *Gospodarka miejska dziś – i plany na przyszłość. (Wywiad z nowym burmistrzem p. Kazimierzem Mastalerzem)*, „Zwierciadło” 1925, nr 27 (103), s. 2.
- *Chełm nie będzie wielkim miastem. Pogłoski a rzeczywistość*, „Zwierciadło” 1925, nr 38 (113), s. 1.

1926 ROK

- *Z posiedzenia Rady Miejskiej*, „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1926, nr 1, s. 5–7.
- *O rozwój miasta Chełma*, „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1926, nr 6, s. 7–8.
- *„Wielki Chełm”. Plan rozbudowy – czy utworzenie nowego miasta? Akcja Magistratu w kierunku pozyskania folw. „Starostwo”*, „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1926, nr 10, s. 3–4.
- *Piękne projekty, a smutna rzeczywistość*, „Zwierciadło” 1926, nr 10 (132), s. 2.
- *W sprawie rozbudowy m. Chełma. Głosy Czytelników*, „Chełmski Kurjer Ilustrowany” 1926, nr 13, s. 4.
- *Budowa tunelu na ulicy Bychawskiej rozpocznie się w przyszłym tygodniu. Kolarze chełmscy otrzymają parcele pod budowę domów mieszkalnych*, „Ziemia Lubelska” 1926, nr 147, s. 2.
- *Z Rady Miejskiej*, „Zwierciadło” 1926, nr 60 (181), s. 4.

1927 ROK

- *Co to znaczy?*, „Zwierciadło” 1927, nr 6 (186), s. 1.
- *Chełm wczoraj, dziś i jutro...*, „Zwierciadło” 1927, nr 11 (191), s. 2–4.
- *Minister Romocki w Chełmie*, „Zwierciadło” 1927, nr 12 (192), s. 3.
- *Podróż informacyjna p. ministra komunikacji*, „Kurjer Warszawski” 1927, nr 87, s. 2.
- *Lublin czy Chełm? Sprawa przeniesienia Radomskiej Dyrekcji kolejowej*, „Ziemia Lubelska” 1927, nr 87, s. 2.
- *Podróż informacyjna p. ministra komunikacji*, „Polak-Katolik” 1927, nr 72, s. 2.
- *Wyjazd Min. Romockiego*, „Epoka” 1927, nr 87, s. 1.
- *Przed przeniesieniem dyrekcji kolejowej z Radomia do Chełma. Badania ministra komunikacji*, „Express Poranny” 1927, nr 88, s. 2.
- *Powrót ministra komunikacji*, „Kurjer Warszawski” 1927, nr 88, s. 2.
- *Wiadomości polityczne: Podróż inspekcyjna ministra komunikacji*, „Polak-Katolik” 1927, nr 73, s. 1.
- *Jeszcze – Lublin, czy Chełm?*, „Ziemia Lubelska” 1927, nr 89, s. 2.
- *Bogaty Lublin, czy biedny Chełm będzie siedzibą Dyrekcji Kolejowej*, „Zwierciadło” 1927, nr 13 (193), s. 1.
- *Min. Romocki w Chełmie*, „Zwierciadło” 1927, nr 13 (193), s. 1–2.
- *Rząd bezapelacyjnie obrał Chełm za siedzibę Dyrekcji Kolejowej Radomskiej. Taką odpowiedź usłyszała w Warszawie delegacja miasta Lublina i z taką nowiną tu powróciła. – Zyskała natomiast zatrzymanie pociągów pociągów pociągów pociągów w Nałęczowie, a nie w Sadurkach, jak dotychczas*, „Ziemia Lubelska” 1927, nr 97, s. 4.
- *Skasowanie dyrekcji kolejowej w Radomiu. (Koresp. własna Kurjera Warszawskiego)*, „Kurjer Warszawski” 1927, nr 107, s. 7.
- *Przeniesienie Dyrekcji kolejowej z Radomia. Komuż na tem tak bardzo zależy?*, „Tygodnik Handlowy” 1927, nr 18, s. 16.
- *W poważnej sprawie*, „Życie Robotnicze” 1927, nr 18, s. 3.
- *O wielki Chełm*, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 1, s. 2.
- *Gdzie odbyły się zebrania? Chełm*, „Wola Ludu” 1927, nr 361, s. 260.
- *Przeniesienie Dyr. Kolejowej do Chełma zdecydowane bezapelacyjnie*, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 3, s. 3.
- *Przeniesienie radomskiej dyrekcji kolejowej do Chełma*, „Kurjer Polski” 1927, nr 149, s. 3.
- *Pożegnalne posiedzenie Rady Miejskiej. Uroczyste, poważnie i jak zawsze zgodnie*, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 4, s. 7.
- *Przeniesienie Radomskiej Dyrekcji Kol. do Chełma*, „Życie Robotnicze” 1927, nr 23, s. 3.
- *Kronika Chełmska: Zamiast Dyrekcji – szpital dla warjatów?*, „Zwierciadło” 1927, nr 18 (198), s. 1–2.
- *Chełm, czy Radom?*, „Zwierciadło” 1927, nr 19 (199), s. 1–2.
- *Parcelacja Starostwa*, „Zwierciadło” 1927, nr 20 (200), s. 3.
- *Kronika: A jednak Dyrekcja Kolejowa ma być przeniesiona do Chełma*, „Zwierciadło” 1927, nr 21 (201), s. 3.
- *Kronika Chełmska: Bocznic kolejowa*, „Zwierciadło” 1927, nr 22 (202), s. 2.
- *Kronika Chełmska: Przeniesienie Dyrekcji Kolejowej do Chełma zależne od Parcelacji „Starostwa”*, „Zwierciadło” 1927, nr 23 (203), s. 2.



- O przyszłe formy ruchu budowlanego w Chełmie, „Zwierciadło” 1927, nr 24 (204), s. 1.
- Kronika: Tereny pod Dyрекcję, „Zwierciadło” 1927, nr 25 (205), s. 3.
- Kronika Chełmska: A taki będziemy mieć Dyрекcję, „Zwierciadło” 1927, nr 27 (207), s. 2.
- O przyszłe formy ruchu budowlanego m. Chełma II, „Zwierciadło” 1927, nr 27 (207), s. 3–4.
- Kronika: W sobotę i poniedziałek bawił w Chełmie p. Rabek..., „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 19, s. 4.
- Z całej Polski: Chełm: Budowa boczny kolejowej, „Rzeczpospolita” 1927, nr 281, s. 6.
- Kronika: Komisja Dyрекcji Radomskiej, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 21, s. 5.
- Z kraju: Przeniesienie dyr. Kolejowej z Radomia, „Kurjer Warszawski” 1927, nr 296, s. 4.
- Budowa gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Przegląd Wieczorny” 1927, nr 248, s. 2.
- Co słycać w Radomiu? Sprawa Dyрекcji Kolejowej, „Życie Robotnicze” 1927, nr 49, s. 4.
- Kronika: Okopcowanie terenów, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1927, nr 29, s. 3.
- Chełmno. Budowa Gmachów Dyрекcji Kolejowej, „Rzeczpospolita” 1927, nr 343, s. 6.

1928 ROK

- Kronika: Spodziewano się w Chełmie przyjazdu referenta ministerstwa..., „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 5, s. 3.
- Kronika: Z Dyрекcją gorzej, „Zwierciadło” 1928, nr 4 (226), s. 4.
- Kronika: A jednak nie jest tak źle, „Zwierciadło” 1928, nr 7 (228), s. 5.
- Kronika: Przekazanie przyznanej ziemi dla Dyрекcji Radomskiej..., „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 7, s. 3.
- Chełm – wielkim miastem. Rozwój miasta postępować będzie z amerykańskim rozmachem. Tak mówi p. Wojewoda Lubelski: Dyрекcja Kolejowa w Chełmie faktem niezaprzeczonym, „Zwierciadło” 1928, nr 10 (230), s. 4.
- Kronika: Konferencja w sprawie „Starostwa”, „Zwierciadło” 1928, nr 11 (231), s. 2.
- 2 miliony na Usterki rachunkowe kolei to trochę za dużo, „Wieczór Warszawski” 1928, nr 5, s. 1.
- Prace komisji sejmowej nad budżetem: (...) głosownie, „Epoka” 1928, nr 117, s. 3.
- O niezbędny kredyt budowlany, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 18, s. 1–2.
- Kronika: Na terenach Dyрекcyjnych zakończone zostało wiercenie studni artezyjskiej (...), „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 18, s. 2.
- Kronika polityczna: (...) z komisji komunikacyjnej sejm, „Kurjer Warszawski” 1928, nr 136, s. 17.
- Kronika: Wokół Dyрекcji Kolejowej, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 21, s. 2.
- Rada Miejska: (...) przeniesienie Dyрекcji Kolejowej, „Życie Robotnicze” 1928, nr 21, s. 2.
- Kronika: Wokół dyrekcji kolejowej, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 23, s. 3.
- Z kraju: Chełm. (Od naszego koresp.). Walka o dyrekcję kolejową, „Kurjer Warszawski” 1928, nr 157, s. 6.
- Sprawa przeniesienia Radomskiej Dyрекcji Kolejowej do Chełma, „Życie Robotnicze” 1928, nr 25, s. 2.
- Niewiernym Tomaszom do wiadomości, „Zwierciadło” 1928, nr 26 (236), s. 1.
- Kronika: Roboty budowlane Dyрекcji, „Głos Ziemi Chełmskiej” 1928, nr 28, s. 2.
- Budowa gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie Lub. (Korespondencja własna „Przeglądu Wieczorne-go”), „Przegląd Wieczorny” 1928, nr 163, s. 2.
- Minister komunikacji w Chełmie, „Zwierciadło” 1928, nr 31 (241), s. 2.
- Minister kolei Kühn zwiedza ważniejsze węzły kolejowe. Wczoraj był w Chełmie i Lublinie, „Ziemia Lubelska” 1928, nr 220, s. 2.
- Z kraju: Radom. Przeniesienie dyrekcji kolejowej, „Kurjer Warszawski” 1928, nr 321, s. 5.
- Budowa nowej dyrekcji kolejowej, „Światowid” 1928, nr 35 (212), s. 17.
- Dyрекcja kolejowa w Chełmie Lubelskim, „Ziemia Lubelska” 1928, nr 235, s. 3.
- Dyрекcja Kolei Państwowych w Chełmie, „Zwierciadło” 1928, nr 41 (251), s. 1.
- Doniosłe uczczenie przeszłości i zasługi przez Radę Miejską, „Zwierciadło” 1928, nr 41 (251), s. 1–2.
- Uroczyste poświęcenie Kamienia węgielnego pod główny gmach Dyрекcji Kolei Państw. w Chełmie, „Ziemia Lubelska” 1928, nr 293, s. 3.
- Dyрекcja Kolei Państwowych w Chełmie. Chełm wzbogaci się o nową dzielnicę ze 134-ru pięknymi domami, „Ziemia Lubelska” 1928, nr 293, s. 3.
- Kolej Polskie w „wyścigu pracy”. Budowa „miasta kolejowego” w Chełmie – otwarcie wiaduktu w Lublinie (Od specjalnego wysłannika „Epoki”), „Epoka” 1928, nr 294, s. 6.
- Zawrotny moment w dziejach Chełma. Uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyрекcji Kolei Państwowych, „Kurjer Polski” 1928, nr 294, s. 4.
- Poświęcenie kamienia węgielnego pod dyrekcję kolejową w Chełmie (Od specjal. wysłan. „Kurj. Por.”), „Kurjer Poranny” 1928, nr 295, s. 4.
- Z kraju: Chełm. Gmach dyrekcji kolejowej i kolonji urzędniczej, „Kurjer Warszawski” 1928, nr 297, s. 7.

1929 ROK

- O czym się nie pisze... (Zamiast sprawozdania z przebiegu uroczystości poświęcenia fundamentów pod gmach Dyрекcji Kolei w Chełmie), „Zwierciadło” 1928, nr 42 (252), s. 1–2.
- Ogłoszenie: Magistrat m. Chełma..., „Monitor Polski” 1928, nr 256, s. 5.
- Konferencja w sprawie zobowiązań m. Chełma wobec Dyрекcji Kolei Państwowych, „Ziemia Lubelska” 1929, nr 9, s. 2.
- Trzecie czytanie preliminarzy Obrady komisji budżetowej Sejmu. (...) Zarzut pod adresem b. ministra komunikacji, „Kurjer Poranny” 1929, nr 24, s. 2.
- Trzecie czytanie budżetu w komisji: Gmachy kolejowe w Chełmie, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 24, s. 17.
- Komisja budżetowa odrzuca fundusz dyspozycyjny M. S. Wewn. (...) Budowa gmachu dyrekcji w Chełmie (...). B. minister Romocki odpiera zarzuty, „Kurjer Poranny” 1929, nr 25, s. 4.
- Z życia naszej organizacji: Radom, „Kolejarz” 1929, nr 3 (161), s. 7.
- Kilka słów prawdy, „Zwierciadło” 1929, nr 2 (258), s. 1.
- Bezpodstawne ataki na b. min. Romockiego, „Zwierciadło” 1929, nr 2 (258), s. 3–4.
- Rada miejska w Chełmie. (Posiedzenie w dniu 23 lutego b. r.). P. wojewoda ostrzega, „Zwierciadło” 1929, nr 4 (260), s. 3.
- Wyrok sądu honorowego w sprawie Paweł Romocki – Fr. Kapeliński, „Kurjer Poranny” 1929, nr 97, s. 4.
- Wyrok sądu honorowego w sprawie pos. Kapeliński–b. min. Romocki, „Kurjer Polski” 1929, nr 96, s. 2.
- Sąd honorowy, „Czas” 1929, nr 81, s. 1.
- Wielki skandal budowlany w Chełmie. (Telefonem od specjalnego wysłannika „Kurjera Poranne-go”), „Kurjer Poranny” 1929, nr 100, s. 5.
- Chełm. Przygoda korespondenta „Kurjera Poranne-go”, „Robotnik” 1929, nr 100 (3672), s. 4.
- Nowowbudowane gmachy dyrekcji kolejowej w Chełmie walą się w gruzy. (Relacja specjalnego wysłannika „Kurjera Poranne-go”), „Kurjer Poranny” 1929, nr 101, s. 8.
- Prawda o budowie gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie. Wyjaśnienie min. komunikacji, „Epoka” 1929, nr 100, s. 4.
- Z kraju: Chełm. Budowa dyrekcji kolejowej. P. A. T. komunikuje, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 100, s. 6.
- Skandaliczna afera budowlana dyrekcji PKP w Chełmie. (Relacje specjalnego wysłannika „Kurjera Poranne-go”), „Kurjer Poranny” 1929, nr 102, s. 8.
- Ostatnie telegramy. Pękają ściany gmachu kolej. w Chełmie, „Chwila” 1929, nr 3612, s. 4.
- Jak budowano gmachy kolejowe w Chełmie?, „Nowy Dziennik” 1929, nr 101, s. 2.
- Zarysowanie się gmachów kolejowych w Chełmie, „Rzeczpospolita” 1929, nr 102, s. 5.
- Komisja ekspertów w Chełmie, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 102, s. 11.
- Komisja dla zbadania robót budowlanych w Chełmie, „Ziemia Lubelska” 1929, nr 102, s. 1.
- „Nowe ruiny” zamiast gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 104, s. 8.
- Inspekcja budowy domu kolejowego w Chełmie. Wyjazd specjalnej komisji, „Epoka” 1929, nr 103, s. 3.
- Wadliwa budowa gmachów dyr. kolejowej w Chełmie zostanie zbadana przez komisję fachowców, „Polska Zbrojna” 1929, nr 103, s. 5.
- Specjalna komisja zbada stan budowy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie. (Telefonem od naszego korespondenta), „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1929, nr 104, s. 3.
- Kronika polityczna. Wyjazd ministra komunikacji, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 104, s. 14.
- Nowa Komisja wyjeżdża do Chełma dla zbadania przyczyn walenia się domów, „Ziemia Lubelska” 1929, nr 103, s. 1.
- Najtańsze – nie jest najlepszym. Błędny system powierzania robót z przetargu, „Przegląd Wieczorny” 1929, nr 89, s. 5.
- Komisja śledcza do Chełma, „Nowy Dziennik” 1929, nr 104, s. 10.
- P. Min. Kühn w Chełmie, „Ziemia Lubelska” 1929, nr 104, s. 1.
- Minister Kuhn wyjechał obejrzyć rozpadające się domy kolejowe w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 106, s. 4.
- Zarysowane gmachy dyrekcji w Chełmie „pod szkiełkiem” profesorów, „Kurjer Poranny” 1929, nr 107, s. 8.
- Powrót komisji ekspertów z Chełma, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 106, s. 6.
- Minister Kühn w Brześciu, Włodawie i Chełmie. Progi kolejowe sosnowe zamiast dębowych, „Express Poranny” 1929, nr 108, s. 3.
- Opinia profesorów o walących się gmachach Dyрекcji w Chełmie ogłoszona będzie dziś w południe, „Kurjer Poranny” 1929, nr 108, s. 6.
- Skandaliczna afera, „Kolejowiec Polski” 1929, nr 12, s. 3.
- Czy dyrekcja kolejowa będzie w Chełmie?, „Życie Robotnicze” 1929, nr 17, s. 1.



- Komisja profesorska o walących się gmachach dyrekcji w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 109, s. 4.
- Komisja ekspertów w sprawie rozpadających się budynków w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 111, s. 4.
- Inspekcja budowy gmachu dyrekcji kolejowej w [C]hełmie, „Epoka” 1929, nr 110, s. 4.
- Z za kulis budowy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 112, s. 8.
- Kierownik budowy dyrekcji w Chełmie p. Mianowski, zostaje zwolniony, „Kurjer Poranny” 1929, nr 113, s. 4.
- „Specjalne właściwości gruntu i warunki atmosferyczne” a gmachy dyrekcji w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 114, s. 5.
- Kierownik budowy gmachów Dyr radomskiej w Chełmie zostanie zwolniony, „Ziemia Lubelska” 1929, nr 112, s. 4.
- „Zbyt wiele jest dzisiaj w Polsce nieprawidłowości”. Jak „firma Budex” budowała gmachy dyrekcji kolejowej w Chełmie?, „Robotnik” 1929, nr 116, s. 2.
- Ciemne kulisy budowy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 115, s. 4.
- Komisja profesorów całkowicie potwierdza rewelacje „Kurjera Porannego” o dyrekcji w Chełmie. Opinia rzeczoznawców – Budowy kontynuować nie można – P. Mianowski ostatecznie zwolniony. – Jaka kara czeka fuszerów, „Kurjer Poranny” 1929, nr 116, s. 6.
- Sprawa budowy gmachów kolejowych w Chełmie. Opinia komisji rzeczoznawców min. Komunikacji, „Epoka” 1929, nr 115, s. 6.
- Brak należytego zabezpieczenia i mrozy przyczyną ruiny gmachów dyrekcji kolej. w Chełmie. Orzeczenie komisji rzeczoznawców. (Telefonem od naszego korespondenta), „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1929, nr 116, s. 10.
- Historia pękających murów nowobudujących się gmachów dyrekcji kol. w Chełmie, „Chwila” 1929, nr 3627, s. 2.
- Opinia komisji profesorskiej [o] gmachach dyrekcji w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 118, s. 8.
- „Za dużo nieprawidłowości”. Budowa domów Min. Kolei w Chełmie przez Budex, „Dziennik Wileński” 1929, nr 99, s. 2.
- Ostateczna opinia komisji rzeczoznawców w sprawie gmachów ministerstwa Komunikacji w Chełmie, „Przegląd Budowlany” 1929, z. 3, s. 131.
- Wielki skandal sanacyjno–budowlany. 15 milionów złotych rozleciało się w kupę gruzów (...), „Gazeta Robotnicza” 1929, nr 100, s. 1.
- Wyjaśnienie Ministerstwa Komunikacji w sprawie budowy gmachów Dyrekcji w Chełmie, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 5, s. 160.
- Chełmski grobowiec dla kolejarzy radomskich, „Słowo” 1929, nr 101, s. 2.
- „Nowe ruiny”, czyli gmachy dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 120, s. 8.
- Głos w sprawie domów dyrekcji PKP w Chełmie, „Kurjer Polski” 1929, nr 125, s. 6.
- Sprawa budowy domów kolejowych w Chełmie. List otwarty firmy „Budex”, „Epoka” 1929, nr 124, s. 9.
- Afera nowych ruin dyrekcji w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 128, s. 2.
- „Budex” a prawda. Firma „Budex” drukuje płatne penegiryki dla siebie, a domy w Chełmie walą się, „Kurjer Poranny” 1929, nr 129, s. 8.
- Wyjaśnienie firmy „Budex”, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 127, s. 4.
- Dyrekcja Kolejowa w Chełmie i „Budex”, „Życie Robotnicze” 1929, nr 21, s. 1.
- Społeczeństwo musi poznać całą prawdę, „Wola Ludu” 1929, nr 462, s. 2.
- Co na to firma „Budex” Odpowiedzialność za katastrofę z budynkami dyrekcji w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 132, s. 4.
- Z za kulis budowy gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie. Pośpiech dyr. Ciechanowieckiego i Departamentu V, „Robotnik” 1929, nr 140, s. 2.
- Ministrowie sprawiedliwości i komunikacji pociągną do odpowiedzialności winnych partackiej budowy dyrekcji w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 141, s. 8.
- Jaki obrót weźmie sprawa budowy gmachów w Chełmie?, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1929, nr 139, s. 7.
- Gdzie prokurator?!, „Robotnik” 1929, nr 146, s. 3.
- Sędzia śledczy do spraw wyjątkowego znaczenia bada skandaliczną sprawę budowy gmachów kolejowych w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 144, s. 8.
- Na tropie Panamy Kolejowej w Chełmie, „Chwila” 1929, nr 3654, s. 1.
- Władze sądowno–śledcze badają gospodarkę inż. Z. Mianowskiego, „Kurjer Poranny” 1929, nr 147, s. 4.
- Sanacyjne berlińsko–żydowskie skandale, „Gazeta Robotnicza” 1929, nr 122, s. 2.
- Prasa stołeczna o budowie Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, „Zwierciadło” 1929, nr 13, s. 7.
- Nadesłane. Komunikat Spółki Akc. Budow. „Budex”, „Zwierciadło” 1929, nr 13, s. 7.

- Szkodliwa gospodarka przy budowie dyrekcji P. K. P. w Chełmie spowodowała dymisję dyrektora dep. inż. Ciechanowieckiego, „Kurjer Poranny” 1929, nr 183, s. 4.
- Wznowienie robót na Dyrekcji, „Zwierciadło” 1929, nr 17 (274), s. 2.
- Sprawa zagadkowej pożyczki, „Kurjer Poranny” 1929, nr 198, s. 5.
- Czy Magistrat chełmski co robi?: Budowa ulic, „Jednodniówka Prawdziwe Zwierciadło” 1929, nr 65, s. 1–2.
- Kto będzie płacić?!?! Nowa tajemnica budowy gmachów Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, „Zwierciadło” 1929, nr 18, s. 2.
- Kto będzie płacił za naprawę ruin dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1929, nr 211, s. 7.
- Budowa Dyrekcji Kolejowej w Chełmie. Nowe miasto zbudowane w ciągu 5 miesięcy przez firmę „Budex”, „Ziemia Lubelska” 1929, nr 221, s. 8.
- Z kraju. Chełmska Dyrekcja Kolejowa, „Kurjer Warszawski” 1929, nr 324, s. 7.
- Nowa era w budowie gmachów dyrekcji kolejowej w Chełmie (Relacja specjalnego wysłannika „Kur. Por.”), „Kurjer Poranny” 1929, nr 339, s. 8.
- Niech żyje „spółdzielczość”! Komitet spółdzielczy przy Starostwie, „Właściwe Zwierciadło. Jednodniówka” 1929, b.n., s. 4.

1930 ROK

- Luksusowe mieszkania pracowników Radomskiej Dyrekcji Kolejowej, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 1, s. 6.
- Z obrad Komisji Budżetowej: Nadużycia w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1930, nr 17, s. 4.
- O Gmach Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, „Kurjer Warszawski” 1930, nr 24, s. 1.
- Sprawa budowy Dyr. Kolej. w Chełmie będzie zbadaną przez Sejm, „Słowo” 1930, nr 22, s. 1.
- Wczorajsze posiedzenie Sejmu miało przebieg spokojny: Sprawa gmachu dyrekcji kolei w Chełmie, „Kurjer Polski” 1930, nr 65, s. 3.
- Wczorajsze obrady sejmowe: Gmachy Kolejowe w Chełmie, „Kurjer Poranny” 1930, nr 66, s. 4.
- Posiedzenie Sejmu: Uczczenie prez. Massaryka. Dyskusja nad budową dyrekcji kolejowej w Chełmie. Wydanie posła Chama za działalność antypaństwową, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 63, s. 1.
- Dzień Spokojnej pracy w Sejmie (...): Nowa Komisja Nadzwyczajna, „Rzeczpospolita” 1930, nr 65, s. 1.
- Parlament Rzeczypospolitej. Wczorajsze posiedzenie Sejmu (...): O budowie kolejowej w Chełmie, „Robotnik” 1930, nr 65 (4005), s. 2.
- Z sejmu: Obrady pełnego sejmu, „Gazeta Świąteczna” 1930, nr 2563, s. 10.
- Obrady kadłubowej Komisji budżetowej, „Kurjer Poranny” 1930, nr 78, s. 7.
- Kiedy Dyr. Kol. pojedzie do Chełma, „Słowo” 1930, nr 73, s. 3.
- O zwołanie Nadzwyczajnej Komisji Sejmowej w sprawie przeniesienia Rad. Dyr. Kol. do Chełma, „Słowo” 1930, nr 91, s. 1.
- „Budex” Budowlano-Eksportowa Spółka Akcyjna w Warszawie. Bilans na dzień 31 grudnia 1929 r., „Kurjer Polski” 1930, nr 107, s. 8.
- Jeszcze sprawa Chełmska, „Słowo” 1930, nr 96, s. 3–4.
- Śpiączka chełmska, „Myśl Niepodległa” 1930, nr 1019, s. 270–271.
- Sprawa budowy gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 155, s. 1.
- Sprawa gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Polski” 1930, nr 163, s. 2.
- Sprawa budowy gmachu dyrekcji kolej. w Chełmie w nadzw. komisji sejmowej. (Telefonem od naszego korespondenta), „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1930, nr 160, s. 9.
- Kronika Polityczna: Gmachy kolejowe w Chełmie, „Kurjer Warszawski” 1930, nr 169, s. 11.
- Komisja sejmowa bada sprawę budowy gmachów kolejowych w Chełmie. (Telefonem od naszego korespondenta), „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1930, nr 167, s. 10.
- Sprawa budowy gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Polski” 1930, nr 179, s. 2.
- Sprawa budowy gmachów kolejowych w Chełmie, „Słowo” 1930, nr 152, s. 1.
- Życie polityczne: Pracująca pod przewodnictwem posła (...), „Kurjer Poranny” 1930, nr 187, s. 6.
- Sprawa przeniesienia Radomskiej Dyrekcji Kolejowej do Chełma, „Słowo” 1930, nr 154, s. 1.
- Życie polityczne: Wczoraj odbyło się pod przewodnictwem posła (...), „Kurjer Poranny” 1930, nr 189, s. 2.
- Sprawa gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kurjer Polski” 1930, nr 186, s. 3.
- Sprawa przeniesienia Rad. Dyr. Kol. do Chełma, „Słowo” 1930, nr 158, s. 3.
- Kronika polityczna: Sprawa budowy gmachów kolejowych w Chełmie, „Kurjer Warszawski” 1930, nr 193, s. 1.
- Sprawa budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 190, s. 4.
- Wyjazd nadzwyczajnej komisji sejmowej do Chełma, „Kurjer Warszawski” 1930, nr 198, s. 14.
- Wyjazd nadzwyczajnej komisji sejmowej do Chełma, „Kurjer Polski” 1930, nr 199, s. 2.



- *Życie polityczne: Dzisiaj o g. 11.45 r. wyjeżdża do Chełma nadzwyczajna komisja*, „Kurjer Poranny” 1930, nr 202, s. 2.
- *Wiadomości Chełmskie: Pan. inż. Alfons Kühn odwiedzi Chełm*, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 257, s. 5.
- *Kronika warszawska: – Wyjazd min. Kühna na inspekcję*, „Czas” 1930, nr 242, s. 2.
- *Przed przeniesieniem Wydziału Kontroli Dyrekcji Radomskiej do Chełma*, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 287, s. 6.
- *Przeniesienie dyrekcji radomskiej do Chełmna[!]*, „Przegląd Wieczorny” 1930, nr 246, s. 4.
- *Nowiny dnia: O przyspieszenie budowy gmachów dyrekcji radomskiej w Chełmie*, „Ziemia Radomska” 1930, nr 148, s. 3.
- *„Kurjer Poranny” działał gwoli porządkowi państwowemu i społecznemu*, „Kurjer Poranny” 1930, nr 308, s. 4.
- *W sierpniu 1928 r. rozpoczęto w Chełmie budowę Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych (...)*, „Ziemia Lubelska” 1930, nr 305, s. 11.

1931 ROK

- *Budowa gmachu Dyrekcji Kolejowej i kolonji mieszkalnej w Chełmie. Rozmowa z p. dyr. Sewerynem Andrzejewskim; Po trzech latach budowy gmachu Dyrekcji Kolejowej i kolonji mieszkalnej w Chełmie. Sprawozdanie specjalnego wysłannika na miejsce budowy; U Naczelnika budowy gmachu Dyrekcji O.K.P. i kolonji mieszkalnej w Chełmie p. inż. M. Leszczyny-Głębowskiego; Należy przyspieszyć budowę wielkiej inwestycji kolejowej w Chełmie. Opinia starosty Chełmskiego p. Bronisława Bağińskiego; Dlaczego od razu wybudowano 113 domów w stanie surowym?; W jakich warunkach buduje się kolonja mieszkalna w Chełmie. Rozmowa z przedstawicielami firmy „Budex” pp. inż. N. Baksztańskim i inż. H. Zabłudowskim; Mury przyszłego gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie. Rozmowa z dyrektorami firmy „Tor”, pp. inż. Wł. Niklewiczem i inż. J. Sawickim*, „Przegląd Komunikacyjny” 1931, nr 34, s. 1–10.
- *Budowę dyrekcji kolejowej w Chełmie należy przyspieszyć. W jesieni część urzędów dyrekcyjnych przeniesiona będzie do Chełma*, „Kurjer Poranny” 1931, nr 113, s. 6.
- *Prezes N.I.K. p. gen. Krzemiński w Lublinie*, „Ziemia Lubelska” 1931, nr 123, s. 2.
- *Prezes NIK p. gen. Krzemiński w Lublinie i Chełmie*, „Ziemia Lubelska” 1931, nr 124, s. 1.
- *Prezes N.I.K. – w Lubelszczyźnie*, „Express Poranny” 1931, nr 127, s. 1.
- *Prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa zwiedził budowę Dyrekcji Kolejowej w Chełmie*, „Zwierciadło” 1931, nr 17 (349), s. 4.
- *Dobra dla Chełma wróżba*, „Zwierciadło” 1931, nr 17 (349), s. 4.
- *Informacje: Inwestycje kolejowe*, „Kurjer Warszawski” 1931, nr 161, s. 30.
- *Wierzmy, że już się nie powtórzy marnotrawienie grosza publicznego. Troska Czytelnika o losy rządowej akcji budowlanej*, „Express Mazowiecki” 1931, nr 195, s. 3.
- *Wierzmy, że już się nie powtórzy marnotrawienie grosza publicznego. Troska Czytelnika o losy rządowej akcji budowlanej*, „Dzień Dobry! Dziennik Ilustrowany” 1931, nr 195, s. 3.
- *Kronika: „Nowe Miasto”*, „Zwierciadło” 1931, nr 30 (352), s. 3.
- *Kiedy będzie przeniesiona Dyrekcja Kolejowa do Chełma*, „Zwierciadło” 1931, nr 33 (355), s. 3–4.

1932 ROK

- *Dyrekcja radomska opuszcza Bydgoszcz. Przeniesiono ją do Chełma lubelskiego. Urzędnicy otrzymają tam mieszkania w specjalnie wybudowanej kolonji kolejowej. W ciągu września i października do Bydgoszczy sprowadzi się kilka oddziałów Dyrekcji Gdańskiej*, „Gazeta Bydgoska” 1932, nr 199, s. 5.
- *Rośnie nowy Chełm!*, „Zwierciadło” 1932, nr 9 (372), s. 1–2.
- *Kronika: Pierwsze jaskółki*, „Zwierciadło” 1932, nr 9 (372), s. 4.
- *Powiększy się nasze miasto...*, „Zwierciadło” 1932, nr 10 (373), s. 2.

1934 ROK

- *Miljony, które mogą rozsypać się w gruzy. Radomska Dyrekcja Kolejowa nie zdradza ochoty przeniesienia się do Chełma*, „Express Lubelski i Wołyński” 1934, nr 1, s. 4.
- *Kiedy się przeniesie Dyrekcja Kolejowa do Chełma*, „Kronika Nadbużańska” 1934, nr 1 (35), s. 4.
- *Cyprian Odorkiewicz, Momenty polityczne w Radzie Miejskiej w Chełmie w latach 1918–1932 II (Rada Miejska o Marszałku Piłsudskim)*, „Kronika Nadbużańska” 1934, nr 11 (45), s. 3.
- *Mieszkania dla... puszczaków*, „Echo Chełmskie” 1934, nr 3, s. 4.
- *28 tysięcy straty spowodowała jedna burza w niezamieszkałych budynkach Dyrekcji*, „Echo Chełmskie” 1934, nr 4, s. 4.
- *Czego nie kradną?*, „Echo Chełmskie” 1934, nr 7, s. 4.
- *Na wiosnę wszystko zielenieje*, „Echo Chełmskie” 1934, nr 20, s. 4.
- *R. Rubacki, Z wędrówek po kraju: O kulturze i biedzie w Chełmie Lubelskim. Chcesz zobaczyć nędzę? – Jedź do Chełma!*, „Express Mazowiecki” 1934, nr 277, s. 5.

- *W Chełmie nie jest tak źle! oświadcza wiceprezydent miasta p. Pawlak*, „Express Mazowiecki” 1934, nr 298, s. 10.
- *Miljony – zmarnowane? Co będzie z 113 budynkami w Chełmie*, „Express Mazowiecki” 1934, nr 334, s. 3.

1935 ROK

- *Gmach radomskiej dyrekcji kolejowej w Chełmie*, „Ziemia Radomska” 1935, nr 49, s. 2.
- *„Świadectwo rozwoju Rzeczypospolitej... ku wiecznej pamięci...”*, „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 45 (129), s. 1.
- *Zamiast dyrekcji kolejowej – więzienie? Chełm ma zostać siedzibą największego w Polsce zakładu więziennego*, „Express Lubelski i Wołyński” 1935, nr 309, s. 6.
- *Wł. Jankowski, O prawdę której niema, a która być miała...*, „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 46 (130), s. 2–3.
- *Listy z Lubelskiego. (Koresp. własna „Kurjera Warszawskiego”). Chełm nie chce więzienia (...)*, „Kurjer Warszawski” 1935, nr 331, s. 8.
- *Co się stanie z gmachami dyrekcji?*, „Kronika Nadbużańska” 1935, nr 52 (136), s. 1.

1936 ROK

- *Na marginesie zapomnianej sprawy*, „Kronika Nadbużańska” 1936, nr 8 (144), s. 1.
- *Budżet w Senacie Dyskusja niebardzo szczegółowa: chełmskie budynki: mowa min. Ulrycha*, „Robotnik” 1936, nr 79 (6564), s. 2.
- *Echa sprawy chełmskiej w Senacie. Niema nadziei na wykończenie budynków dyrekcji kolejowej*, „Głos Lubelski” 1936, nr 81, s. 1.
- *Pogrzebane nadzieje wielkomiejskie Chełma. Nowoczesne ruiny*, „Kurjer Poranny” 1936, nr 87, s. 3.
- *Chełm walczy o wykończenie 112 niszczących gmachów kolejowych które kosztowały ponad 20 milj. zł.*, „Wieczór Warszawski” 1936, nr 95, s. 5.
- *Min. Ulrych w Chełmie zbadał napół zbudowane budynki kolejowe*, „Express Poranny” 1936, nr 101, s. 1.
- *Minister komunikacji w Chełmie badał zagadnienie nowoczesnych ruin kolejowych*, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 101, s. 1.
- *Co się stanie z gmachami dyrekcji kolejowej? Minister Komunikacji płk. Ulrych w Chełmie*, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 101, s. 6.
- *Ważą się losy 112 budynków kolejowych w Chełmie. Co minister Ulrych powiedział dziennikarzom*, „Kurjer Poranny” 1936, nr 101, s. 4.
- *Minister Komunikacji zwiedził „umarłe miasto”. Prawdopodobnie dyrekcja kolejowa nie zostanie przeniesiona do Chełma*, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 102, s. 4.
- *Z kraju: Lublin: Komisja ministerjalna w Chełmie*, „Kurjer Warszawski” 1936, nr 101, s. 21.
- *Nowe wagony motorowe dla P. K. P.*, „Kurjer Poranny” 1936, nr 102, s. 10.
- *Próbną jazdą nowego wagonu motorowego*, „Kurjer Polski” 1936, nr 101, s. 3.
- *Wagon motorowy Warszawa–Chełm*, „Warszawski Dziennik Narodowy” 1936, nr 101B, s. 2.
- *Niesłychany skandal roztrwonienia milionów złotych*, „Chwila” 1936, nr 6138, s. 6.
- *W świetle prasy: Miljony wyrzucone w błoto*, „Kurjer Polski” 1936, nr 111, s. 3.
- *Uchwały Komitetu Ekonom. Rady Min.*, „Chwila” 1936, nr 6140, s. 4.
- *Kronika polityczna: Plany gospodarcze rządu*, „Kurjer Warszawski” 1936, nr 113, s. 3.
- *Dyrekcja kolejowa będzie przeniesiona z Radomia do Chełma. Uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów*, „Kurjer Poranny” 1936, nr 114, s. 4.
- *Z Radomia do Chełma. Przenosiny dyrekcji kolejowej*, „Dobry Wieczór! Kurjer Czerwony” 1936, nr 114, s. 5.
- *Gmach kolejowy w Chełmie będą wykończone*, „Express Poranny” 1936, nr 114, s. 2.
- *Gmach kolejowy w Chełmie zostaną wykończone*, „Kurjer Polski” 1936, nr 113, s. 1.
- *Wnioski „naraady gospodarczej” w komitecie ekonomicznym ministrów*, „Warszawski Dziennik Narodowy” 1936, nr 113B, s. 2.
- *Przeniesienie dyrekcji PKP z Radomia do Chełma zdecydowane*, „Czas” 1936, nr 114, s. 4.
- *Z Radomia do Chełma przeniesienie dyrekcji kolejowej*, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 115, s. 1.
- *Komitet ekonomiczny: Utrzymanie nadwyżki budżetowej – Przeniesienie dyrekcji kolejowej z Radomia do Chełma*, „Kurjer Warszawski” 1936, nr 214, s. 3.
- *Wicepremier Kwiatkowski o sytuacji gospodarczej*, „Chwila” 1936, nr 6243, s. 8.
- *Z komitetu ekonomicznego ministrów: Wicepremier o poprawie w przemyśle i handlu – Przeniesienie radomskiej dyrekcji kolei do Chełma*, „Kurjer Poznański” 1936, nr 360, s. 2.
- *Nadwyżka budżetowa w lipcu wynikiem ożywienia gospodarczego. Przeniesienie dyrekcji kolejowej z Radomia do Chełma – dyskusja o ochronie lokali handlowych i przemysłowych na posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Ministrów*, „Kurjer Poranny” 1936, nr 217, s. 2.



- Przeniesienie dyrekcji PKP z Radomia do Chełma postanowił Komitet Ekonomiczny Ministrów, „Kurjer Polski” 1936, nr 215, s. 1.
- Komitet ekonomiczny ministrów, „Warszawski Dziennik Narodowy” 1936, nr 214B, s. 2.
- Chełm będzie jednak siedzibą radomskiej dyrekcji kolejowej, „Dobry Wieczór! Kurjer Czerwony” 1936, nr 217, s. 5.
- Lipiec dał nadwyżkę budżetową. Dyrekcja P.K.P. będzie przeniesiona z Radomia do Chełma, „Express Mazowiecki” 1936, b.n., s. 8.
- Radom traci – Chełm zyskuje. Chełm siedzibą radomskiej dyrekcji P. K. P. Uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów, „Czas” 1936, nr 215, s. 4.
- Dyrekcja kolejowa przenosi się z Radomia do Chełma, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 218, s. 2.
- Realizacja przeniesienia dyrekcji P.K.P. z Radomia do Chełma, „Kurjer Poranny” 1936, nr 227, s. 6.
- Jak żydostwo w Chełmie przygotowuje się do eksploatacji Dyrekcji Kolejowej, „Głos Lubelski” 1936, nr 225, s. 5.
- Dyrekcja P. K. P. w Chełmie, „Polska Zbrojna” 1936, nr 227, s. 8.
- Dyrekcja Kolejowa w Chełmie, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 234, s. 4.
- Z Województwa: Chełm, „Głos Lubelski” 1936, nr 234, s. 5.
- Setki kilometrów dróg, mosty, budynki szkolne, szpitale, rzeźnie, wodociągi i t. p. wybudowane zostaną w ciągu czterech lat kosztem sześćdziesięciu milionów złotych. Wielki plan inwestycyjny, który ożywi życie gospodarcze Lubelszczyzny, „Express Lubelski i Wołyński” 1936, nr 265, s. 4.
- Chełm wierzy i czeka..., „Kronika Nadbużańska” 1936, nr 49 (175), s. 2.

1937 ROK

- Sprawa Dyrekcji kolejowej w Chełmie, „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 7 (186), s. 1.
- Z Sejmu – przemówienie posła Mostowskiego, „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 8 (187), s. 1.
- Sprawa Dyrekcji Kolejowej w Chełmie, „Jednodniówka” 1937, b.n., s. 1.
- Radomska Dyrekcja P.K.P. przeniesiona zostanie do Chełma, „Głos Lubelski” 1937, nr 228, s. 6.
- Budowa gmachów Dyrekcji Kolejowej w Chełmie. Wznowienie robót!, „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 34 (214), s. 1.
- Żalose ruiny „radosnej twórczości”. 112 budynków niszczy. Wielka krzywda miasta Chełma, „Goniec Warszawski” 1937, nr 253, s. 4.
- Z Chełma i okolicy: Dyrekcja kolejowa w Chełmie!, „Kronika Nadbużańska” 1937, nr 51–52 (231–32), s. 3.

1938 ROK

- W bież. miesiącu budowa gmachów dyrekcji w Chełmie!, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 2 (234), s. 1.
- Z Radomia do Chełma. Przygotowania do przeniesienia Dyrekcji PKP, „Express Lubelski i Wołyński” 1938, nr 13, s. 6.
- Wreszcie Chełm otrzyma Dyrekcję Kolejową. (Prace nad wykończeniem gmachów dyrekcji rozpoczną się w dniach najbliższych. –Przeniesienie Dyrekcji – 1 września 1939 r. – Nowa piękna ulica. –Rozbudowa sieci elektrycznej i wodociągowej. – Nowe bruki), „Dodatek do Expressu Lubelskiego i Wołyńskiego” 1938, b.n., s. 1.
- Z Radomia do Chełma będzie przeniesiona na jesieni dyrekcja kolei, „Express Lubelski i Wołyński” 1938, nr 70, s. 1.
- Z Radomia do Chełma będzie przeniesiona Dyrekcja Kolei, „Expres Zagłębia” 1938, nr 70, s. 7.
- Z Chełma i okolicy: Budowa gmachów dyrekcji kolejowej, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 7 (239), s. 3.
- Plan rozbudowy Chełma, „Głos Lubelski” 1938, nr 102, s. 5.
- Dyrekcja PKP przenosi się do Chełma, „Trybuna: Tygodnik Radomski” 1938, nr 15, s. 6.
- 400 rodzin kolejarzy opuszcza Radom miasto przed zubożeniem, „Nowa Rzeczpospolita” 1938, nr 5, s. 2.
- Czy plan gospodarczy m. Chełma jest w zgodzie z potrzebami życia?, „Czas” 1938, nr 106, s. 8.
- Prace nad wykończeniem Dyrekcji P. K. P. w Chełmie, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 13 (245), s. 1.
- Konferencja w sprawie Dyrekcji Kolejowej, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 15 (247), s. 1.
- Przeniesienie dyrekcji kolejowej z Radomia do Chełma, „Dobry Wieczór – Kurjer Czerwony” 1938, nr 133, s. 7.
- Dyrekcja kolejowa nie będzie przeniesiona do Chełma, „Dzień dobry” 1938, nr 136, s. 2.
- Dyrekcja kolejowa nie będzie przeniesiona do Chełma, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 17 (249), s. 1.
- Handel, przemysł i finanse: Z dziedziny gospodarki planowej, „Kurjer Warszawski” 1938, nr 142, s. 14.
- Dyrekcja Kolejowa będzie przeniesiona do Chełma, „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 19 (251), s. 1.
- Nie wiemy czemu to przepisać że p. właściciele nieruchomości na gwałt podnoszą ceny mieszkań (...), „Kronika Nadbużańska” 1938, nr 27 (257), s. 2.

1939 ROK

- Z województwa: Pow. Chełm.: Dyrekcja PKP przenosi się do Chełma, „Głos Lubelski” 1939, nr 61, s. 6.
- W sprawie Budowy Osiedli Robotniczych, „Kronika Nadbużańska” 1939, nr 10 (290), s. 1.
- Z Radomia do Chełma. Częściowe przeniesienie dyrekcji kolejowej, „Dodatek do Expressu Lubelskiego i Wołyńskiego” 1939, b.n., s. 2.
- Chełm najdalej wysunięte na wschód miasto COP’u w przededniu poważnych zmian gospodarczych, „Czas” 1939, nr 101, s. 5.
- Już wkrótce przeniesie się do Chełma dyrekcja kolejowa z Radomia, „Dodatek do Expressu Lubelskiego i Wołyńskiego” 1939, b.n., s. 1.
- Z Radomia do Chełma przeniesienie dyrekcji kolei, „Express Lubelski i Wołyński” 1939, nr 200, s. 2.
- W prasie o Chełmie, „Kronika Nadbużańska” 1939, nr 31 (300), s. 3.
- Dyrekcja kolejowa będzie przeniesiona, „Gazeta Radomska” 1939, nr 32, s. 4.
- 10. IX przeniesienie dyrekcji kolejowej z Radomia do Chełma, „Czas” 1939, nr 217, s. 4.
- Od 10 września do 1 października przeprowadzka dyrekcji kolei z Radomia do Chełma, „Expres Lubelski i Wołyński” 1939, nr 217, s. 3.
- Przeniesienie dyrekcji PKP z Radomia do Chełma, „Kurjer Polski” 1939, nr 227, s. 9.
- Z kraju: Radom: Wydział handlowo-taryfowy pozostaje w Radomiu, „Kurjer Warszawski” 1939, nr 234, s. 4.



Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego
pochodzących z Funduszu Promocji Kultury

Wystawa i katalog ze zbiorów
Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie
oraz
Archiwum Akt Nowych w Warszawie
Archiwum Państwowego w Lublinie
Archiwum Państwowego w Lublinie Oddział w Chełmie
Archiwum Państwowego w Radomiu
Chełmskiej Biblioteki Publicznej im. Marii Pauliny Orsetti w Chełmie
Biblioteki Uniwersyteckiej Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II w Lublinie
Biblioteki Narodowej w Warszawie
Narodowego Archiwum Cyfrowego
Stacji Muzeum w Warszawie
Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie
Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie

Wystawa w Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie
ul. Lubelska 55, 22 października 2023 – 31 marca 2024

Koordynator zadania *Osiedle Dyrekcji Kolei Państwowych w Chełmie. Wystawa i katalog*
Magdalena Mąka

Recenzja
prof. dr hab. inż. Bogusław Szmygin
dr hab. Marek Konstankiewicz, prof. UMCS

Kwerenda archiwalna, tekst katalogu, noty katalogowe, projekt graficzny katalogu Magdalena Mąka
Korekta Weronika Lewandowska
Reprodukcje i przygotowanie fotografii do druku Grzegorz Zabłocki

Copyright © Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, 2023
ISBN 978-83-89942-70-8
Nakład 500 egz.
EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

Skład Mariusz Bureć
Druk P.W. Image, ul. Hutnicza 30, 22-100 Chełm

Partnerzy wydarzenia
Województwo Lubelskie



Patronat honorowy
Lech Sprawka Wojewoda Lubelski
Jarosław Stawiarski Marszałek Województwa Lubelskiego
Jakub Banaszek Prezydent Miasta Chełm
Anna Dąbrowska-Banaszek Poseł na Sejm RP
Krzysztof Grabczuk Poseł na Sejm RP
Józef Zając Senator RP
Beata Mazurek Poseł do Parlamentu Europejskiego

Patronat medialny

