

**Dr Michał Mroczek**  
IPN Oddział w Lublinie

## INSTRUKCJA DOTYCZĄCA KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ ORDYNACJI ZAMOJSKIEJ Z 1911 R.

Prezentowane źródło, *Zasady eksploatacji Kolejki Podjazdowej Ordynacji Zamojskiej* z 23 lutego 1911 r., pochodzące z zespołu akt Archiwum Ordynacji Zamojskiej ze Zwierzyńca przechowywanego w Archiwum Państwowym w Lublinie nie zostało zacytowane w opracowaniach na temat kolejek wąskotorowych na południowej Lubelszczyźnie<sup>1</sup>. Ich autorzy piszą jedynie o pochodzącej z tego samego okresu instrukcji dla służby drogowej i maszynistów<sup>2</sup>. Przeoczenie to wynika zapewne z faktu, że dokument znajduje się nie w jednostkach dotyczących bezpośrednio kolejki ordynackiej, a w poszycie zatytułowanym „*Akta instrukcji plenipotenta vol. I*” datowanym na lata 1908-1915<sup>3</sup>. Treść przytaczanego normatywu nie zaprzecza niczemu z dotychczasowych z ustaleń historyków, niemniej ze względu na swój charakter daje syntetyczny „rzut oka” na kolejkę w określonym momencie, a także przynosi sporo informacji zwłaszcza na temat strony finansowej przedsięwzięcia.

Ordynacka kolejka wąskotorowa powstawała etapami. Jako pierwszą wybudowano od czerwca do listopada 1907 r. linię łączącą Cukrownię Klemensów z folwarkiem Płoskie o długości 19 wiorst (1 wiorsta = 1066,8 m). W 1910 r. oddano do użytku prowadzącą przez lasy ordynackie odnogę ze stacji Szlegiertówka przez Obroc do tartaku w Zwierzyńcu (długości 14 wiorst). Publikowane *Zasady eksploatacji...* z 1911 r. dotyczą kolejki na tym właśnie etapie rozwoju. Rok później wykonano jeszcze linię Obroc – Górecko (ok. 11 wiorst). Kolejne fazy rozbudowy były związane z przejęciem kolejki przez armię rosyjską po wybuchu I wojny światowej i rozwojem bazy surowcowej Cukrowni Klemensów w latach międzywojennych<sup>4</sup>.

Budowa kolejki wpisuje się długoletnie starania Ordynatów na rzecz poprawy warunków komunikacyjnych południowej części guberni lubelskiej (najbliższa stacja kolejowa znajdowała się w odległym o 70 km Rejowcu, a drogi kołowe były raczej słabej jakości). Zamojscy należeli do zwolenników tzw. kolei tomaszowskiej łączącej Lublin z Bełżcem na granicy austriackiej, która wpłynęłaby na ogólne ożywienie gospodarcze regionu. Pierwsze starania w tym kierunku podejmował już Tomasz Zamojski w latach 70-80. XIX w.

---

<sup>1</sup> H. Chwedyk, *Kolejki wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006; A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyńiec – Biłgoraj*, Łódź 2007.

<sup>2</sup> Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), Archiwum Ordynacji Zamojskiej ze Zwierzyńca (dalej: AOZ), sygn. 9834, s. 108-116.

<sup>3</sup> APL, AOZ 16060, k. 154-157.

<sup>4</sup> H. Chwedyk, *op. cit.*, s. 12-16.

Maurycemu Zamoyskiemu udało się w 1897 r. uzyskać koncesję na budowę linii kolejowej, która w pierwszej fazie miała połączyć Bełżec przez Tomaszów z Zamościem, a następnie z Chełmem i Lublinem (przez Szczebrzeszyn i Turubin). Budowa nie wyszła poza stadium projektowe i organizacyjne, ponieważ nie udało się zgromadzić odpowiednich środków finansowych. Ostatecznie w 1908 r. Ordynat odsprzedał dokumentację techniczną Rosjaninowi Butlerowi, któremu także nie udało się zrealizować projektu<sup>5</sup>.

Wybudowanie „wąskotorówki” poprawiło lokalnie sytuację komunikacyjną Ordynacji zwłaszcza w zakresie przewozu ciężkich ładunków między jednostkami gospodarczymi majątku. Ponadto doprowadzenie kolejki do stacji Płoskie umożliwiło tańszy transport towarów na lokalny rynek w Zamościu lub łatwiejsze ich przetranszowanie na trakt zamojski prowadzący do Lublina i Rejowca<sup>6</sup>. Kolejka powstała głównie jako środek pomocniczy do eksploatacji Cukrowni Klemensów wybudowanej w latach 1894-1895 na gruntach folwarku Michałów. Łączyła z fabryką największe plantacje buraków, których transport po rozmiękłych jesienią drogach był wcześniej bardzo utrudniony<sup>7</sup>. Służyła też do przewozu drewna opałowego i materiałów budowlanych do Klemensowa, Płoskiego i dla rozbudowującej się przemysłowej osady w Zwierzyńcu. Wożono nią drewno tarte z tartaku w Zwierzyńcu, kamień wapienny ze Zwierzyńca, opokę z Kamiennej Góry i piasek z Czarnego Wygonu. Opał i surowiec transportowano też dla pieców wapiennych w Bukownicy. Kolejka doraźnie pracowała na użytek pałacu w Klemensowie, zarządów kluczy zwierzynieckiego i księżpolskiego, browaru, a także klientów indywidualnych<sup>8</sup>.

*Zasady eksploatacji...* składają się z czterech części i stanowiącego załącznik budżetu. Pierwsza („Przepisy zasadnicze i taryfy przewozowe”) dotyczy głównie ewidencjonowania przewożonych ładunków i taryf frachtowych na przewóz różnych typów towarów. W kolejnej znajdziemy informacje na temat posiadanego w chwili wydania instrukcji taboru, kosztów utrzymania i eksploatacji taboru i torowisk, składu załóg pociągów, organizacji dozoru nad torami. „*Etaty kolejki*” to ogólne zestawienie wynagrodzeń poszczególnych grup pracowników łącznie z mieszkaniami i deputatem opałowym. Jak z niego wynika koszt zatrudnienia obsady etatowej kolejki (11 osób łącznie z zarządzającym kolejką inż. Witoldem Cękałskim), czyli bez obsady pociągów wynagradzanych od kursów, wynosił prawie 6 tys. rubli. Dodatkowo na poszczególne lata ekonomiczne opracowywano bardziej skonkretyzowane etaty, które zawierały jeszcze nazwiska osób zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach. Od momentu wydania instrukcji w latach 1911/12 - 1913/14 zarząd kolejki był komór-

---

<sup>5</sup> A. Kierek, *Rozwój kapitalizmu w rolnictwie regionu lubelskiego w latach 1864 – 1913*, Lublin 1964., s. 57-59; S. Koszutski, *Rozwój ekonomiczny Królestwa Polskiego w ostatnim trzydziestolecu (1870-1900)*, Warszawa 1905, s. 191. A. Kędziora, *Encyklopedia miasta Zamościa*, Chełm 2000, s. 464.

<sup>6</sup> Na temat ówczesnych dróg kołowych zob.: B. Warakomska, *Zarys historii rozwoju dróg w województwie lubelskim do roku 1939*, w: *Lubelskie Dni Drogowe*, Lublin 1962, s. 15-20, mapy 14-15.

<sup>7</sup> J. Jachymek, A. Pomarański, *op. cit.*, s. 28-42.

<sup>8</sup> H. Chwedyk, *op. cit.*, s. 22.

ką organizacyjną wchodzącą w skład Zarządu Głównego Ordynacji Zamojskiej<sup>9</sup>. Część czwarta („*Rachunkowość kolejki*”) to odpowiednik dzisiejszego planu kont. W latach 1908-1910 w administracji ordynackiej wprowadzono rachunkowość podwójną opartą na bilansie jako rachunku zysków i strat umożliwiającym kontrolę i ocenę ekonomiki. Reforma polegała na rozdzieleniu czynności rachunkowych na różne osoby wzajemnie się kontrolujące<sup>10</sup>. „*Budżet kolejki*” jest w zasadzie preliminarzem budżetowym z zakładanymi dochodami i wydatkami. Najciekawsze wydają się tu prognozy dotyczące ilości poszczególnych typów towarów.

Wydanie przepisów dotyczących kolejki, *Zasad eksploatacji...* oraz wspomnianej instrukcji dla służby drogowej i maszynistów, współgra z ogólną tendencją do uregulowania różnych dziedzin funkcjonowania szybko rozwijającego się majątku jaką obserwujemy w Ordynacji w ostatnich latach przed I wojną światową. Wydano wówczas normatywy m. in. dla Wydziału Lasów (1905 r.), rządców kluczowych (1909 r.) i budowniczych (1912 r.)<sup>11</sup>. Forma fizyczna dokumentu – maszynopis – odzwierciedla przemianę w technice biurowej. Około 1905 r. Ordynacja zakupiła pierwsze maszyny do pisania, na których od tej pory tworzono czystopisy najważniejszych dokumentów.

Pisownia w poniższej edycji jest zgodna z oryginałem, dokonano jedynie drobnych korekt interpunkcji. Starano się oddać układ dokumentu oraz wszelkie podkreślenia i wyróżnienia maszynowe. Dopiski odręczne, podpisy, itp. zostały opisane za pomocą przypisów tekstowych (literowych), przypisy oznaczone liczbami arabskimi mają charakter rzeczowy. W nawiasach kwadratowych rozwinięto skróty, poza najczęściej stosowanymi dotyczącymi jednostek monetarnych (rb. - rubel, kp. – kopiejka). Nazwę stacji Szlengiértówka pozostawiono w wersji ówczasie używanej równolegle – Szlenkiértówka.

## ZASADY EKSPLOATACJI KOLEJKI PODJAZDOWEJ ORDYNACJI ZAMOYSKIEJ

### A) PRZEPISY ZASADNICZE I TARYFY PRZEWOZOWE

- 1) Jednostki administracyjne, dla których mają być przewożone kolejką materiały lub towary, zawczasu zgłosić się winny do Zarządu Głównego Ordynacji Zamojskiej, wskazując ilość mających się przewieźć ładunków, termin ich przewiezienia i kierunek.
- 2) Zarządzający kolejką, z rozporządzenia Zarządu Głównego, naczynia pociągi do żądanego przewozu ładunków. Bez odnośnej dyspozycji zarządzającego kolejką żaden pociąg w ruchu znajdować się nie może.
- 3) Dla kontroli ruchu, każdy maszynista zaopatrzony być powinien w

<sup>9</sup> APL, AOZ 3575, bp. *Etaty Zarządu Głównego Ordynacji Zamojskiej na lata 1911/12 i 1913/14.*

<sup>10</sup> APL, AOZ 16060, k. 26-48.

<sup>11</sup> APL, AOZ 5383, bp. *Instrukcja wydana naczelnikowi Wydziału Lasów, 12.04.1905; AOZ 16060, kk. 136 – 139, 175-186v.*

książkę frachtową, która stale znajdować się ma w parowozie. W książce tej wysyłający ładunek notuje: N.N. wagonów, ich zawartość i ogólną ilość ładunku w pudach<sup>12</sup>, korcach<sup>13</sup>, kubikach<sup>14</sup> lub sztukach, oraz czas odejścia pociągu, odbierający zaś ładunek – notuje godziną nadejścia pociągu i poświadcza otrzymanie towaru. Oprócz tego należy, z chwilą zamieszkania na Szlenkiertówce starszego robotnika drogowego, zobowiązać go do notowania w książce frachtowej pory nadejścia pociągu na Szlenkiertówkę oraz odejścia.

4) Stawki taryfowe dzielą się na następujące dwie kategorie:

Klasa I ze stawką zasadniczą 1/10 kp. od puda i wiorsty.

Klasa II<sup>a</sup> ze stawką zasadniczą<sup>a</sup> 1/20<sup>a</sup> kp. do puda i wiorsty<sup>a</sup>.

Do klasy I zaliczają się: buraki, sągi, wyroby tartaczne i drzewo okrągłe do tartaku, wyroby fabryki drzewnej, kamień i cegła. Do klasy II należą: wszelkie odpadki fabryczne, jak wytloki, błoto defekacyjne, trociny i obrzynki drzewne oraz piasek i glina.

Odległości taryfowo ustalone zostają podług następującej tablicy:

Od stacji do stacji	Wiorst:			
	Kruglik	Szlenkiert[ówka]	Cukrownia	Płoskie
Zwierzyniec	5	14	23	24
Kruglik	-	9	18	19
Szlenkiert[ówka]	-	-	9	10
Cukrownia	-	-	-	19

W razie naładowania towaru w punkcie pomiędzy powyższymi stacjami, odległość taryfowa liczy się od stacji dalszej. Na zasadzie powyższych stawek i odległości taryfowych, obowiązują następujące ceny przewozu ważniejszych materiałów, a mianowicie:

a) Za przewóz sągów do Cukrowni:

ze Zwierzynca po rb. 3,25,

z Kruglika<sup>a</sup> po rb.<sup>a</sup> 2,50,

ze Szlenkiertówki<sup>a</sup> po rb.<sup>a</sup> 1,50 od sąga.

b) Za przewóz buraków z Płoskiego do Cukrowni – po kp. 15 od korca.

c) Za przewóz materiałów drzewnych ze Zwierzynca do Płoskiego

<sup>12</sup> Pud – rosyjska jednostka wagowa równa 16,38 kilogramom.

<sup>13</sup> Korzec – jednostka miary objętości ciał sypkich, od 1819 r. równa 128 litrom.

<sup>14</sup> Kubik – jednostka miary stosowana do określania objętości drewna netto, czyli bez pustej przestrzeni, która może się znajdować między kłodami. Tu prawdopodobnie chodzi o sążeń sześcienny (kubiczny) równy 216 stopom sześciennym, czyli ok. 5,16 m<sup>3</sup>.

<sup>a-a</sup> W oryginale znośniki: [ „ „ „ ].

- lub cukrowni po kp. 3 od stopy sześcienniej.
- d) Za przewóz kamienia ze Zwierzynca do Cukrowni po kp. 2 od puda.
  - e) Za przewóz wytlóków od Cukrowni do Płoskiego po kp. 1 od puda.
- 5) Przytoczone wyżej stawki taryfowe liczone są tylko za przewóz bez kosztów ładowania i wyładowania.
- 6) Naładowanie na wagony i wyładowanie z wagonów należy do wyładowującego towar.

### **B) TABOR, SŁUŻBA RUCHU I SŁUŻBA DROGOWA**

- I) Cały tabor, składający się z 4 parowozów, 33 wagonów czterosiowych i 10 wagonów dwuosiowych przechodzi na wyłączną własność Cukrowni. Cukrownia obowiązana jest tabor ten utrzymywać w należytym stanie i na każde zapotrzebowanie Zarządu Kolejki wysyłać pociągi. Za korzystanie z całego tego taboru Kolejka płacić będzie Cukrowni co rocznie:
- a) 5 % na amortyzację taboru i
  - b) 7 i ½ % na utrzymanie i remont taboru, nie tylko zwyczajny, lecz i kapitalny, licząc od sumy kosztów nabycia taboru.
- II) Cukrownia ma w ciągu bieżącego roku zbudować sześć nowych wagonów brekowych<sup>15</sup>, dążąc do tego, aby w każdym pociągu znajdował się przynajmniej jeden wagon brekowy.
- III) Cukrownia obowiązana będzie zaopatrywać pociągi w potrzebne do ruchu opał, smary, pakuły itp. za następującym wynagrodzeniem:
- 1) Koszt opału liczonym będzie od wagonu, przewiezonego z ładunkiem:
    - a) na przestrzeni Płoskie – Cukrownia i Kruglik – Cukrownia po rb. 1,80,
    - b) na przestrzeni Zwierzyniec – Cukrownia i Zwierzyniec – Płoskie po rb. 2,20.
  - 2) Koszt smarów i innych materiałów liczonym będzie od pociągu naładowanego:
    - a) na przestrzeni Płoskie – Cukrownia i Kruglik – Cukrownia po rb. - kp. 70,
    - b) na przestrzeni Zwierzyniec – Cukrownia i Zwierzyniec – Płoskie po rb. - kp.<sup>a</sup> 90.
  - 3) Koszt opału i smarów od pociągów roboczych liczonym

---

<sup>15</sup> Wagon brekowy – wagon zaopatrzony w hamulec (nie wszystkie wagony taki wówczas posiadały), obsługiwany przez osobnego członka załogi pociągu brekowego, czyli hamulcowego.

będzie za 2 obroty na przestrzeni Zwierzyńiec – Cukrownia, czyli dziennie:

za opał<sup>b</sup>rb. 22,<sup>b</sup>

za smary itp. rb. 1 kp. 80.

Uwaga. W celu zmniejszenia kosztów opału zastosowane będą następujące środki:

1) niezależnie od składu drzewa znajdującego się w Cukrowni i prowadzonego na rachunek tejże, urządzony będzie takiż skład w Zwierzyńcu, na rachunek kolejki, a wówczas w opał będą zaopatrywane:

a) ze składu w Cukrowni pociągi kursujące na dystansie Cukrownia – Płoskie,

b) ze składu kolejowego w Zwierzyńcu – pociągi, przewożące ładunki ze Zwierzyńca.

2) wprowadzonym być winien system premiowania oszczędności na opale, w tym zaś celu będą wyznaczone normy opału dla parowozów, a za każdy zaoszczędzony od tych norm sąg drzewa maszyniści będą otrzymywać po 1 rb.

IV) Każda brygada pociągowa składać się ma: z maszynisty, pomocnika tegoż, brekowego i człowieka do podawania drzewa. Utrzymanie tych brygad należy wyłącznie do Cukrowni, która otrzymuje od kolejki za obsługę każdego obrotu pociągu na przestrzeni Zwierzyńiec – Cukrownia, Zwierzyńiec – Płoskie i Płoskie – Cukrownia po rubli trzy. Za pociągi robocze, pracujące od 6-tej rano do 6-tej wieczór liczyć się będzie po 8 rubli dziennie

V) W celu zachęcenia maszynistów do regularnego ruchu i prawidłowej jazdy będzie dla nich ustanowione wynagrodzenia za każdy obrót pociągu obsłużony przez nich według regulaminu i bez wypadków, oraz kary za wykroczenia przeciwko regulaminowi oraz wypadki.

VI) Pomocnikami zarządzającego Kolejką dla dozoru nad prawidłowością ruchu, jak również nad nad remontem toru będą: mechanik Cukrowni i zawiadowca stacji Płoskie. Oprócz tego do pomocy mechanikowi ma być dodany człowiek, obznajomiony z ruchem i taborem, którego obowiązkiem będzie przyjmowanie i wysyłanie pociągów w Cukrowni, rewidowanie parowozów i wagonów, kwalifikowanie ich do reperacji, oraz kontrolowanie ruchu i dozorowanie remontu linii.

VII) Dla dozoru nad torem i dla remontu tegoż cała Kolejka ma być podzielona na 5 dystansów, a mianowicie:

I. Zwierzyńiec – Kruglik,

---

<sup>b-b</sup> *Dopisek odręczny.*

- II. Kruglik – Szlenkiertówka,
- III. Cukrownia – brzeg lasu Kosobudzkiego,
- IV. brzeg lasu Kosobudzkiego – Kąty I
- V. Kąty – Płoskie.

Każdy z tych dystansów ma być obsługiwany przez jednego starszego robotnika drogowego, który jednocześnie jest zwrotniczym na tej stacji, gdzie zamieszkuje, a więc:

- I. dystans w Obroczy,
- II. <sup>a</sup>dystans<sup>a</sup> na Krugliku,
- III. <sup>a</sup>dystans<sup>a</sup> w Cukrowni,
- IV. <sup>a</sup>dystans<sup>a</sup> na Szlenkiertówce (po wybudowaniu domu kolejowego).
- V. <sup>a</sup>dystans<sup>a</sup> w Płoskiem.

Na Szlenkiertówce we względu na ważność tej stacji, jako węzłowej, ma być oddzielny zwrotniczy. Oprócz tego do robót nadetatowych (przesuwanie torów, układanie linii prowizorycznych) w Cukrowni będzie jeden stały starszy robotnik, oraz dwóch stróżów: na wiadukcie Marynowieckim i przy bramie Cukrowni.

VIII) Podczas remontu linii każdemu ze starszych robotników drogowych dodawana będzie potrzebna ilość ludzi, według wskazań Zarządzającego Kolejka.

### C) ETATY KOLEJKI

	Na r/k kolejki	Na r/k cukrowni
	rb. kp.	rb. kp.
1) Koszt utrzymania zarządzającego kolejka obciąża rachunki teje. <u>Wyplaca Zarząd Główny.</u>	2900,00	-
2) Pomocnicy zarządzającego Kolejka: mechanik Cukrowni i zawiadowca stacji Płoskie są na etacie Cukrowni, o ile zaś starannie będą wykonywali swoje obowiązki względem Kolejki, otrzymają na rachunek teje w końcu roku pewną gratyfikację.	-	-
3) Pomocnik mechanika otrzymuje, oprócz kawalerskiego mieszkania w Cukrowni, wynagrodzenie roczne w sumie 700 – 800 rb., które w połowie ponoszą Cukrownia i Kolejka. <u>Wyplaca Cukrownia.</u>	360,00	360,00
4) Sześciu starszych robotników drogowych (z których czterej będą jednocześnie zwrotniczymi) otrzymują po 14 – 16 rb. miesięcznie, mieszkanie lub po 3 rb. miesięcznie na mieszkanie oraz po 4 sągi drzewa <sup>16</sup>		

<sup>16</sup> Sąg półkubiczny – sąg o objętości pół kubika, czyli około 2 – 2,5 m<sup>3</sup>.

na opał i po 3 rb. na zwózkę każdego sąga. <u>Koszt ponosi i wypłaca Kolejka.</u>	1660,00	-
5) Wekslowy na Szlenkiertówce otrzyma 15 rb. miesięcznie, mieszkanie, 4 sągi drzewa rocznie na opał i po 3 rb. na zwózkę każdego sąga. <u>Koszt ponosi i wypłaca Kolejka.</u>	248,00	-
6) Dwaj stróże (w Cukrowni i przy wiadukcie Marynowieckim) otrzymają miesięcznie po 15 rb. na rachunek Kolejki. <u>Wypłaca Cukrownia.</u>	360,00	-

#### D. RACHUNKOWOŚĆ KOLEJKI

Rachunkowość kolejki ma być prowadzona w Zarządzie Głównym od <sup>b1</sup> lipca 1911<sup>b</sup>. Wszelkie rachunki i listy płacy, mające obciążyć kolejkę winny być zaświadczone przez Zarządzającego Kolejką, zanim zostaną zapisane na ciężar rachunku kolejki.

Prowadzone będą następujące conta:

- a) Administracja stała (niezależna od ruchu), jej utrzymanie.
- b) Diety, materiały piśmienne i różne wydatki.
- c) Koszty eksploatacji:
  - 1) opał;
  - 2) oświetlenie, smary i inne materiały dla pociągów;
  - 3) utrzymanie służby ruchu.
- d) Utrzymanie taboru.
- e) Remont linii.
- f) Magazyn.
- g) Budowa kolei (według klasyfikacji dawniejszej).
- h) Umorzenie budowy kolei.
- i) Zyski i straty.

PLENIPOTENT JENERALNY<sup>c</sup>  
Sekretarz Zarządu Głównego<sup>d</sup>

<sup>c</sup> *Podpis odręczny Karola Czarnowskiego.*

K. Czarnowski (1856-1920) – absolwent gimnazjum filologicznego w Odessie i Wydziału Matematycznego Uniwersytetu w Kijowie. Odbył praktykę w cukrowni, następnie pracował w rodzinnym majątku i jednocześnie brał udział w administrowaniu kilkoma cukrowniami, których był akcjonariuszem. W 1897 r. nabył dobra Raków w guberni radomskiej, gdzie zamieszkiwał do 1904 r. Zajmował stanowisko plenipotentą generalnego Ordynacji Zamojskiej od lipca 1904 r. do stycznia 1920 r. Był wybitnym działaczem ruchu narodowego, członkiem Ligi Narodowej, Towarzystwa Oświaty Narodowej, Macierzy Szkolnej, Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, współzałożycielem powstających licznie na terenie Zwierzyńca i Ordynacji rozmaitych stowarzyszeń kulturalnych i oświatowych, straży pożarnych, itp. („Gazeta Lubelska” 1904 nr 147, 1920, nr 32; 1920, nr 52; „Ziemia Lubelska” 1920, nr 51; A. Koprukowniak, *Aktywność narodowa ziemian lubelskich w latach 1867-1904*, w: *Ziemiaństwo a ruchy niepodległościowe w XIX i XX wieku*, red. W. Caban, M. Markowski, Kielce 1994, s. 71-72, 79; H. Matławska, *Zwierzyniec*, Zwierzyniec 1991; Epitafium w kościele p.w. św. Jana Nepomucena w Zwierzyńcu).



Zwierzyniec  
dnia 23 lutego 1911 r.

**BUDŻET KOLEJKI PODJAZDOWEJ ORDYNACJI ZAMOYSKIEJ**

**A) DOCHODY**

1) Przewóz buraków: 150.000 korc[ów] po 15 kp.	Rb. 22.500
2) Przewóz sągów: 5.000 sągów po rb. 2	Rb. 16.000
3) Przewóz wyrobów tartacznych: 100.000 kub[ików] po 3 kp.	Rb. 2.000
4) Przewóz kamienia: 170.000 pud[ów] po 2 kp.	Rb. 3.400
5) Przewóz odpadków: 200.000 pud[ów] po 1 kp.	Rb. 2.000
	<hr/>
	Suma Rb.
	48.900

**B) WYDATKI**

1) Opał dla parowozów: 1.120 pociągów po 5 wagonów (2.655 5/9 a 2,20 i 2944 4/9 a 1,80)	Rb. 11.142
2) Smary i inne materiały: 1.120 pociągów po Rb. 0,80	Rb. 896
3) Obsługa pociągów: 1.120 pociągów po 3 rb.	Rb. 3.360
4) Remont taboru, licząc 7 ½ % od Rb. 70.000	Rb. 5.250
5) Amortyzacja taboru, licząc 5 % od Rb. 70.000	Rb. 3.500
6) Amortyzacja budowy kolejki: 5 % od Rb. 250.000	Rb. 12.500
7) Administracja, służba drogowa i inne wydatki	Rb. 6.000
8) Stały remont linii: 33 wiorsty po 100 rb.	Rb. 3.300
9) Koszt robót wypadkowych (zmiana szyn, podkładów itd.)	Rb. 3.052
	<hr/>
	Suma Rb.
	48.900

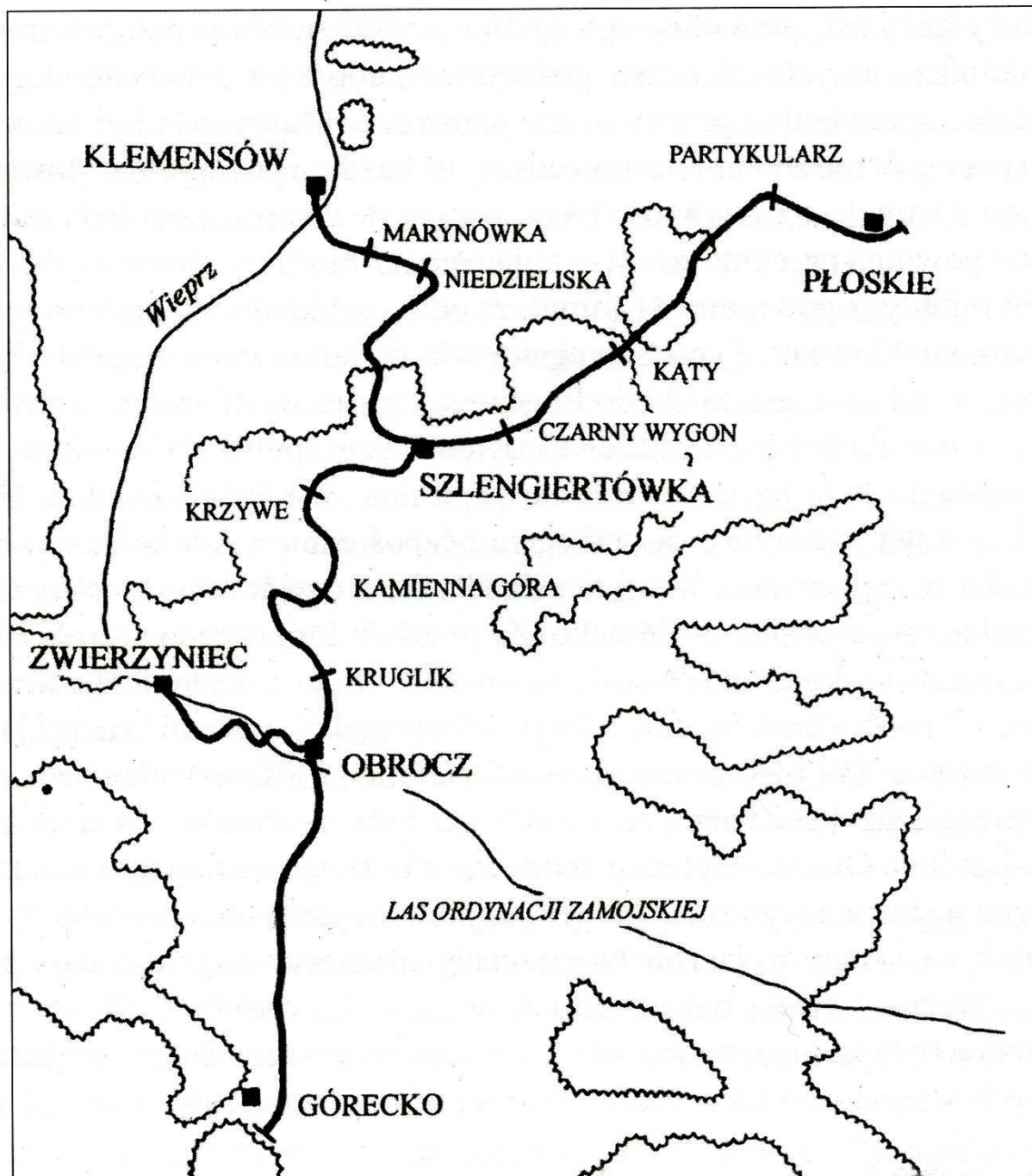
PLENIPOTENT JENERALNY<sup>c</sup>  
Sekretarz Zarządu Głównego<sup>d</sup>

Zwierzyniec d[nia] 23 lutego 1911 r.

**MAPKA KOLEJKI ORDYNACKIEJ**

<sup>d</sup> Podpis odręczny Stanisława Moskalewskiego.

S. Moskalewski (1876-1936) – pracownik Wydziału Lasów (1897-1911) i sekretarz Zarządu Głównego Ordynacji Zamojskiej (1911-1919). Polityk ruchu narodowego, był w latach 1919 – 1926 wojewodą lubelskim. Jego obszerne biogramy zob.: A. Kierek, *Moskalewski Stanisław Witalis (1876-1936)*, w: *Polski Słownik Biograficzny*, t. XXII, s. 42-44; W. Kozyra, *Urząd Wojewódzki Lubelski w latach 1918-1939*, Lublin 1999, s. 61-71; idem, *Moskalewski Stanisław Witalis*, w: *Słownik biograficzny miasta Lublina*, red. T. Radzik, A. Witusik, J. Ziółtek, t. III, Lublin 2010, s. 206-209.



Źródło: H. Chwedyk, *Kolejki wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006, s. 17, rys. 14