

Jerzy Puzowski

**BYDGOSZCZ STOLICĄ
KOLEJOWYCH ROZRACHUNKÓW
ZAGRANICZNYCH**

W 100-lecie powrotu miasta do Macierzy



Jerzy Puzowski

**BYDGOSZCZ STOLICĄ
KOLEJOWYCH ROZRACHUNKÓW
ZAGRANICZNYCH**

W 100-lecie powrotu miasta do Macierzy

Bydgoszcz 2020

Jerzy Puzowski
Bydgoszcz stolicą kolejowych rozrachunków zagranicznych.
W 100-lecie powrotu miasta do Macierzy

© Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy
Zrealizowano dzięki wsparciu finansowemu miasta Bydgoszczy.

Na okładce wykorzystano fotografię ze zbiorów portalu Poloniae Amici polska-org.pl



PREZYDENT BYDGOSZCZY
Rafał BRUSKI

Szanowny Pan

JERZY PUZOWSKI

Przyznaję Panu

STYPENDIUM

na realizację projektu pn.

**„Bydgoszcz stolicą kolejowych rozrachunków zagranicznych
– w 100-lecie powrotu miasta do Macierzy”**

*Gratuluję i dziękuję za kreatywną oraz pełną zaangażowania pracę
na rzecz rozwoju bydgoskiej kultury.*

Życzę wiele satysfakcji z podejmowania wartościowych inicjatyw.

Z wyrazami szacunku

Bydgoszcz, styczeń 2020 roku



Spis treści

Wykaz skrótów kolei (1972 r.)	7
Wykaz użytych skrótów i pojęć	9
Od autora	11
I. Wstęp	15
II. Geneza Biura Rozrachunkowego Międzynarodowych Przewozów Koleją w Bydgoszczy. Lata 1849–1890	19
III. Konwencje berneńskie. Lata 1890–1924	25
IV. Reaktywacja i pełna samodzielność Biura. Lata 1922–1939	29
V. Wznowienie działalności Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP. Lata 1945–1972	41
VI. Jubileusz 50-lecia działalności w kolejnictwie polskim (1972 r.)	53
VII. Mechanizacja	71
VIII. Rada zakładowa związku zawodowego pracowników kolejowych	75
IX. Technikum Kolejowe	77
X. Zakończenie	79
XI. Załączniki	81
XII. Bibliografia	85





Wykaz skrótów kolei (1972 r.)

Lp.	Skrót	Kraj
1	BR	Anglia
2	ÖBB	Austria
3	SNCB	Belgia
4	BDŽ	Bułgaria
5	CSD	Czechosłowacja
6	HR	Chiny
7	DSB	Dania
8	SNCF	Francja
9	VR	Finlandia
10	CH	Grecja
11	RENFE	Hiszpania
12	NS	Holandia
13	İRR	Irak
14	JŽ	Jugosławia
15	ZCZ	Korea
16	CFL	Luksemburg
17	ONCFM	Maroko
18	MTZ	Mongolia
19	NSB	Norwegia
20	DR	Niemiecka Republika Demokratyczna
21	DB	Niemiecka Republika Federalna
22	PKP	Polska (Polskie Koleje Państwowe)
23	CP	Portugalia

24	CFR	Rumunia
25	CRF	Syria
26	SBB	Szwajcaria
27	SJ	Szwecja
28	TCDD	Turcja
29	FS	Włochy
30	MAV	Węgry
31	VN	Wietnam
32	SŻD	Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich oraz Dowództwo Północnej Grupy Wojsk Radzieckich w Legnicy
33	CBRZ PKP	Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych Polskich Kolei Państwowych



Wykaz użytych skrótów i pojęć

Lp.	Skrót / pojęcie	Pełna nazwa
1	Biuletyn MKŻ	Biuletyn Ministerstwa Kolei Żelaznych
2	Biuletyn MK	Biuletyn Ministerstwa Kolei / Komunikacji
3	CIM	Międzynarodowa Konwencja Berneńska o przewozie towarów kolejami żelaznymi
4	CIV	Międzynarodowa Konwencja Berneńska o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi
5	DOKP	Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
6	Dz. Pr. P. P.	Dziennik Praw Państwa Polskiego (1918–1919)
7	Dz. T. i Z. K.	Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych
8	Dz. U. M. K. Ż.	Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych
9	Dz. U. M. K.	Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei / Komunikacji
10	Dz. U. R. P.	Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej
11	EMGT	Jednolita międzynarodowa taryfa tranzytowa przewozu towarów kolejami
12	F-15	Przepisy rachunkowe w międzynarodowej komunikacji towarowej
13	EMPT	Jednolita międzynarodowa taryfa tranzytowa przewozu pasażerów kolejami
14	H-18 (MET)	Wspólne przepisy ekspedycyjne dla międzynarodowego przewozu towarów kolejami żelaznymi
15	Intercontainer	Międzynarodowe Towarzystwo do Przewozu Towarów Transkontenerami (Bazylea, Szwajcaria)

16	M. h. CBRZ z 1972 r.	Materiały i dokumenty historyczne Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy z 1972 r. – w posiadaniu autora, niepublikowane
17	Należność	Uprawnienie do otrzymania w określonym terminie świadczenia pieniężnego od dłużnika – aktywa podmiotu gospodarczego
18	OPW	Wspólny Park Wagonów
19	OSŻD	Organizacja Współpracy Kolei Żelaznych
20	PKP IPT	PKP Instrukcje przewozowo-taryfowe
21	PPW	Przepisy o wzajemnym użytkowaniu wagonów kolejowej komunikacji międzynarodowej
22	RIC	Umowa o wzajemnym używaniu wagonów pasażerskich i bagażowych w komunikacji międzynarodowej
23	RIV	Umowa o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej
24	Rozliczenie pieniężne	Świadome i zgodne z prawem przemieszczanie środków pieniężnych między podmiotami gospodarczymi, instytucjami, osobami fizycznymi.
25	Rozrachunek	Należność lub zobowiązania zarachowane w księgach jednostki gospodarczej na podstawie dokumentów księgowych, charakteryzującej się precyzyjnym określeniem wierzyciela i dłużnika, zaakceptowaną kwotą będącą przedmiotem rozrachunku oraz ściśle określonym terminem i sposobem rozliczenia
26	SMGS	Umowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej
27	SMPS	Umowa o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej
28	UIC	Międzynarodowy Związek Kolei (Paryż)
29	ZSRR	Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich



Od autora

W Bydgoszczy, przy ulicy Dworcowej 63 znajduje się ogromny, majestatyczny i piękny gmach. Turyści zachwycają się jego urodą, a miejscowi kojarzą z poradnią lekarską i apteką, ale coraz rzadziej z kolejnictwem. Budynek ten powstał w latach 1886–1888 z przeznaczeniem dla centralnych instytucji kolei żelaznych. Do 2001 r. mieściło się w nim pierwotne Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych PKP (CBRZ PKP).

Tradycje kolejnictwa w Bydgoszczy mają bardzo długą, ważną i ciekawą historię. Już od 1849 r. mieściła się tu pierwsza w Europie – i w ogóle na świecie – dyrekcja kolei państwowych. To właśnie w tym mieście w 1851 r. ustalono pierwszą na świecie kolejową taryfę przewozową dla kolei państwowej. Bydgoszcz była także od 1862 r. pierwszym w Europie i na świecie miastem, gdzie dokonywano – i dokonuje się do dziś – rozrachunków z międzynarodowej komunikacji kolejowej. W żadnym innym mieście na ziemiach polskich (pod zaborami) i w niepodległej Polsce taka instytucja nigdy nie powstała.

W 2020 r. przypada 158. rocznica realizacji tych unikatowych operacji finansowych. Bydgoszcz ma niewiele symboli powszechnie znanych, a przecież jest się czym wyróżnić.

Koncepcja przedstawienia historii i działalności Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP zrodził się u mnie w związku ze zbliżającym się 100-leciem powrotu Bydgoszczy do Macierzy. Już w 1972 r., będąc pracownikiem CBRZ PKP, opracowałem jego historię za lata 1922–1972 z okazji 50-lecia działalności w odrodzonej Polsce.

Tym razem postanowiłem poszukać początków, okoliczności i przyczyn utworzenia Biura właśnie w Bydgoszczy. Jakie miało zadania, jak było zorganizowane, jakie były jego losy na przestrzeni czasu?

Cel, który mi przyświecał, zamykał się w przeświadczeniu, że należy odtworzyć z niezatartej do końca pamięci dawny czas, dawnych ludzi, urodę życia i pracy tamtej naszej epoki. Starąłem się ocalić od zapomnienia najważniejsze historyczne wydarzenia jakże ważnej dla kolejnictwa polskiego i Bydgoszczy, centralnej instytucji o zasięgu międzynarodowym. Dotąd w przestrzeni publicznej nie ukazała się pozycja o tej zasłużonej jednostce.

Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy, w przedstawionej formule organizacyjnej, merytorycznej i prawnej, działało do początków XXI wieku, kiedy to mocą ustawy z dnia 8 września 2000 r. nastąpiła komercjalizacja i restrukturyzacja przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948).

Jerzy Puzowski

mgr historii,
radca kolei państwowych

Od autora

P. K. P.
CENTRALNE BIURO
ROZRAČUNKÓW ZAGRANICZNYCH
skrytka pocztowa 70
ul. Dworkowa nr 63
83-655 Bydgoszcz

Bydgoszcz, dnia 20.08.1975 r.

Nr 1a-1102/30/75

Obywatel

mgr Jerzy PUZOWSKI
st. referendarz kp. w CBRZ-PKP
w Bydgoszczy

Mianuje Obywatela/kę z dniem 1 sierpnia 1975 r.
radcą kp i przyznaje "5" /piąta/
...../grupe uposażenia zasadniczego w stawce "II" /drugiej/
w rozumieniu § 2 ust. 1 zarządzenie Ministra Komunikacji Nr 206 z dnia
28 grudnia 1972 r. w sprawie ustalenia dla pracowników przedsiębiorstwa
"Polskie Koleje Państwowe" tabeli płac uposażenia zasadniczego i schematu
etatowych stanowisk /Dz. Urz. MK Nr 42 poz. 348/, w kwocie miesięcznej zł
3000,- /trzy tysiące zł/ oraz dodatek
służbowy według szczebla "3" /trzeciego/ tabeli "II"
/drugiej/ w rozumieniu § 1 ust. 1 zarządzenia Ministra Komuni-
kacji Nr 207 z dnia 28 grudnia 1972 r. w sprawie ustalenia dla pracowników
przedsiębiorstwa "Polskie Koleje Państwowe" dodatków służbowych i zasad ich
wypłacania /Dz. Urz. MK Nr 42 poz. 349 / w stawce miesięcznej zł
700,-
/siedemset zł /

Dyrektor

/ mgr Józef Rata /

B/J

Rys. 1. Dokument przyznający awans zawodowy na najwyższy stopień organizacyjny
w CBRZ PKP

Źródło: archiwum własne autora.



I. Wstęp

Celem niniejszego opracowania jest ukazanie dziejów Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy i jego poprzedników, od powstania w połowie XIX wieku do początków XXI wieku. Zadanie nie było łatwe. Głównie z uwagi na brak obecnie wyczerpującej ilości źródeł historycznych i opracowań na ten temat. W *Leksykonie 50 lat Technikum Kolejowego w Bydgoszczy 1952–2002* znajduje się artykuł pt. *Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych PKP*, którego część jest moim tekstem z 1972 r. Podjęte starania o uzyskanie bogatszych materiałów źródłowych nie specjalnie się powiodły. Biuro zawsze podlegało ministerstwu kolei lub komunikacji PKP w Warszawie i dokumenty oraz archiwalia były tam przekazywane, a nie do Archiwum Państwowego w Bydgoszczy. Zwracałem się m.in. do Głównej Biblioteki Komunikacyjnej, archiwum byłego PKP w Warszawie, do obecnej Centrali PKP S.A. w Warszawie, Archiwum Akt Nowych w Warszawie, PKP Cargo. Nigdzie nie mają w zbiorach kategorii akt „A” dokumentów byłego CBRZ PKP Bydgoszcz, a innych akt dotyczących Biura tym bardziej nie posiadają. Wszystko zmieniło się od czasu ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Akta osobowe i płacowe pracowników PKP przekazywane były wówczas do archiwum w Sosnowcu, a o reszcie już nikt nic nie wie i najczęściej nie udzielają odpowiedzi nawet na listową korespondencję za zwrotnym potwierdzeniem odbioru. Moja baza źródłowa to w większości dzienniki i biuletyny ministerstwa kolei i komunikacji, zachowana dokumentacja wewnętrzna Biura, mój jubileuszowy tekst w rękopiśmie z 1972 r., oparty wyłącznie na materiałach źródłowych. A także

skromne obecnie dokumenty i pamiątki prywatne byłych pracowników i to, co zachowało się w ich pamięci.

Całość publikacji składa się z faktograficznych rozdziałów tematycznych w układzie chronologicznym. Ich łączna lektura daje obraz całości zagadnienia.

Podstawowym zadaniem Centralnego Biura było dokonywanie rozrachunków i rozliczeń finansowych z zarządami kolei zagranicznych za wszelkie usługi świadczone na ich rzecz przez koleje polskie oraz regulowanie należności na ich rzecz za ich usługi świadczone na rzecz kolei polskich. Dotyczyło to głównie trzech grup zadaniowych:

- międzynarodowych przewozów towarów,
- międzynarodowych przejazdów pasażerów i ich bagażu oraz przesyłek ekspresowych,
- obrachunków czynszu za używanie wagonów i przyborów ładunkowych PKP przez obce koleje i odwrotnie.

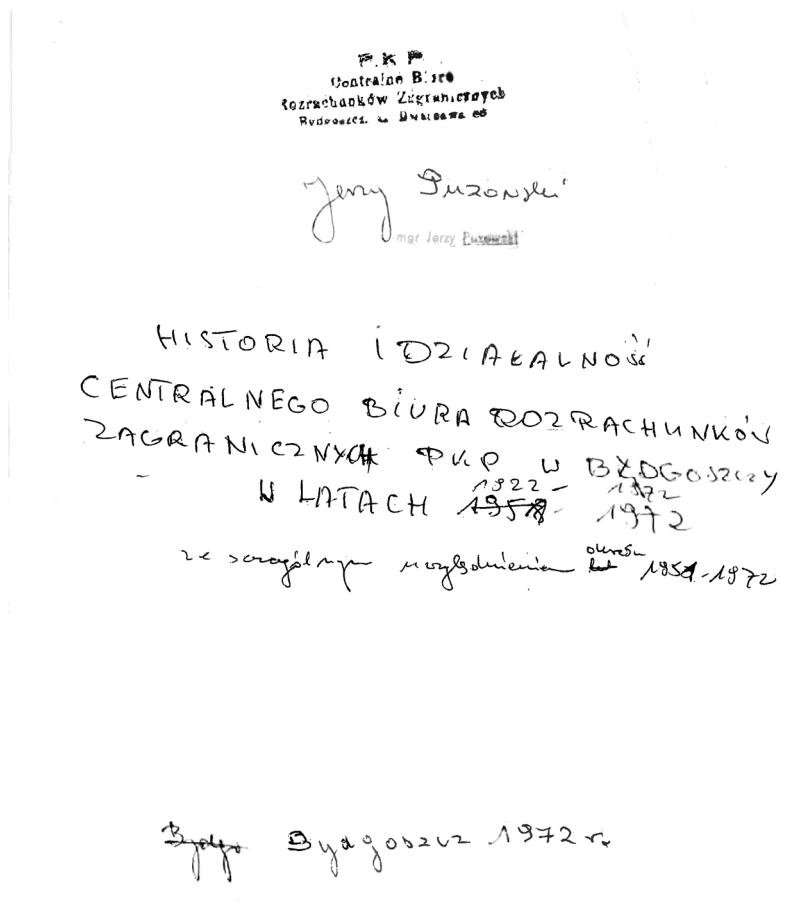
W jubileuszowym 1972 r. Biuro rozliczało się z 31 zarządami kolejowymi Azji, Afryki (Maroko) i Europy (poza Portugalią), wszędzie tam, dokąd docierały tory kolejowe.

Tekst zawiera dwa podstawowe nurty. Jeden przedstawia w ujęciu historycznym sprawy organizacyjne i działalność Biura. Drugi – w podstawowym wymiarze dla bardziej zainteresowanych – zagadnienia rozrachunków finansowych z zagranicznymi zarządami kolejowymi.

Dziękuję instytucjom, urządóm i osobóm, które były pomocne przy tworzeniu i wydaniu tej pozycji. Bardzo dziękuję Paniom bibliotekarkóm z Polskich Linii Kolejowych (PLK), szczególnie Pani Ewie z Bibliotecznego Ośrodka Informacji PLK w Bydgoszczy, koleżankóm i kolegom z dawnego Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy – za dyskusje, wspomnienia, osobiste pamiątki, a przede wszystkim za podtrzymywanie mnie w podjętym zamiarze.

Wstęp

Szczególnie mocno dziękuję mojej Żonie Urszuli za nieocenioną wszelką pomoc, wyrozumiałość, życzliwość i niewyczerpaną cierpliwość, bez której przerwałbym pisanie na długo przed końcem.



Rys. 2. Strona tytułowa rękopisu *Historia i działalność Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy w latach 1922–1972* autorstwa J. Puzowskiego
Źródło: archiwum własne autora.





II. Geneza Biura Rozrachunkowego Międzynarodowych Przewozów Koleją w Bydgoszczy. Lata 1849–1890

Tradycja kolejowych rozrachunków zagranicznych w Bydgoszczy sięga czasów rewolucji przemysłowej – okresu rozwoju gospodarczego, zmian politycznych i społecznych w cywilizowanym świecie. Był to złoty wiek przemysłu, handlu i kolei.

Między rokiem 1850 a rokiem 1920 kolej – kosztem żeglugi śródlądowej – stała się głównym środkiem transportu lądowego. Jej uruchomienie stanowiło milowy krok w dziejach ludzkości. Kolej żelazna najsilniej ukształtowała obraz współczesnego świata. Przyczyniła się do efektywnego transportu ładunków, szybkiej dystrybucji towarów i do masowych podróży. Przyspieszyła rozwój państw, regionów i miast. Kolej to historia postępu.

Rewolucja przemysłowa nie ominęła Bydgoszczy. Miasto zaczęło się prężnie rozwijać we wszystkich elementach infrastruktury i urbanizacji miejskiej. Budowano obiekty użyteczności publicznej, otwierano nowe zakłady przemysłowe, powstała główna arteria miasta – ul. Gdańska (dawniej główną arterią z północy na południe była ul. Pomorska), budowano okazałe domy mieszkalne dla kadry kolejowej oraz wiele prywatnych pod wynajem. W okolicach dworca powstała dzielnica kolejowa, której centralnym punktem był Plac Piastowski. Miasto kilkakrotnie powiększyło swój obszar i liczbę mieszkańców. W 1849 r. Bydgoszcz liczyła 10 263 mieszkańców, w 1900 r. – 52 204,

w 1922 r. – 95 078 (z przedmieściami)¹. Bydgoszcz była trzecim pod względem wielkości miastem w zaborze pruskim, po Gdańsku i Poznaniu. Z uwagi na podobieństwo do urbanizacji Berlina nazywano ją „Małym Berlinem” (*Klein Berlin*).

Do rozwoju i świetności miasta przyczyniły się: transport wodny Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły, a następnie kolej i bydgoski węzeł kolejowy z kompletną infrastrukturą administracyjną i techniczną. W Bydgoszczy znajdowały się centralne kolejowe urzędy komunikacji krajowej i zagranicznej.

Początek kolejnictwa w Bydgoszczy wyznaczyło umiejscowienie tu w 1849 r. siedziby Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej². Dyrekcja wraz centralnym biurem rozrachunkowym komunikacji nadzorowała kolej na ogromnym obszarze – od Berlina aż po Królewiec. Była to pierwsza dyrekcja kolei państwowych na terenach polskich pod zaborem, pierwsza w Europie – obok dyrekcji kolei westfalsko-nadreńskich – i pierwsza na świecie. Stanowiła najbardziej prestiżową instytucję, jaka zlokalizowana została w Bydgoszczy w XIX wieku³.

Dla Królestwa Prus strategicznym celem od początków kolejnictwa była budowa i eksploatacja kolei w kierunku wschodnim, na ogromny rynek carskiej Rosji. Bydgoszcz szczęśliwie znalazła się na wyznaczonym kursie.

Ranga miasta wzrosła jeszcze bardziej, gdy 26 lipca 1851 r. dotarł do Bydgoszczy nowo zbudowaną linią kolejową specjalny pociąg ze Szczecina, którego honorowym pasażerem był król Prus Fryderyk Wilhelmem IV⁴. Następnego dnia, 27 lipca 1851 r., o godz. 2.30 wyjechał pierwszy rozkładowy pociąg do Berlina, okrężną drogą przez Szczecin podróż trwała 13,5 godziny. Szybkość pociągów dochodziła do 35 km/godz. Bilet do Berlina kosztował w klasie I około 40,

¹ *Ludność Bydgoszczy*, [w:] *Wikipedia*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Ludno%C5%9B%C4%87_Bydgoszczy (dostęp 10.6.2018 r.).

² S. Kalemka, *Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego 1850–1875*, [w:] *Dzieje ZNTK w Bydgoszczy*, red. S. Kalemka, Bydgoszcz 1976, s. 15.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

a w klasie III około 20 marek⁵. Wkrótce podróże do stolicy stały się bardzo popularne. Niemieccy mieszkańcy Bydgoszczy podróżowali tam nie tylko w celach służbowych, ale także na koncerty filharmonii berlińskiej, spektakle teatralne lub po prostu na kawę i pogawędkę ze znajomymi z Berlina czy Poczdamu.

To w Bydgoszczy w 1851 r. w Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej ustalono pierwszą na świecie kolejową taryfę przewozową dla kolei państwowej. Dotyczyła ona ważnego odcinka Krzyż – Bydgoszcz. Taryfa składała się z 5 części: osobowej, bagażowej, towarowej, opłaty za przewóz koni i opłaty za przewóz bydła. Zawierała stawki przewozowe i przepisy ich stosowania. Nie zawierała warunków przewozowych. Z biegiem czasu ustalano kolejne taryfy⁶.

Bardzo dużym wydarzeniem dla kolejnictwa i Bydgoszczy było oddanie 1 grudnia 1862 r. w Aleksandrowie (Kujawskim) do eksploatacji warszawsko-bydgoskiej drogi żelaznej. Od tego czasu datuje się właściwy rozwój bezpośredniej komunikacji kolejowej między Rosją a Prusami. Aleksandrów łączył stacje Wielkiego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych ze stacjami Prusko-Wschodniej Drogi Żelaznej. Jednocześnie Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy powierzono obowiązki związane z rozrachunkami tych międzynarodowych przewozów⁷.

Bydgoszcz była więc nie tylko od 1849 roku siedzibą pierwszej na świecie dyrekcji kolei państwowych, ale jedynym od 1862 r. miastem polskim (pod zaborem i później), gdzie niezmiennie do dziś dokonuje się rozrachunków z międzynarodowej komunikacji kolejowej⁸.

W 2020 roku, w stulecie powrotu miasta do Macierzy, upływa 158 lat tej działalności!

W Bydgoszczy znajdował się jeden z największych węzłów kolejowych Prus i największy w prowincji wschodniej. Przez Bydgoszcz

⁵ Ibidem, s. 16.

⁶ J. Mierzyński, *125 rocznica powstania dyrekcji kolejowej w Bydgoszczy*, [w:] *Kronika Bydgoska V (1971–1973)*, Bydgoszcz 1980, s. 158–166.

⁷ S. Kalemka, op. cit., s. 22.

⁸ J. Mierzyński, op. cit., s. 158–166.

przechodził cały transport z Rosji i Prus Wschodnich do Berlina i odwrotnie. Kolej warszawsko -bydgoska była pierwszym i jedynym do 1877 r. północnym połączeniem kolejowym Niemiec z Rosją.

Z inicjatywy Wielkiego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych na konferencji odbytej w Berlinie w 1873 r., a następnie w Petersburgu ustalono nowe podstawy dla komunikacji towarowej między Rosją a Niemcami, oparte m.in. o następujące założenia:

- a) jednolitość przepisów przewozowych, nomenklatury i klasyfikacji towarów oraz podstawowych opłat taryfowych wyrażonych wyłącznie w walucie niemieckiej,
- b) jednolitość opłat przewozowych dla wszystkich kierunków przewozu łączących punkty krańcowe.

Szczegółowe opracowania kontynuowano w 1874 r. na konferencjach w Petersburgu i Hamburgu. Kierowanie sprawami nowo powstałego związku powierzono Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy, która na koszt uczestników związku utworzyła w Bydgoszczy Centralne Biuro Rozrachunkowe. Oparty na powyższych zasadach Związek Niemiecko-Rosyjski Dróg Żelaznych rozpoczął działalność wraz z centralnym biurem 1 kwietnia 1875 r.⁹ Równocześnie zostały uchylone wszelkie taryfy bezpośrednie obowiązujące dotychczas w stosunkach między Rosją i Niemcami.

W centralnym biurze w Bydgoszczy w 1876 r. rozliczano międzynarodowe przewozy towarów i osób na podstawie aż 114 taryf¹⁰. Ekspansja kolejnictwa w Europie była duża. W 1876 r. w Prusach istniało 50 zarządów spółek kolejowych, zawiadujących 63 odrębnymi sieciami, na których obowiązywało prawie 1400 taryf przewozowych¹¹. Problem narastał, rozwiązany został dopiero konwencją berneńską z 1890 r.

⁹ Z. Żółciński, *Początki przewozów międzynarodowych kolejami na ziemiach polskich*, „Przegląd Kolejowy Przewozowy” 1969, nr 8/9, s. 26.

¹⁰ J. Mierzyński, op. cit., s. 158–166.

¹¹ *Kolejnictwo polskie*, red. A. Bochen, Wydawca Quixi Media Sp. z o.o., Bydgoszcz 2017, s. 91.

Tendencja przyłączenia się do związku niemiecko-rosyjskiego trwała nadal. Głównie ze strony dróg żelaznych z terenów południowo-zachodnich Rosji. Celem było stworzenie możliwości przewozu zboża do Berlina i miast hanzeatyckich. Zainteresowana tematem królewska dyrekcja w Bydgoszczy wraz Centralnym Biurem Rozrachunkowym zaproponowała uregulowanie tych przewozów między stacjami rosyjskimi położonymi na południe od Kowla przez przejścia graniczne w Grajewie, Mławie, Aleksandrowie i dalej przez Bydgoszcz do postulowanych stacji niemieckich. Na konferencji odbytej w Warszawie w maju 1881 r. opracowano podstawowe założenia przepisów przewozowych i taryf dla tej nowej komunikacji. Kierownictwo spraw nowego związku powierzono Bydgoszczy¹².

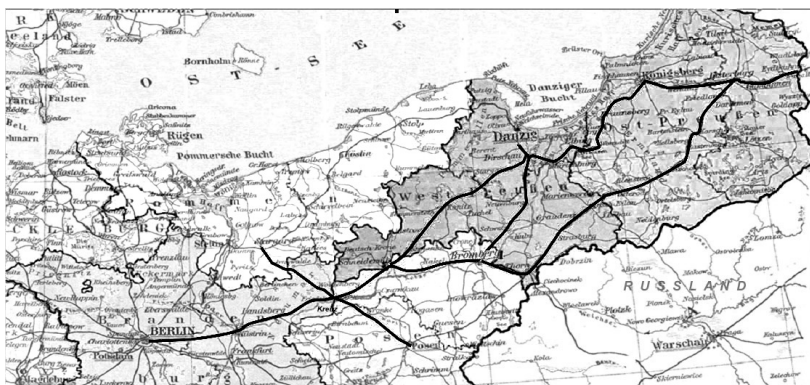
Międzynarodowe towarzystwa i związki kolejowe regulujące przewozy towarów i przejazdy pasażerów odgrywały w owym okresie historycznym poważną rolę w rozwoju międzynarodowych stosunków handlowych w Europie. Jednakże znaczne trudności nastręczała duża ilość i różnorodność regulacji przewozowych i taryfowych, a przede wszystkim to, że przyjęte ustalenia nie posiadały mocy norm prawnych usankcjonowanych władzą państwa. Te trudności usunęła dopiero Międzynarodowa Konwencja Berneńska o przewozie towarów kolejami żelaznym z 1890 r.

¹² Z. Żółciński, op. cit., s. 27.



Rys. 3. Michaux Robert, Medal pamiątkowy na otwarcie drogi żelaznej warszawsko-bydgoskiej, 1862, wybity w brązie¹³

Źródło: własność Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy.



Rys. 4. Mapa sieci pruskiej kolei wschodniej

Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Pruska_Kolej_Wschodnia#/media/Plik:Karte_ostbahn-A.jpg

¹³ Medal z brązu o średnicy 3 cali wykonany w Brukseli. Z jednej strony przedstawia parochód w biegu, z drugiej wymienione są nazwiska założycieli towarzystwa drogi żelaznej, członków rady zarządzającej, byłego dyrektora i starszego inżyniera prowadzącego budowę.

III. Konwencje berneńskie. Lata 1890–1924

Uczestnictwo pełnomocników zainteresowanych rządów europejskich w konferencjach berneńskich umożliwiło uchwalenie bardzo oczekiwanej międzynarodowej konwencji kolejowej regulującej przewozy towarów za jednym bezpośrednim dokumentem przewozowym, od stacji nadania jednego państwa do stacji przeznaczenia innego państwa.

Była to Międzynarodowa Konwencja Berneńska o przewozie towarów kolejami żelaznymi (CIM) z dnia 14 października 1890 r. Umowa została za pomiędzy Austro-Węgrami, Belgią, Bułgarią, Danią, Francją, Holandią, Luksemburgiem, Niemcami, Rosją, Rumunią, Szwecją, Szwajcarią, Włochami. Językami roboczymi były francuski i niemiecki. Ten pionierski, fundamentalny akt zawierał podstawowe zasady prawne broniące interesów zarówno kolei, jak i jej klientów. Wielokrotnie nowelizowany, do dziś stanowi podstawę regulacji prawnej międzynarodowej towarowej komunikacji kolejowej.

Konwencja zawierała generalne nowe zasady prawne, ale i sprawdzone rozwiązania z poprzednich umów zawieranych między towarzystwami i związkami kolejowymi różnych państw. A przede wszystkim wreszcie umożliwiła przewozy towarów między umawiającymi się państwami na podstawie jednego listu przewozowego na całej drodze przewozu po liniach kolejowych wymienionych w liście załączonej do konwencji. Kolej, która przyjęła przesyłkę do przewozu wraz z listem przewozowym, była odpowiedzialna za wykonanie przewozu

na całym szlaku, aż do jej wydania. Podstawowa regulacja finansowania stanowiła, że kolej, która pobrała przewoźne i inne wymagane opłaty, obowiązana była zapłacić uczestniczącym w przewozie kolejom należne im udziały. W celu zabezpieczenia, ułatwienia interpretacji i realizacji konwencji utworzony został w Bernie Urząd Centralny. Konwencja finalizowała wieloletnie zabiegi i starania sfer gospodarczych, handlowych i politycznych w tym zakresie.

Polska będąc pod zaborami, nie mogła uczestniczyć w pracach przygotowujących konwencję. Po odzyskaniu wolności i suwerenności Rzeczpospolita Polska przystąpiła do niej 24 lutego 1922 r., ze zmianami wprowadzonymi przez porozumienia dodatkowe z dnia 16 lipca 1895 r. oraz konwencję dodatkową z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r., wraz z deklaracją dodatkową z dnia 20 września 1893 r.¹⁴

Zmiany polityczne, gospodarcze, wzrost międzynarodowych przewozów kolejowych po Wielkiej Wojnie spowodowały, iż uznano za konieczne poddać konwencję berneńską z 1890 r. zasadniczej zmianie.

Na trzeciej konferencji rewizyjnej w Bernie w maju 1923 r. uchwalono dwie zupełnie nowe konwencje kolejowe. Jedną dla międzynarodowych przewozów towarowych (CIM), a drugą dla przewozów osobowych, bagażowych i ekspresowych (CIV). Umowy zostały podpisane 23 października 1924 r. przez upoważnionych przedstawicieli rządów 26 państw. Tak duża ilość sygnatariuszy była wynikiem nowego politycznego podziału Europy. Powstały nowe państwa, które nie uczestniczyły w pracach nad konwencją z 1890 r. Polskę i Wolne Miasto Gdańsk reprezentował Jan Modzelewski, poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny w Szwajcarii.

Konwencja CIV była zupełną nowością. Postanowiono, że stosuje się ją do przewozu osób i ich bagażu za jednym międzynarodowym dowodem przewozowym – biletem, od stacji wyjazdu do stacji przeznaczenia, bez konieczności przesiadania się na granicach co najmniej dwóch umawiających się państw, po liniach wymienionych w liście zamieszczonej w Konwencji. Należne opłaty należało obliczać według

¹⁴ Dz. U. R. P. z 1922 r. Nr 73, poz. 665, 667.

taryf prawnie obowiązujących, należycie ogłoszonych w każdym państwie. Kolej była obowiązana na stacjach kolejowych ogłaszać kursy walut, po jakich przyjmuje zapłatę w obcej walucie.

Dla umożliwienia realizacji pod względem technicznym przyjętych konwencji zarządy kolejowe zawarły odrębne umowy specjalne:


- Umowę o wzajemnym użytkowaniu i wymianie wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej, zwaną w skrócie RIV,
- Umowę o wzajemnym użytkowaniu i wymianie wagonów pasażerskich i bagażowych, zwaną w skrócie RIC.

Umowy normowały najem i zapłatę za używanie obcych wagonów, sposób przyjmowania i zdawania ich na granicach państw, wymagania techniczne taboru, odpowiedzialność za zniszczenia lub uszkodzenie... Umowy berneńskie były wielokrotnie nowelizowane. Nowe uregulowania zapadały na konferencjach rewizyjnych, które odbywały się przeważnie w Bernie. Zarówno Rzeczpospolita Polska, jak i Polska Rzeczpospolita Ludowa ratyfikowały je w całości i bez zastrzeżeń.

Bydgoszcz od początków kolejnictwa była ważnym i aktywnym uczestnikiem w międzynarodowych zabiegach i działaniach o umożliwienie w kolejowej komunikacji przewozu przesyłek i przejazdu osób za jednym bezpośrednim listem przewozowym lub biletem osobowym.

Dla Centralnego Biura konwencje oraz wprowadzane na ich mocy taryfy, dodatkowe zadania rozrachunkowe między kolejami, zmiany kosztów przewozu i innych usług kolejowych świadczonych przez PKP i na rzecz PKP powodowały konieczność bieżącego dostosowania się organizacyjnego i merytorycznego do nowych sytuacji.

Ale Bydgoszcz jako jedyna miała już 60-letnie doświadczenia w tej wysoce specjalistycznej działalności.

<div style="text-align: center;"> <p>DZIENNIK USTAW</p>  <p>RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ</p> </div>		
16 września	№ 76.	Rok 1922.
<p>Treść: 685. Oświadczenie rządowe z dnia 4 kwietnia 1922 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi 1287</p> <p>Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r. 1288</p> <p>686. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 31 maja 1922 r. w przedmiocie wykonania Berneńskiej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami, wprowadzonymi przez Porozumienie dodatkowe z 16 lipca 1895 r. oraz Konwencje dodatkowe z 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r. 1360</p> <p>687. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 sierpnia 1922 r. o komunikacji kolejowej na linii Puck—Hel. 1365</p>		
<p style="text-align: center;">685.</p> <p style="text-align: center;">Oświadczenie rządowe</p> <p style="text-align: center;">z dnia 4 kwietnia 1922 roku</p> <p>w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi.</p> <p>Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 19 an. I Traktatu między Głównymi Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Polską, podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r., a ratyfikowanego przez Polskę zgodnie z ustawą z dnia 31 lipca 1919 r. (Dz. U. R. P. r. 1920 № 110, poz. 728) Rzeczypospolita Polska przystąpiła od dnia 24 lutego 1922 r. do konwencji międzynarodowej z dnia 14 października 1890 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi, ze zmianami, wprowadzonymi przez porozumienie dodatkowe z dnia 16 lipca 1895 r. oraz konwencje dodatkowe z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r., wraz z deklaracją dodatkową z dn. 20 września 1893 r., o treści następującej:</p>		

Rys. 5. Regulacja prawna przystąpienia RP do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi

Źródło: archiwum własne autora.

IV. Reaktywacja i pełna samodzielność Biura. Lata 1922–1939

W roku 1920 po 148 latach Bydgoszcz, a po 123 latach Polska powróciły na mapę Europy. Nie czekając na ustalenia i ogłoszenie postanowień traktatu wersalskiego, przystąpiono do scalenia w jeden organizm trzech różnych systemów kolejowych państw zaborczych. Zgodnie z umowami podpisanymi w listopadzie 1918 r. przez rządy Polski i Niemiec pozostawiono tymczasowo na terenie Pomorza urzędników niemieckich, w tym celu urlopowanych przez swe władze nadrzędne. W zamian za to rząd polski rzekł się prawa likwidacji ich majątków. Układ przewidywał zatrzymanie urzędników niemieckich na dotychczasowych stanowiskach w ciągu co najmniej dwóch miesięcy od ogłoszenia traktatu. Traktat został podpisany w Wersalu 28 czerwca 1919 r., a ogłoszony 10 stycznia 1920 r. Przyznawał Polsce wszystkie urzędy kolejowe na wschód od wytyczonej granicy polsko-niemieckiej, według stanu sprzed 11 listopada 1918 r.¹⁵

Tym samym 10 stycznia 1920 r. zakończyła działalność Królewska Dyrekcja Kolejowa w Bydgoszczy wraz z Biurem Rozrachunkowym Komunikacji Międzynarodowej, które funkcjonowało w strukturach dyrekcji od 1862 r. Niemiecka załoga opuściła Biuro, nie dotrzymując dwumiesięcznego terminu służby.

Na mocy traktatu Polska odzyskała dostęp do morza, bez Gdańska, na polskim Pomorzu, wzdłuż Wisły między terenami należącymi do Rzeszy i Wolnego Miasta Gdańsk. Korytarz komunikacyjny stanowiły

¹⁵ Dz. U. z 1920 r. Nr 35, poz. 200.

eksterytorialna linia kolejowa Tczew – Starogard Gdański – Czersk – Chojnice oraz autostrada drogowa (jeszcze obecnie nieraz zwana „berlinką”), biegnące w poprzek Pomorza pomiędzy Niemcami a Prusami Wschodnimi. Oprócz tego było 11 linii kolejowych plus jedna rezerwowa, na których odbywał się uprzywilejowany ruch tranzytowy¹⁶. „Korytarz pomorski” w dwudziestoleciu międzywojennym stanowił pewną kość niezgody pomiędzy Polską a Niemcami, co miało także wpływ na zadania i zakres działalności Polskich Kolei Państwowych i Centralnego Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy.

Po przystąpieniu Polski w 1922 r. do konwencji berneńskiej powstała konieczność powołania specjalnej, centralnej kolejowej jednostki organizacyjnej do prowadzenia rozrachunków finansowych z zagranicznymi zarządami kolejowymi, za usługi świadczone im przez koleje polskie i odwrotnie.

Wybrano Bydgoszcz. Zlokalizowanie tu nowoutworzonej jednostki nie było przypadkowe. Doceniono tradycję, doświadczenie, znajomość problematyki i reguł międzynarodowego kolejnictwa. Korzystne położenie w stosunku do obcych kolei, bliskość „korytarza pomorskiego” oraz wolne pomieszczenia w częściowo opuszczonym okazałym budynku kolejowym przy ulicy Dworcowej 63.

Minister kolei żelaznych 5 sierpnia 1922 r. mianował Filipa Cywickiego, naczelnika urzędu obrotu handlowego w Ostrowie, kierownikiem Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy, z zadaniem jego zorganizowania i podjęcia działalności¹⁷. Biuro pod względem merytorycznym podlegało departamentowi przewozowo-taryfowemu w ministerstwie. Sprawy personalne, budżetowe i kasowo-rozrachunkowe czasowo załatwiała dla Biura Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku. Niezbędne bieżące potrzeby gotówkowe realizowane były w kasie stacyjnej w Bydgoszczy.

Biuro początkowo zatrudniało 10 polskich pracowników merytorycznych, którzy zgłosili się do służby¹⁸. Była to doświadczona kadra,

¹⁶ Dz. U. z 1922 r. Nr 61, poz. 549.

¹⁷ Dz. U. M. K. Ż z 1922 r. Nr 27, poz. 42. Mianowania, s. 171.

¹⁸ M. h. CBRZ z 1972 r.

zorientowana w działalności kolejnictwa międzynarodowego, w obszernych przepisach prawa kolejowego i skomplikowanej, specyficznej dziedzinie taryfowej, z dobrą znajomością kolejowego języka niemieckiego. Resztę załogi dokooptowywano z innych jednostek kolejowych.

Działalność rozpoczęto od rozrachunków pasażerskich i towarowych z uprzywilejowanej komunikacji tranzytem przez „korytarz pomorski” Niemcy – Prusy Wschodnie i odwrotnie, Polska – Niemcy i odwrotnie, Polska – Czechosłowacja i odwrotnie oraz z komunikacji Polska – Polska przez niemiecki bytomski węzeł kolejowy¹⁹. Następnie podejmowano rozrachunki towarowe i osobowe z sukcesywnie uruchamianych kolejnych komunikacji międzynarodowych. Do dodatkowych obowiązków Biura doszło w 1925 r., kiedy to rozporządzeniem ministra kolei żelaznych, opublikowanym w dzienniku ustaw, wprowadzono taryfę na przewóz osób w komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami polskich kolei oraz polskich kolei położonych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska a austriackimi kolejami związkowymi, przez Czechosłowację²⁰.

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 września 1926 r. utworzone zostało przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe²¹. Biuro z dniem 1 kwietnia 1928 r. zostało wydzielone pod względem budżetowym i personalnym i podporządkowane bezpośrednio jako organ wykonawczy ministerstwu komunikacji, na równi z dyrekcjami okręgowymi PKP. Na czele stał naczelnik. W zakresie zadań merytorycznych i organizacyjnych zmian nie dokonano²². Ranga Biura w Bydgoszczy była wysoka. Zarządzenia personalne dotyczące pracowników etatowych oraz zarządzenia dotyczące rozrachunków PKP z kolejami zagranicznymi do końca 1928 r. publikowane były w Dziennikach Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, za pośrednictwem ministerstwa komunikacji²³.

¹⁹ M. h. CBRZ z 1972 r.

²⁰ Dz. U. z 1925 r. Nr 65, poz. 463.

²¹ Dz. U. z 1926 r. Nr 97, poz. 568.

²² Dz. U. M. K. z 1928 r. Nr 6, poz. 57.

²³ Dz. U. M. K. z 1928 r. Nr 17, Zawiadomienia; Dz. U. M. K. z 1928 r. Nr 20, Zawiadomienia.

Polska w zamian za kolejowe usługi tranzytowe czerpała korzyści materialne, które stanowiły istotną pozycję w bilansie płatniczym kraju. Te należności egzekwowało Biuro Rozrachunków PKP w Bydgoszczy, które było bezpośrednim ogniwem finansowym łączącym „korytarz” z budżetem państwa.

Ostatnim w okresie międzywojennym aktem prawnym dotyczącym bezpośredniej komunikacji polsko-niemieckiej było zarządzenie ministra komunikacji z 13 grudnia 1937 r.²⁴

Rozwój międzynarodowego transportu kolejowego, coraz większy w nim udział Polskich Kolei Państwowych, wpływał bezpośrednio na poszerzenie zakresu prac rozrachunkowych i rozliczeniowych w Bydgoszczy. Wymuszało to konieczne zmiany organizacyjne.

Minister komunikacji rozporządzeniem z 11 lipca 1929 r. zatwierdził obowiązujący od 1 sierpnia 1929 r. kompleksowy regulamin organizacyjny. Nazwę jednostki poszerzono o słowo „Centralne”. Odtąd pełna nazwa brzmiała „Centralne Biuro Rozrachunków PKP w Bydgoszczy”. Dokument z 1 sierpnia stanowił pierwszy w historii Biura regulamin jednostki, już w pełni samodzielnej. Jest więc przedstawiony w nieco szerszym zakresie²⁵.

Biuro uzyskało pełną niezależność merytoryczną, organizacyjną, personalną i finansową. Podlegało bezpośrednio ministerstwu i było jego organem wykonawczym. Regulamin sytuował biuro i dyrektora w strukturze organizacyjnej PKP na dominującej pozycji w stosunkach z kolejami zagranicznymi, w zakresie rozrachunków oraz tworzenia międzynarodowych przepisów i taryf w tym zakresie.

Do zakresu działania Biura odtąd należało: współdziałanie z krajowymi i zagranicznymi zarządami kolejowymi w opracowywaniu przepisów rozrachunkowych i kontrolno-rozrachunkowych dla komunikacji zagranicznych oraz przepisów wykonawczych do taryf międzynarodowych, postulowanie wniosków o zmianę zapisów rozrachunkowych, sporządzanie rozrachunków w komunikacjach międzynarodowych, pośredniczenie między PKP a kolejami obcymi oraz

²⁴ Dz. U. M. K. z 1937 r. Nr 67, poz. 574.

²⁵ Dz. U. M. K. z 1929 r. Nr 10, poz. 116.

wydawanie zarządzeń służbowych dyrekcjom kolei państwowych w sprawach dotyczących tych rozrachunków.

Na czele CBR PKP stał dyrektor mianowany przez ministra. Został nim Filip Cywicki, dotychczasowy naczelnik, pierwszy kierownik i organizator w 1922 r. Dyrektor miał do dyspozycji jednego zastępcę mianowanego przez ministra. Biuro składało się z czterech działów, na czele których stali kierownicy. Kierowników nie ustanawiał dyrektor, lecz mianował ich minister na wniosek dyrektora Biura. Na czele referatów stali kierownicy wyznaczeni przez dyrektora, podporządkowani kierownikowi działu.

I. Dział ogólny – zajmował się organizacją administracji, sprawami osobowymi ogólnymi i indywidualnymi pracowników, prowadził dochodzenia w sprawach wykroczeń służbowych, rejestrację i statystykę osobową, dokonywał tłumaczeń, załatwiał sprawy budżetowe i rachunkowe, sporządzał kwartalne preliminarze wydatków. W jego gestii znajdowało się prowadzenie biblioteki fachowej, prenumerata czasopism, książek fachowych i map; sprawował nadzór nad kancelarią itp.

II. Dział rozrachunków z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych – dokonywał rozrachunków z tytułu ich przewozu, ustalał i wydzielał udziały należne poszczególnym kolejom, sprawdzał udziały w komunikacji Niemcy – Prusy Wschodnie, sprawdzał tablice udziałowe opracowane przez obce zarządy, sprawdzał udziały, w których PKP uczestniczyły jako koleje tranzytowe itp.

III. Dział rozrachunków z przewozów towarowych, węgla i zwierząt – dokonywał rozrachunków z tytułu przewozów wymienionych towarów, ustalał i wydzielał udziały należne kolejom biorącym udział w danej komunikacji, sporządzał rachunki udziałów, sprawdzał udziały PKP w komunikacjach towarowych, w których PKP brały udział jako koleje tranzytowe, sprawdzał transporty i udziały w komunikacji Niemcy – Prusy Wschodnie, sprawdzał tablice udziałowe opracowane przez obce zarządy itp.

IV. Dział wyrównawczy – zgłaszał salda powstałe z rozrachunków w komunikacjach zagranicznych, wyrównywał wierzytelności i dłu-

gi PKP powstałe w komunikacjach zagranicznych z tytułu odszkodowań za zaginięcie, brak wagi i uszkodzenia przesyłek, prowadził księgi wierzytelności i długów do wyrównania przez dyrekcje kolei państwowych i Centralne Biuro Wagonowe w Warszawie, sprawdzał wyrównania wierzytelności lub długów PKP zgłoszone przez koleje zagraniczne i przeprowadzone przez Związkowe Biuro Rozrachunkowe w Berlinie lub Centralne Biuro Wyrównawcze w Brukseli, prowadził korespondencję w związku z przekazywaniem gotówki do banków zagranicznych dla obcych zarządów kolejowych, dokonywał rozrachunków polsko-niemieckich za pośrednictwem Centralnego Biura Wyrównawczego Związku Kolei w Berlinie.

W 1930 r. liczba zatrudnionego personelu wzrosła do 100 osób²⁶.

Kolejna zmiana regulaminu, z dnia 30 maja 1931 r., rozszerzyła samodzielność w zakresie sprawozdawczości budżetowej okresowej i rocznej, którą Biuro przedkładało ministerstwu, już bez pośrednictwa DOKP Gdańsk²⁷.

W 1933 r. odszedł na emeryturę dyrektor Filip Cywicki, bardzo zasłużony w okresie międzywojennym dla CBR PKP i polskiego kolejnictwa. Jego następcą do 1936 r. był dyrektor Bronisław Bartak. W latach 1936–1939 dyrektorem, następnie naczelnikiem CBR PKP był Włodzimierz Varhely, naczelnik Biura Kontroli Dochodów w Katowicach. Inicjator i propagator mechanizacji pracy biurowej. Po jego powołaniu przeprowadzona została poważna reorganizacja znacznie rozszerzająca działalność Biura. Bydgoszcz przejęła całość rozliczeń finansowych wynikających ze stosunków kolejowych Polska – zagranica i odwrotnie.

Przejęto centralne rozpatrywanie reklamacji dotyczących odpowiedzialności kolei z tytułu nadpłat i niedoborów, opłat wynikających z umowy przewozu przy nadaniu lub wydaniu towaru w komunikacji międzynarodowej, zaginięcia, niedoboru lub kradzieży towaru, odszkodowań za zaginięcie lub uszkodzenie przesyłek i bagażu, dokonywanie bieżącej kontroli zaliczeń i księgowanie rachunków różnicowych.

²⁶ M. h. CBRZ z 1972 r.

²⁷ Dz. U. M.K. z 1931 r. Nr 10, poz. 90.

Dnia 1 lutego 1937 r. weszło w życie zarządzenie ministra komunikacji o organizacji Centralnego Biura Rozrachunków PKP w Bydgoszczy²⁸. Nowy regulamin wprowadził znaczne zmiany w działalności i bardzo obniżył prestiż zawodowy i rangę międzynarodową Biura. Stracił moc obowiązującą regulamin z 1929 r. Zakresu działalności nie normował już regulamin, lecz statut. Wprowadzał 1-poziomową strukturę organizacyjną. Było tylko 6 działów, bez wydziałów i referatów merytorycznych. Na czele Biura nie stał dyrektor, lecz naczelnik. Sprawował on nadzór w granicach obowiązujących przepisów, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych ministrowi, ministerstwu lub DOKP Toruń.

Centralne Biuro praktycznie nie współdziałało już z zarządami kolei zagranicznych w sprawach dotyczących zagadnień międzynarodowej komunikacji kolejowej, lecz tylko uczestniczyło w międzynarodowych zjazdach szefów kontroli dochodów oraz krajowych zjazdach naczelników służby handlowo-taryfowej i naczelników biur kontroli dochodów DOKP. Nowy dział buchalteryjno-wyrównawczy w zakresie wyrównań finansowych występował do obcych zarządów kolejowych nie jako Centralne Biuro Rozrachunkowe PKP, lecz jako Biuro Wyrównawcze Bydgoszcz. Statut wprowadzał dwa nowe działy: taryfowy i regulacyjno-wyrównawczy (odczuwało się aspekt „korytarza pomorskiego”). Wprowadzono częściową mechanizację prac biurowych, na maszynach pisząco-liczących i księgujących marki „Mercedes”. W 1938/1939 roku uruchomiono dla nich halę maszyn.

Dnia 1 stycznia 1938 r. w Bydgoszczy odbyło się na dworcu kolejowym uroczyste, publiczne przekazanie do eksploatacji całej linii kolejowej Herby Nowe–Gdynia Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu (FPTK S.A.). Dla PKP była to komunikacja zagraniczna bezpośrednia i z dniem 1 lutego 1938 r. utworzono w Centralnym Biurze nowy, ukierunkowany dział rozrachunków z Francusko-Polskim Towarzystwem Kolejowym S.A. Nie najlepsze stosunki współistnienia PKP i FPTK S.A. są przedstawione in extenso w kilku dziennikach urzędowych ministerstwa komunikacji z lat 1937–1938²⁹.

²⁸ Dz. U. M. K. z 1937 r. Nr 3, poz. 15.

²⁹ Dz. U. M. K. z 1937 r. Nr 67, poz. 578; Dz. U. M. K. z 1938 r. Nr 6, poz. 42; Dz. U. M. K. z 1938 Nr 9, poz. 83; Dz. U. M. K. z 1938 r. Nr 51, poz. 451.

CBR w Bydgoszczy w 1938 r. prowadziło rozrachunki z 27 zagranicznymi zarządami kolejowymi³⁰.

Ostatnim zewnętrznym świadectwem działalności Biura w okresie międzywojennym jest Okólnik Nr 1 z dnia 20 stycznia 1939 r. O popełnianych przez staje kolejowe nieprawidłowościach w materiale rozrachunkowym z bezpośredniej komunikacji towarowej PKP–FPTK³¹.

W 1939 roku pracowało w Biurze 244 pracowników³². W 20-leciu międzywojennym do pracy przyjmowano osoby z wykształceniem, znajomością języków obcych, dobrą znajomością języka polskiego. Angażowano pracowników także z terenów dawniejszej Galicji, gdyż język polski nie był tam tak szykanowany jak w zaborze niemieckim. W owych czasach praca na kolei była atrakcyjna, a w Centralnym Biurze Rozrachunkowym szczególnie. Po kilkuletnim stażu i nienagannej służbie można było liczyć na mianowanie na pracownika etatowego PKP. Zapewniony był duży zakres przywilejów dla pracowników i ich rodzin, m.in. pomoc socjalna, opieka zdrowotna (poradnię zdrowia przy ul. Dworcowej 63 oddano do użytku w 1923 r.), bezpłatne i ulgowe bilety kolejowe dla pracowników i rodzin, szpitale kolejowe, pomoc opałową itp. Była też przewidziana pomoc dla służby domowej (elicie kolejowej wypadło mieć służbę). O ówczesnym poziomie życia inteligencji kolejowej świadczyć mogą jeszcze obecnie ekskluzywne mieszkania w budynkach kolejowych przy ul. 20 stycznia 1920 r. nr 7, Pomorskiej nr 73, Dworcowej nr 75, na rogu ul. Śniadeckich i Matejki, Zygmunt Augusta 4, 5, 8, 9 w Bydgoszczy. Praca była stała i jeżeli nie popełniono jakiegoś przestępstwa pospolitego, prawie niemożliwa do rozwiązania przez zakład pracy. W Bydgoszczy mieszka obecnie wielu potomków tamtejszej kolejowej inteligencji.

Działalność Biura została gwałtownie przerwana wybuchem II wojny światowej. Wznowienie nastąpiło już w połowie stycznia 1945 r.

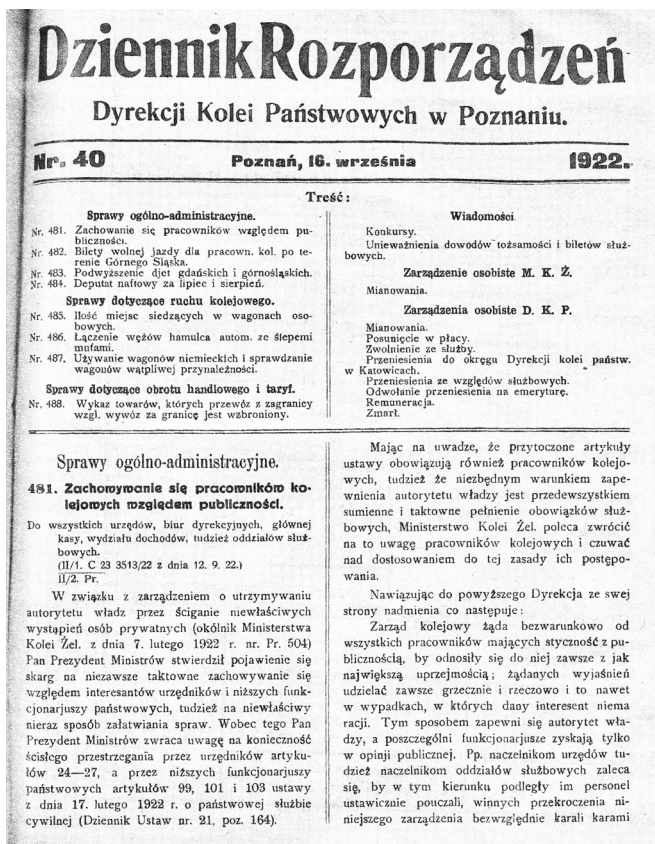
W czasie okupacji niemieckiej w latach 1939–1945 w budynku przy ul. Dworcowej 63 nadal mieściły się różne kolejowe urzędy i ko-

³⁰ Dz. U. M. K. z 1938 r. Nr 32, poz. 319.

³¹ Dz. U. M. K. z 1939 r. Nr 1, Część B, poz. 8.

³² M. h. CBRZ z 1972 r.

mórki organizacyjne, m.in. zarząd ruchu kolejowego. Dawnej niemieckiej dyrekcji kolei wschodniej w Bydgoszczy nie reaktywowano. Nową dyrekcję generalną kolei wschodniej (*Ostbahnhof*) utworzono 9 listopada 1939 r. – ale w Krakowie³³. Niemcy opuścili Bydgoszcz w mroźną zimę 1944/1945 roku. W czasie działań wojennych w okolicach Bydgoszczy i na Pomorzu w części budynku dyrekcji miał się znajdować czasowo przyfrontowy lazaret wojsk radzieckich.



Rys. 6. Strona tytułowa Dziennika Rozporządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu Nr 40 z 1922 r., zawierającego informację o mianowaniu Filipa Cywickiego Kierownikiem Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy

Źródło: archiwum własne autora.

³³ Kolejnictwo Polskie..., op. cit., s. 123.

343					
Nr. bież.	Rodzaj dow. tożs. i biletu	Nr.	Serja	Nazwisko i imię osoby, na którą legitymacja opiewa	U w a g i
25	Dowód tożs. os.	5152	B	Mazurek, Katarzyna, żona kierow. poc. Marcina	
26	" " "	15012	B	Jankowiak, Jadwiga, córka prac. kol. Józefa	
27	" " "	5584	B	Ratajczak, Weronika, żona asyst. kol. Stefana	
28	Bilet okr. im.	9906	kl. III	Grześkowiak, Stanisław i 10 ludzi	ważny na przestrzeń Lubosin—Rokietnica

Powyższym spisem uzupełnią kasy biletowe wydane „Tabele” unieważnionych dowodów i biletów okresowych, zarządzane tutejszym okólnikiem z dnia 3.10.1921. I/2. C 13.

Zarządzenia osobiste M. K. Ż.

Mianowania:

Pan Minister Kolei Żelaznych mianował dnia 5. 8. 22 Naczelnika Urzędu Obrotu handl. w Ostrowie p. Filipa Cywickiego, Kierownikiem Biura rozrachunkowego w Bydgoszczy w 3 st. płacy. L. dz. I. 11505/3 C/22.

Kontrolerowie obrotu handlowego: Gritzmann Kazimierz, — Olsztyński Wojciech, — Szytkowski Jan, — Janikowski Józef Wydziału Dochodów D.K. P. mianowani przez M.K. Ż. z dniem 1.8.22 starszymi kontrolerami obrotu handlowego. L. dz. I. 9437/3/22.

Rys. 7. Informacja o mianowaniu Filipa Cywickiego Kierownikiem Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy w Dzienniku Rozporządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu (Nr 40 z 1922 r.)

Źródło: archiwum własne autora.



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

13 sierpnia

Nr. 10.

Rok 1929.

T R E Ś Ć :

Sprawy finansowe.

Nr. 116. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w przedmiocie Regulaminu Centralnego Biura Rozrachunków.

Sprawy służby drogowej i urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

Nr. 117. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w przedmiocie warunków technicznych na dostawę normalnotowych podkładów, podroziejnic i mostownic.

Sprawy warsztatowe.

Nr. 118. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie wydania przepisów o rewizji i naprawie zestawów kołowych.

Nr. 119. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w przedmiocie Regulaminu dla Komisarzy Rządowych w wytwórniach taboru kolejowego.

Zawiadomienia.

Sprostowanie.

SPRAWY FINANSOWE.

116.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 lipca 1929 r. Nr. II. 1933.29 w przedmiocie Regulaminu Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P.

Niniejszem zatwierdzam Regulamin Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P., stanowiący integralną część niniejszego rozporządzenia. Regulamin powyższy wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1929 r.

Załącznik do rozp. Min. Kom.
z 11.VII. 1929 r. Nr. II. 1933.6.29.

REGULAMIN

Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P.

C Z Ę Ś Ć I.

Organizacja.

§ 1.

Zakres działania.

1. Centralne Biuro Rozrachunków P. K. P. podlega bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji

i jest jego organem wykonawczym w sprawach związanych z rozrachunkami z przewozów międzynarodowych.

2. Centralne Biuro Rozrachunków:

- a) współdziała z krajowymi i zagranicznymi Zarządami kolejowymi w narađach, dotyczących komunikacji bezpośrednich i w komisjach, mających opracować przepisy rachunkowe i kontrolno-rozrachunkowe dla komunikacji zagranicznych i przepisy wykonawcze do taryf międzynarodowych;
- b) stawia wnioski na zmianę przepisów rozrachunkowych dla komunikacji międzynarodowych, gdy przepisy obowiązujące okazały się w praktycznym zastosowaniu nieodpowiednie;
- c) załatwia wszelkie inne wnioski, prowadzi studia i wydaje opinie Ministerstwu Komunikacji w poszczególnych sprawach, poruczonych mu do opracowania lub zaopiniowania;
- d) sporządza rozrachunki w komunikacjach międzynarodowych, poruczone mu na podstawie odpowiednich umów;
- e) pośredniczy we wszystkich wyrównaniach między P. K. P. a kolejami obcymi, bez względu na pochodzenie danej pozycji wyrównawczej;

Rys. 8. Regulamin Centralnego Biura Rozrachunków PKP (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji Nr 10 z 1929 r.)

Źródło: archiwum własne autora.



Magistrala węglowa Herby Nowe - Gdynia.

Rys. 9. Kolejowa magistrala węglowa Herby Nowe - Gdynia (1938 r.)

Źródło: J. Puzowski, *Historia magistrali węglowej Śląsk - Gdynia w latach 1929-1939*, praca dyplomowa (niepublikowana).



V. Wznowienie działalności Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP. Lata 1945–1972

Bydgoszcz pod okupacją niemiecką znajdowała się od 5 września 1939 r. do 27 stycznia 1945 r., kiedy to została wyzwolona przez wojska radzieckie i oddziały polskie.

Miastu, tak jak w erze rewolucji przemysłowej, tak jak po I wojnie światowej, tak i po II wojnie powierzono kontynuację rozrachunków z międzynarodowej komunikacji kolejowej, w której uczestniczyły Polskie Koleje Państwowe. Lekko nie było, gdyż ubiegała się o to Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku, która przejściowo miała siedzibę w Bydgoszczy. Jak poważna to była konkurencja, niech świadczy fakt, że w pierwszym po wyzwoleniu statucie organizacyjnym Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP z dnia 14 lutego 1945 r. zapisano, że siedzibą Biura jest Gdańsk³⁴. W sierpniu tegoż roku DOKP powróciła do przedwojennej siedziby w Gdańsku. Dopiero po roku, 15 lutego 1946 r., oficjalnie ogłoszono, że siedzibą CBTiRZ PKP jest Bydgoszcz³⁵. DOKP Toruń już nigdy nie reaktywowano.

Przerwana przez wojnę działalność podjęta została już 26 stycznia 1945 r., gdy do Bydgoszczy przybył z Warszawy mgr Józef Ceglecki z nominacją ministra komunikacji na dyrektora Centralnego Biura

³⁴ Dz. U. M. K. z 1945 r. Nr 6, poz. 45.

³⁵ Dz. U. M. K. z 1946 r. Nr 1, poz. 4.

Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP³⁶. Z dyrektorem przybył Roman Pokorowski, wyznaczony przez Służbę Ochrony Kolei (SOK), późniejszy pracownik Biura. Do jego zadań należała ochrona, bezpieczeństwo pracowników, odnajdywanie, zabezpieczanie przed grabieżą i przejmowanie mienia ruchomego Biura.

Dnia 27 stycznia 1945 r. zgłosili się do pracy dawni woźni: Andrzej Drela i Bolesław Lamparski. W następnych dniach zgłosili się: Piotr Kowalewski, Stefan Semczuk, Marian Siuda, Idzi Lis, Julian Domański naczelnik wydziału, Tadeusz Lubojemski kierownik wydziału, Karol Mikołajczyk, Anna Manke, Zofia Strzyżowska, Pelagia Wachowiak, Helena Pawlak, Stanisław Pronobis, Stanisława Jordan, Roman Czerwiński, Franciszek Pawlak, Jan Kiałka i kolejni pracownicy³⁷. Wydzielano pomieszczenia, porządkowano pozostawioną dokumentację, gromadzono niezbędne materiały i sprzęt biurowy. Brakowało wszystkiego.

Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z 4 listopada 1944 r. o militaryzacji Polskich Kolei Państwowych zobowiązywał każdego kolejarza do zgłoszenia się do wojskowej służby kolejowej³⁸. Niektórzy pracownicy, m.in. Marian Muszyński, Zygmunt Stupaj, Kazimierz Pawlak, w Służbie Ochrony Kolei rewindykowali mienie PKP na wyzwalanych na Pomorzu stacjach kolejowych. Inni, jak Stanisław Jeżak, Aleksander Czabański Tadeusz Wójcik, służyli w zaopatrzeniu i aprowizacji pracowników kolejowych i ich rodzin. Po zakończeniu służby wracali do CBTiRZ.

Pierwszy powojenny statut organizacyjny Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy obowiązywał od 1 marca 1945 r. Z tą datą oficjalnie podjęta została zewnętrzna działalność. Dyrekcja i administracja urzędowały przy ul. 20 Stycznia 1920 r., pod nr 7, do czasu opuszczenia pomieszczeń przy ul. Dworcowej 63 przez DOKP Gdańsk.

Funkcjonowanie Biura było ograniczone – trwała jeszcze wojna. Nie działała sprawnie krajowa komunikacja kolejowa, nie mówiąc

³⁶ M. h. CBRZ z 1972 r.

³⁷ Ibidem.

³⁸ Dz. U. z 1944 r. Nr 11, poz. 55.

o zagranicznej. Pomorze nie w całości zostało wyzwolone, w Grudniu bronił się oblężony niemiecki garnizon. To nie była normalna sytuacja.

Nowy statut organizacyjny z 1945 r. znacznie różnił się od statutu z 1937 r. Przede wszystkim przywrócono Biuru i dyrektorowi rangę w strukturze wewnętrznej PKP i międzynarodowej. Na czele na powrót stał dyrektor mianowany przez ministra komunikacji oraz jeden zastępca. W odróżnieniu od okresu międzywojennego wprowadzono trzystopniową strukturę organizacyjną. W skład wchodziły 3 wydziały: taryfowy, rozrachunkowy i administracyjno-wyrównawczy z naczelnikami mianowanymi przez ministra na wniosek dyrektora. W skład wydziałów wchodziło 8 działów z kierownikami na czele, także powoływanymi przez ministra.

Do rozszerzonego zakresu zadań, z naciskiem na sferę taryfową, należało: opracowywanie projektów taryf w komunikacjach lądowych i morskich z zagranicą, sporządzanie rozrachunków za przewozy w komunikacjach międzynarodowych, sporządzanie statystyk międzynarodowych komunikacji kolejowych, nadzorowanie nad należytych sporządzaniem przez stacje PKP materiałów rachunkowych dotyczących przewozów w komunikacjach międzynarodowych, udział w zjazdach międzynarodowych organizacji taryfowych i rozrachunkowych, opracowywanie projektów przepisów kontrolno-rozrachunkowych, tabel udziałowych itp.

Powojenna działalność ukierunkowana była na generowanie dochodów, co przy zrujnowanej wojną gospodarce narodowej stanowiło rzecz konieczną. Nowością była właśnie specyfika wydziału taryfowego, który za generalne zadanie miał koordynację całości zagadnień taryfowych komunikacji międzynarodowej w myśl zasady „jakie taryfy taki dochód”. Dodatkowo opracowywano projekty przepisów ekspedycyjno-rozrachunkowych, badano na bieżąco warunki konkurencyjne w komunikacjach międzynarodowych, tłumaczono na język polski i języki obce merytoryczną korespondencję, taryfy i przepisy międzynarodowe itp.

Gdy na konferencji poczdamskiej (17 VII – 2 III 1945 r.) ustalono nowe granice Polski, dla podjęcia realizacji podstawowych zadań Biu-

ra powstała konieczność opracowania nowego wykazu odległości taryfowych i wykazu polskich stacji kolejowych WOT I i WOT III oraz aktualnego planu powojennej sieci PKP. Ten mający dużą wartość merytoryczną i historyczną pierwszy plan sieci kolejowej z uwzględnieniem nowych granic państwowych wykonano w Bydgoszczy. Dokonali tego pracownicy CBTiRZ. Z tym planem sieci PKP wiąże się ciekawa historia: autorzy planu zostali delegowani do ministerstwa komunikacji w Warszawie, przedstawieni zostali ówczesnemu prezydentowi Polski Bolesławowi Bierutowi, któremu wręczyli swój plan. Bydgoski plan PKP był publicznie prezentowany na oficjalnych, propagandowych państwowych plakatach i fotografiach nowej Rzeczypospolitej Polskiej. Prezydenta wizualnie często przedstawiano na tle tejże mapy. Nie była to mapa geograficzna z wymaganymi licznymi informacjami, lecz schematyczna, uproszczona mapa ścienna, prosta i czytelna. Wydaje mi się, że po raz pierwszy zobaczyłem prezydenta właśnie na jakimś plakacie propagandowym lub w podręczniku szkolnym. Oryginalna fotografia z tego wydarzenia krążyła wśród załogi przez wiele lat.

Gdy tylko powstawały sprzyjające międzynarodowe warunki polityczne i handlowe, uruchamiano kolejne komunikacje i rozrachunki zagraniczne. Pierwszego po wojnie pełnego rozrachunku z tytułu przewozu towaru i osób dokonano 15 grudnia 1945 r. z komunikacji Polska – Związek Radziecki³⁹. Uruchamiane były również komunikacje promowe z państw skandynawskich do Polski i tranzytem liniami PKP do krajów południowej i południowo-zachodniej Europy. Wznowiono komunikacje z Czechosłowacją, Jugosławią, Rumunią, Węgrami. W 1949 r. wprowadzono komunikację z Niemiecką Republiką Demokratyczną (NRD)⁴⁰.

Po zakończeniu działań wojennych bardzo poważnym problemem dla PKP była rewindykacja swego taboru. Spustoszenie w taborze kolejowym spowodowane długoletnią wojną stanowiło bardzo poważny uszczerbek. Szczególnie dotkliwie odczuwano brak wagonów wszystkich rodzajów oraz lokomotyw kolejowych. To wyjątkowo skomplikowa-

³⁹ M. h. CBRZ z 1972 r.

⁴⁰ Ibidem.

wane zadanie rewindykacji powierzono do realizacji Bydgoszczy. Była to niezwykle żmudna działalność. Cały tabor został w czasie wojny, po usunięciu wszelkich znamion przynależności do PKP, przecechowany na tabor obcych kolei, co bardzo utrudniało jego odszukanie i identyfikację. Międzynarodowe porozumienie przewidujące zwrot taboru zawleczonego w czasie wojny właściwym kolejom macierzystym zostało podpisane w Belgradzie 30 listopada 1946 roku. Niezależnie od tej umowy PKP zawierały z poszczególnymi zarządami szczegółowe umowy, na mocy których przeprowadzały rewindykację swojego taboru porozrzucanego po całej Europie. Polskie Koleje Państwowe rozpoczęły rewindykację taboru w lutym 1946 r.; trwała ona do 1956 roku⁴¹.

Dnia 1 stycznia 1946 r. w ramach zmian strukturalnych Biura utworzono nowy wydział – obrachunków wagonowych⁴². Przed wojną tymi o wiele łatwiejszymi sprawami zajmowało się Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych PKP w Warszawie. Już nigdy tam nie powróciło. Do zakresu czynności wydziału należało ewidencjonowanie obrotu wagonów towarowych PKP na kolejach obcych, jak również wagonów obcych na PKP, sporządzanie obrachunków czynszu za używanie na liniach PKP wagonów będących własnością obcych zarządów kolejowych, sporządzanie podobnego obrachunku za wagony osobowe, prowadzenie rozrachunków za uszkodzenie wagonów, przyrządów ładunkowych itd. Wydział nie dzielił się na działy aż do 1 lipca 1947 r., kiedy podzielono go na 3 działy: dział komunikacji bezpośrednich, dział komunikacji z ZSRR, dział techniczny⁴³.

I. Dział komunikacji bezpośrednich: prowadził ewidencję obrotu wagonów towarowych normalnotorowych PKP na kolejach obcych i odwrotnie, sporządzał obrachunki czynszu za używanie na liniach PKP wagonów należących do obcych zarządów, sprawdzał obrachunki czynszu wagonów PKP przez obce zarządy kolejowe, prowadził rozrachunki z tytułu przebiegu wagonów pasażerskich, pocztowych i bagażowych obcych na kolejach PKP i odwrotnie.

⁴¹ Ibidem.

⁴² Dz. U. M. K. z 1946 r. Nr 1, poz. 4.

⁴³ Dz. U. M. K. z 1947 r. Nr 7, poz. 103.

II. Dział komunikacji z ZSRR: prowadził ewidencję obrotu wagonów towarowych w komunikacji przeładunkowej, prowadził rozrachunek z kolejami ZSRR z tytułu opłat za użytkowania wagonów w tej komunikacji, prowadził ewidencję obrotu wagonów towarowych w komunikacji bezprzeładunkowej (ze zmianą zestawów kołowych) w kierunku Polska – ZSRR i kierunku odwrotnym, prowadził rozrachunek z kolejami ZSRR z tytułu opłat za użytkowanie wagonów tej komunikacji, ewidencjonował obrót wagonów w komunikacji bezprzeładunkowej w kierunku Polska – radziecka strefa okupacyjna Niemiec i odwrotnie.

III. Dział Techniczny: prowadził rozrachunki z obcymi zarządami za uszkodzenie wagonów, przyborów ładunkowych i za brak części wagonowych, sprawy odszkodowań za wagony spalone, rozbite lub zaginione z winy kolei użytkującej, rozrachunki z kolejami ZSRR z tytułu wydatków związanych z wysłaniem pociągów ratunkowych i pługów odśnieżnych.

Do wykonania tylu nowych zadań Biuro nie miało już dostatecznej ilości doświadczonej, wykwalifikowanej kadry. Szkolenie nowo-przyjętych osób do pracy w CBTiRZ w tak specjalistycznej dziedzinie trwało długo. Pożądanymi byli doświadczeni pracownicy PKP z znajomością języków obcych, gdyż starsi po trudach przeżytej wojny korzystali z możliwości przejścia na emeryturę. W tej sytuacji wystąpiono do ministra komunikacji o rozpatrzenie możliwości wyreklamowania pracowników Biura z wojskowej służby kolejowej i aprowizacyjnej. Sprawa znalazła pozytywny oddźwięk, gdyż zarządzeniem ministra komunikacji z dnia 20 października 1947 r. do zakresu czynności działu ogólnego dodano „sprawy wojskowo-reklamacyjne pracowników Biura”. Wyreklamowani pracownicy podjęli pracę w macierzystej jednostce⁴⁴.

Dużym i niespodziewanym wydarzeniem było zarządzenie ministra komunikacji z 11 marca 1950 r., które jednym zdaniem stwierdzało „W Centralnym Biurze Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP znosi się Wydział Taryfowy” i dalej urzędowo „czynności taryfowe

⁴⁴ Dz. U. M. K. z 1947 r. Nr 10, poz. 196.

obejmuje służba handlowa Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych w Warszawie”. W związku z tym postanowieniem „Centralne Biuro Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP” otrzymuje skróconą nazwę „Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych Polskich Kolei Państwowych”. Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia 5 kwietnia 1950 r. Równocześnie odpowiedniej zmianie uległ statut organizacyjny, w nazwie Biura skreślono wyraz „Taryf”⁴⁵.

Starsi pracownicy jeszcze długo wspominali, że kiedy opanowali już bardzo trudne w ówczesnych, specyficznych czasach problemy międzynarodowych taryf kolejowych, to sprawę im zabrano. Twierdzili, że chodziło o rzekomo atrakcyjne, dewizowe służbowe wyjazdy zagraniczne i że przecież można było przyznać Bydgoszczy kilka etatów, co byłoby tańszym wyjściem. Być może pracownicy ci mieli rację, bowiem gdy w Warszawie w końcu opanowano zagadnienia, nawiązano potrzebne kontakty, przy merytorycznej i personalnej pomocy Bydgoszczy, powołano w 1963 r. specjalną jednostkę organizacyjną – Biuro Taryf PKP z siedzibą w Warszawie – podległą bezpośrednio dyrektorowi Centralnego Zarządu Handlowo-Przewozowego w Ministerstwie Komunikacji. Zakres zadań rozpisany został aż na 9 pozycji, a co najważniejsze Biuro to „wykonywało funkcję zwierzchniego kierownictwa PKP”⁴⁶. Wypadałoby natomiast powołać tę instytucję u źródła, w Bydgoszczy.

Z rokiem 1950 skończyła się w kolejnictwie międzynarodowym era samodzielnej dominacji systemów prawnych: CIM i CIV oraz RIV i RIC. Powstały nowe równoległe systemy: SMGS i SMPS oraz PPW. Wieloletnie działania zmierzające do ich scalenia lub ujednolicenia nie przyniosły efektów i systemy te nadal istnieją, poszerzając współdziałanie i współpracę, gdyż taka jest handlowa konieczność ich współistnienia.

Jak do tego doszło? Po II wojnie światowej Europa podzieliła się pod względem politycznym i gospodarczym na dwa odrębne systemy. Linia podziału biegła od Szczecina po Adriatyk. Na Zachodzie pano-

⁴⁵ Dz. U. M. K. z 1950 r. Nr 5, poz. 71.

⁴⁶ Dz. U. M. K. z 1963 r. Nr 41, poz. 242.

wała demokracja obywatelska i gospodarka rynkowa, a na Wschodzie demokracja ludowa, zwana socjalistyczną, z dominującą gospodarką państwową centralnie planowaną. Krajom Europy Zachodniej pomagały Stany Zjednoczone, w ramach Planu Marshalla, a państwom Europy Wschodniej – Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG), pod dominacją ZSRR. Podział objął także europejskie koleje narodowe, które musiały się dostosować do nowych warunków.

Jak sobie z tym poradzono? Zarządy ówczesnych państw demokracji ludowej, obok umów już zawartych, w trybie konwencji berneńskich, zawierały nowe, oddzielne umowy przewozowe między sobą, w komunikacji bezpośredniej.

W Warszawie w grudniu 1950 r. odbyła się konferencja międzynarodowa poświęcona sprawom komunikacji kolejowej państw demokracji ludowej. Podpisano wówczas dwa porozumienia-umowy:

- 1) o komunikacji towarowej – umowę o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (SMGS) oraz
- 2) o komunikacji osobowej – umowę o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej.

Oba dokumenty były z terminem obowiązywania od 1 listopada 1951 r. Umowy podpisali pełnomocnicy 7 rządów kolejowych następujących państw: Czechosłowacji, Bułgarii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii, Węgier, ZSRR i później Albanii. Następnie na zasadzie protokołów rewizyjnych z 1953 r. (Moskwa) i 1955 r. (Berlin) przystąpiły Chiny, Korea Północna, Wietnam Północny i Mongolia.

Cechą charakterystyczną i, jak podkreślano, wielkim osiągnięciem konwencji warszawskiej było wprowadzenie dla wszystkich uczestników jednolitych taryf tranzytowych. Taryfy uzgodniono w Budapeszcie w 1951 r., co potwierdziło wcześniejsze zawarcie wspólnej umowy SMGS i SMPs. Organem podejmującym zasadnicze decyzje był wówczas komitet ministrów, a stałym organem wykonawczym komitet transportu kolejowego.

Konwencje berneńska i warszawska nie stwarzały realnych przeszkód w prowadzeniu handlu międzynarodowego przy użyciu transportu kolejowego. Zasadniczą różnicą, ważną w tamtych czasach, był aspekt polityczny między dawnymi obozami Wschód – Zachód. Zarówno zachodnie konwencje komunikacyjne, jak i porozumienia warszawskie oraz rozległa sfera przepisów rozrachunkowych, przewozowych, taryfowych, eksploatacyjnych były podstawą działalności Biura w Bydgoszczy i miały zasadniczy wpływ na zwiększenie zakresu prac rozrachunkowych.

Europa podzieliła się politycznie, ale Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy nadal pełniło dla Polski funkcję centralnego ośrodka rozliczającego się finansowo z kolejami państw obu systemów.

Do zmienionej sytuacji dostosowały się Polskie Koleje Państwowe. W Polsce SMGS i SMPS (w pierwszej wersji językowej MGS i MPS) weszły w życie 1 listopada 1951 r.⁴⁷ Porozumienia-umowy warszawskie (resortowe) nie zostały w Polsce ogłoszone w dzienniku ustaw, gdyż ich sygnatariuszami nie byli ministrowie lub pełnomocnicy rządów, lecz przedstawiciele zarządów poszczególnych kolei narodowych. Teksty umów zostały z wyprzedzeniem wysłane bezpośrednio do Bydgoszczy, celem przygotowania się do ich realizacji z dniem 1 listopada 1951 r. Biuro od daty zawarcia umów prowadziło rozliczenia z zarządami zagranicznych kolei, które te umowy podpisały. Z dniem 1 listopada 1951 r. przestały obowiązywać konwencje berneńskie do przewozów towarów i przejazdu osób między PKP a kolejami Bułgarii, Czechosłowacji, Rumunii i Węgier.

W 1951 r., w nowej sytuacji prawnej, Biuro prowadziło rozrachunki zarówno w systemie CIM, CIV, jak i SMGS, SMPS z: Anglią, Austrią, Belgią, Bułgarią, Czechosłowacją, Danią, Francją, Holandią, Norwegią, RFN, NRD, Rumunią, Szwajcarią, Szwecją, Włochami, Węgrami oraz ZSRR. Należności PKP wynosiły 942,6 mln zł⁴⁸.

⁴⁷ Dz. T. i Z. K. z 1951 r. Nr 17, poz. 164–166.

⁴⁸ M. h. CBRZ z 1972 r. Wykaz należności PKP za lata 1951, 1961, 1971.

Nowa sytuacja powodowała wprowadzenie poważnych zmian organizacyjnych w CBRZ. Minister kolei nieopublikowanym zarządzeniem z dnia 15 sierpnia 1951 roku wprowadził nowy regulamin organizacyjny. Biuro powróciło do dwustopniowej struktury organizacyjnej. Likwidacji uległy wydziały. Na czele stał powoływany przez ministra dyrektor, który kierował Biurem przy pomocy jednego zastępcy. Działy nie dzieliły się na komórki organizacyjne niższego rzędu. Na ich czele stali kierownicy powoływani i zwalniani przez dyrektora za zgodą ministra. Na czele sekcji niewchodzących w skład działów stali kierownicy sekcji. Dyrektor nie tylko sprawował ogólny nadzór nad działalnością, lecz także bezpośrednio kierował wskazanymi w regulaminie komórkami organizacyjnymi, podobnie zastępca dyrektora. Kierowników działów powoływali i zwalniali dyrektorzy Biura za zgodą ministra. Kierowników sekcji niewchodzących w skład działów powoływał dyrektor.

Następna zmiana regulaminu, z 19 listopada 1956 r., także została bezpośrednio przesłana do Bydgoszczy, przy piśmie przewodnim KOR-1-11/44/56. Kolejne zmiany regulaminów Biura dotyczące organizacji i zakresu pracy działów i dyrektorów były już publikowane w biuletynach ministerstwa kolei i ministerstwa komunikacji. W biuletynie ministerstwa komunikacji z 1959 r. Nr 24, poz. 183 opublikowano kompleksowy, scalony regulamin. W biuletynie z 1959 r. Nr 40, poz. 335 zmienione zostały nazwy 3 działów i zakresy ich działalności. Ogółem w okresie 1952–1972 (do 50-lecia Biura) 8 razy zmieniano regulamin CBRZ PKP.

DZIENNIK URZĘDOWY	
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI	
Warszawa, 15 kwietnia 1945 r.	
Nr. 6	
SPIS TREŚCI:	
C Z Ę Ś Ć A.	
Dział ogólny i osobowy.	
Poz. 45. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 lutego 1945 r. o organizacji Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych P. K. P. Nr. K. F. 112/44 . . . str.	43
Poz. 46. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 marca 1945 r. Nr. W. K. D. 1/45 o mianowaniu Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji dla funkcjonariuszów państwowych str.	50
Poz. 47. Obietniczenie Ministra Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1945 r. Nr. W. K. D. 2/45 w sprawie składu osobowego Wyższej i Odwoławczej Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji dla funkcjonariuszów państwowych str.	53
Dział Handlowo-Taryfowy.	
Poz. 48. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1945 r. w sprawie podwyższenia opłat za postojowe str.	54

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY 45 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 lutego 1945 o organizacji Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych Polskich Kolei Państwowych. Na podstawie art. 17 ust. 3 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. R. P. z 1930 r., Nr. 89, poz. 705) zarządzam, co następuje: § 1. Ustrój i zakres działania Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych P. K. P. normuje załączony Statut. § 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1945 r. Z tym dniem traci moc	obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 stycznia 1937 o organizacji Centralnego Biura Rozrachunków P.K.P. (Dz. U. M. K. Nr. 3, poz. 15) wraz z późniejszymi zmianami oraz wszelkie inne przepisy sprzeczne z postanowieniami niniejszego zarządzenia i dołączonego doń statutu. Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14 lutego 1945 r. Nr. K. F. 112/44. STATUT ORGANIZACYJNY Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych P. K. P. § 1. Zakres działania Biura. (1) Centralne Biuro Taryf i Rozrachunków Zagranicznych P.K.P. zwane w dalszym ciągu niniejszego Statutu „Biurem” jest urzędem przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” z sie-
--	---

Rys. 10. Zarządzenie ministra komunikacji o organizacji Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP, opublikowane w Dz. U. M. K. (1945 r.)

Źródło: archiwum własne autora.





VI. Jubileusz 50-lecia działalności w kolejnictwie polskim (1972 r.)

W jubileuszowym 1972 roku Biuro działało w ramach regulaminu organizacyjnego z 1966 r. Zakres zadań działów i dyrektorów pozostawał w zasadzie ten sam⁴⁹. Z tego okresu szczęśliwie zachowały się oryginalne dokumenty zakładowe o organizacji i zakresie działalności, które częściowo wykorzystałem w moim nieopublikowanym opracowaniu z 1972 r.

Na czele stał dyrektor, który podlegał osobiście ministrowi komunikacji. Kierował całokształtem pracy przy pomocy dwóch zastępców. Zastępcy kierowali pracą komórek organizacyjnych bezpośrednio im podległych. Dyrektorem był mgr Józef Ruta, zastępcami mgr Norbert Imiela i mgr Feliks Słoma.

Na czele działów stali kierownicy. Działy nie dzieliły się na komórki niższego szczebla. Było 13 działów merytorycznych, kilkusobowe stanowisko radcy prawnego oraz 3 samodzielne, specjalistyczne stanowiska pracy.

Nadrzędne zadania Biura pozostały niezmiennie: kontrola materiału rachunkowego z tytułu przewozów i innych usług PKP w komunikacjach międzynarodowych, przeprowadzanie rozliczeń w tym zakresie z obcym zarządami kolejowymi, sporządzanie końcowych finansowych zestawień saldowych zawierających wyniki pieniężne ze

⁴⁹ Dz. U. M. K. z 1966 r., Nr 10, poz. 72.

wzajemnych świadczeń między PKP a obcymi zarządami w komunikacji towarowej, pasażerskiej, ekspresowej oraz obrotu wagonów PKP i obcych, udział w tworzeniu nowych postanowień w taryfach kolejowych, załatwianie reklamacji z tytułu niedopłat, nadpłat przewoźnego, przekroczenia terminu dostawy, uszkodzenia i zaginięcia przesyłek itp.

W związku z przypadającą w 1972 roku 50. rocznicą mianowania w 1922 r. Filipa Cywickiego kierownikiem Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy podjęto decyzję o zorganizowaniu uroczystych obchodów jubileuszowych. Powołano komitet organizacyjny obchodów i sekcje tematyczne. Zwrócono się z apelem do kierowników działów i załogi o aktywne włączenie się w przygotowania do obchodów. Wszelkie pomysły i inicjatywy były bardzo wskazane⁵⁰. Apel spotkał się z pozytywną reakcją załogi. Pracownicy z dłuższym stażem z nostalgią wspominali atmosferę minionych lat, przywoływali zapamiętane wydarzenia, dawnych kolegów i koleżanki, dyrektorów, kierowników, warunki życia i pracy. Trwały poszukiwania starych dokumentów, fotografii, pamiątek. Działy rywalizowały o jak najpiękniejszą wystawę eksponatów swojej historii. Przed gabinetami kierowników w gablotach znajdowały się okolicznościowe plakaty, ciekawe fotografie, własne wiersze i artykuły. Panowała uroczysta atmosfera. Obchody odbyły się w połowie września 1972 r. po okresie urlopowym. Warto wspomnieć, że na zakończenie uroczystości sfotografowano całą załogę przed gmachem Biura – było to pierwsze w historii takie wydarzenie. Ta pamiątka jest bardzo ceniona przez potomków ówczesnych pracowników.

W ramach przygotowań do uroczystości kierownicy jednostek organizacyjnych przekazali sekcji historycznej sprawozdania działalności z co najmniej ostatnich 25 lat pracy – uczynili to wszyscy, bez wyjątku. Sprawozdania te niedawno odnalazły się, po ponad 40 latach. Spróbuję obecnie, choć tak późno, uszanować pracę Panów Kierowników i w maksymalnie sensownym skrócie przekazać je do publicznej wiadomości.

⁵⁰ M. h. CBRZ z 1972 r.

Informacje dotyczą 1972 roku i lat wcześniejszych. Warto poświęcić nieco czasu, aby się z nimi zapoznać, docenić pracę i wkład załogi, a zarazem ocalić od zapomnienia istnienie i działalność Biura oraz sporej grupy kolejarskiej inteligencji Bydgoszczy⁵¹.

Informacje kierowników działów

1. Dział administracyjno-gospodarczy

– kierownik: Zygmunt Malinowski

Poza regulaminowymi czynnościami typowymi dla działu kadr kierownik przedstawił historyczne informacje dotyczące stanu załogi Biura z okresu po II wojnie światowej. Dla przypomnienia: w 1939 r. w Biurze pracowało 244 pracowników. Stan załogi w 1945 r. wynosił 147 pracowników, w 1950 r. – 312 pracowników, w 1955 r. – 277 pracowników, w 1958 r. – 259 pracowników, w 1959 r. – 259 pracowników, w 1960 r. – 274 pracowników, w 1963 r. – 327 pracowników, w 1964 r. – 354 pracowników, w 1965 r. – 359 pracowników, w 1969 r. – 389 pracowników. W 1972 r. zatrudnionych było 413 pracowników, w tym 299 kobiet i 114 mężczyzn, co równało się 72,4% kobiet i 27,6% mężczyzn, 19 zasłużonych osób pracowało w Biurze 25 lat i dłużej, 4 z nich podjęło pracę jeszcze w okresie międzywojennym. W 1972 r. złotą odznakę „Przodujący Kolejarz” posiadało 8 osób, w tym 2 Panie, srebrną odznakę posiadało 17 osób, w tym 7 Pań.

2. Dział finansowo-księgowy

– główny księgowy: Bernard Stolz

Przed wprowadzeniem do realizacji w 1951 r. umów MGS i MPS Biuro prowadziło rozrachunki z 16 zagranicznymi zarządami kolejowymi oraz dowództwem Północnej Grupy Wojsk Radzieckich w Legnicy – należności PKP wynosiły 137,9 mln zł. W 1961 r. rozliczono się 25 zarządami kolejowymi, dowództwem w Legnicy oraz Intercontainerem S.A. Należności PKP wynosiły 5804,8 mln zł.

⁵¹ Może te informacje o rzetelnej, zaszczytnej, ważnej dla PKP pracy grona kierowniczego CBRZ dotrą do ich potomków. Mogą one napawać dumą.

W 1971 r. rozliczenia prowadzono z 31 zarządami kolejowymi, dowództwem w Legnicy oraz Intercontainerem S.A – należności PKP wynosiły 6580,9 mln zł⁵². Był to efekt pracy całej 412-osobowej załogi zarówno działów merytorycznych, jak i pomocniczych. Jak ważne to były dla PKP środki finansowe, i to w gotówce, niech świadczy fakt, że stanowiły one zawsze nie mniej niż 25%–30% ogólnego stanu konta ministerstwa komunikacji. Na PKP w 1972 r. zatrudnionych było ogółem 358 tys. pracowników⁵³.

Główny księgowy zwrócił uwagę, że Polska – ze względu na swoje dogodne położenie geograficzne – stała się po wprowadzeniu umów MGS i MPS krajem wybitnie tranzytowym, przewożącym liniami PKP we wszystkich kierunkach świata średniorocznie ok. 16,0–17,0 mln ton masy towarowej. Z tranzytu przez Polskę korzystały kraje Azji, Europy oraz Afryki (Maroko), wszędzie tam, dokąd docierały tory kolejowe (z wyjątkiem Portugalii). Należności PKP rosły, a CBRZ było bardzo skrupulatne w zakresie swych działań.

3. Dział rozrachunków z przewozu osób oraz przesyłek bagażowych, ekspresowych z komunikacji CIV i TIEx – kierownik: mgr Jadwiga Rutkowska

Dział sprawdzał udziały PKP za przewozy osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych wydzielonych przez zarządy obcych kolei. Wydziałał udziały dla kolei uczestniczących w przewozach i sporządzał dla nich rachunki udziałów, ustalał i sprawdzał wysokości prowizji biur podróży, sprawdzał i rozliczał należności za miejsca sypialne itp. Od 1964 r. wzrosła liczba podróży z ZSRR do krajów w Europie Zachodniej i z powrotem w związku z utworzeniem nowych komunikacji Moskwa – Paryż, Londyn, Rzym, w których Polska uczestniczyła jako kraj tranzytowy. W 1966 r. wprowadzono możliwość odpłatnego przewożenia samochodów pociągami pasażerskimi. Ilość przewiezionych osób w obu systemach CIV i SMPS systematycznie wzrastała.

⁵² Ibidem, Wykaz należności PKP za lata 1951, 1961, 1971.

⁵³ https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_Koleje_Pa%C5%84stwowe#Liczba_pracownik%C3%B3w_PKP/Grupy_PKP (dostęp: 10.12.2019 r.).

W 1959 r. było to 773 848 pasażerów, w 1966 r. – 1 986 478 pasażerów, w 1971 r. – 2 229 242 pasażerów. Do 1961 roku posługiwano się głównie liczydłami. Od 1961 r. średnia mechanizacja umożliwiła maszynowe sporządzanie rozrachunków z przewozu osób, z przewozu przesyłek ekspresowych sporządzano rozrachunki nadal odręcznie. Próby wprowadzenia dużej mechanizacji podjęte w 1966 r. nie zostały do 1972 r. zrealizowane i PKP w zakresie komunikacji pasażerskiej była zarządem niezmechanizowanym.

4. Dział rozrachunków z przewozu osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych z komunikacji SMPS

– kierownik: Franciszek Bitef

Dział powstał w wyniku realizacji regulaminu Biura z 1966 r. Sprawdzał udziały PKP za przewozy osób, bagażu i przesyłek ekspresowych wydzielonych przez obce zarządy kolejowe, wydelał udziały dla kolei obcych uczestniczących w przewozach, sprawdzał sprawozdania stacji granicznych PKP na zdeponowane należności przez konduktorów wagonów sypialnych i restauracyjnych obcych kolei. Sporządzał rozrachunki za przebiegi wojskowych tranzytowych pociągów pasażerskich ZSRR na liniach PKP oraz za wojskowe przewozy radzieckie osób, rozliczał przewozy przesyłek bagażowych, ekspresowych i poczty w komunikacji wewnętrznej i sąsiedzkiej. Ilość przewiezionych pasażerów na warunkach umowy SMPS w 1959 r. wynosiła – 428 364 osoby, w 1966 r. – 1 525 259 osób, a w 1971 r. – 2 219 511 osób.

5. Dział rozrachunków z przewozu towarów z komunikacji CIM

– kierownik: mgr Władysław Konopko

Dział prowadził rozliczenia z zarządami wszystkich kolei europejskich (z wyjątkiem SŻD) oraz zarządami kolei Iraku i Syrii. Sporządzał zbiorcze zestawienia z nadania i przysyłał obcym zarządom do porównania, porównywał i uzgadniał wykazy przesyłek nadanych otrzymanych od obcych zarządów z wykazami przesyłek wydanych

na PKP, sporządzał obcym zarządom wykaz przesyłek przewiezionych tranzytem przez PKP oraz sprawdzał takie wykazy od obcych zarządów. Wydzielał udziały dla obcych zarządów kolejowych, sporządzał zbiorcze zestawienia finansowe z całości przewozów towarowych z wszystkich komunikacji międzynarodowych. Od 1971 r. partnerem w rozliczeniach międzynarodowych był Intercontainer (Międzynarodowe Towarzystwo do Przewozu Towarów Transkontenerami) z Bazylei, za przewóz przesyłek w transkontenerach między krajami Europy Zachodniej i Japonią. Ponadto od 1972 r. dział prowadził bezpośrednio, scentralizowane rozliczenia z Przedsiębiorstwem Spedycji Międzynarodowej C.Hartwig za przewóz przesyłek tranzytowych do i z krajów Europy Zachodniej, reekspediowanych na stacji Małaszewicze i na polskich stacjach portowych.

Kierownik działu rozrachunków w swoim sprawozdaniu dla komisji historycznej poinformował, że w jego dziale pracuje 6 mężczyzn i 39 kobiet, „w tym 19 dość ładnych”).

6. Dział rozrachunków z przewozu towarów nadanych i wydanych na stacjach PKP z komunikacji SMGS

– kierownik Edward Michalak

Dział powstał w 1966 r. Sprawdzał wykazy przesyłek nadanych i wydanych z cedułami przewozowymi oraz porównywał je z wykazami zdawczymi, sprawdzał i rozliczał opłaty z wykazów tranzytowych otrzymanych od obcych zarządów, sporządzał miesięczne zestawienia sum pobranych w walutach taryfowych i złotych z podziałem na komunikacje. Eksport i import towarów odbywał się między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Afganistanem, Finlandią, Iranem, wszystkimi krajami demokracji ludowej oraz ZSRR. Dział rozliczał należności za linie PKP oraz kolei tranzytowych z zarządami kolei tranzytowych: BDŽ, CFR, CSD, DR i SŽD prowadził także rozliczenia z P.S.M. C.Hartwig Katowice, Warszawa, Gdynia, Szczecin, Centralą Zbytu Węgla – Katowice, Centralą Zaopatrzenia Hutnictwa – Katowice, Centralą Handlu Zagranicznego „Węgløkoks” Katowice, Centralą Eksportwo-Importową „Minex” Warszawa, Zakładami Azotowymi Puławy, Centralą Handlu Zagranicznego „Paged” Warszawa, Przed-

stawicielstwem Handlu ZSRR w PRL w Warszawie oraz Dowództwem Wojsk Radzieckich w Legnicy.

7. Dział rozrachunków z przewozu towarów przewiezionych tranzytem przez PKP w komunikacji SMGS

– kierownik: Paweł Paszkiet

Dział sporządzał wykazy przesyłek przewiezionych tranzytem przez PKP, zamknięcia rachunkowe z tytułu przewozów tranzytowych ilościowych i pieniężnych, sporządzał rachunki i rozliczenia z tytułu przewozów radzieckich oraz tranzytu uprzywilejowanego. Prowadził rozrachunki z zarządami kolejowymi: DR, SŻD, CSD, MAV, CFR, BDŻ, MTZ, ZCZ, VN. Liczba przesyłek przewiezionych tranzytem przez PKP w 1960 r. wynosiła 825 712 przesyłek, w 1966 r. – 966 974 przesyłek, a w 1971 r. – 1 012 334 przesyłek.

Pierwsze trzy maszyny księgujące wprowadzono w 1959 r. Wprowadzono je w celu odciążenia stacji granicznych PKP od sporządzania wykazów tranzytowych. Maszynowe wykazy CBRZ PKP były pierwszymi wobec obcych zarządów, które rachunki tranzytowe opracowywały jeszcze odręcznie. W latach 1962–1963 urządzono i uruchomiono halę maszyn księgujących, w której zainstalowano 10 maszyn księgujących. W 1972 r. w hali pracowało 16 maszyn, na których opracowywano całość przewozów pasażerskich na liniach PKP z komunikacji SMPS i CV w ilości około 200 000 pozycji każdorazowo.

8. Dział regulacyjno-rewizyjny

– kierownik: mgr Leszek Przybylski

Do połowy lat 60. dział regulował nieprawidłowości taryfowe i rozrachunkowe we wszystkich komunikacjach osobowych CIV i SMPS oraz towarowych CIM i SMGS, regulował nieprawidłowości taryfowe i rozrachunkowe dotyczące komunikacji towarowej w zasadzie tylko w systemie CIM, regulował należności PKP za bezbiletowe przejazdy oraz szkody spowodowane przez podróżnych w komunikacjach międzynarodowych.

9. Dział obrachunków wagonowych i świadczeń

– kierownik: mgr Jerzy Grzegorek (doktorant)

Dział prowadził rozrachunki z obcymi zarządami z tytułu odszkodowań za uszkodzenie, zniszczenie lub zaginięcie oraz zanieczyszczenie i odkażenie wagonów towarowych, rozrachunki z tytułu odszkodowań za niezwrócone, uszkodzone części zamienne, rozrachunki z tytułu uszkodzenia, nieterminowego zwrotu lub zaginięcia przyborów ładunkowych, prowadził kontrolę wyjścia za granicę i powrotu do kraju wagonów taboru osobowego PKP kursujących w komunikacjach SMPS i CIV itp.

10. Dział obrachunków czynszu za wagony PKP i OPW

– wz. kierownika: Zygmunt Rościszewski

Dział prowadził kontrolę wyjścia za granicę i powrotu do kraju wagonów towarowych PKP użytkowanych w komunikacji międzynarodowej w warunkach PPW i RIV, prowadził ewidencję i rozliczenia wagonów towarowych PKP wydierżawionych obcym zarządom kolejowym, sprawdzał obrachunki czynszu nadsyłane przez obce zarządy i Biuro Eksploatacyjne w Pradze. Rozpatrywał roszczenia o odszkodowania za próżne przebiegi wagonów towarowych PKP na liniach obcych zarządów. W 1964 r., w związku z założeniem Wspólnego Parku Wagonów Towarowych „OPW”, powstała nowa forma ilościowego rozrachunku wagonów, co znacznie zmniejszyło obrót wagonów w systemie PPW i RIV, a tym samym uprościło prace kontrolno-rozrachunkowe w CBRZ. Od 1968 r. wprowadzono kontrolę obrachunku czynszu wagonowego za wagony PKP z kolejami CSD i DR na podstawie tabulogramów wagonów zdanych na te koleje lub przyjętych, opracowywanych przez Ośrodek Zmechanizowanych Obliczeń Łódź, które kontrolowano dotychczas na podstawie wykazów wagonowych ze stacji granicznych. Dla obrachunków czynszu z SŻD takie tabulogramy wprowadzono od stycznia 1969 r.

11. Dział obrachunków czynszu za wagony obce

– kierownik: Edmund Igliński

Dział prowadził rozliczenia z obcymi zarządami z tytułu użytkowania przez PKP obcych wagonów na warunkach PPW i RIV, sprawdzał nadsyłane przez obce zarządy rachunki dodatkowe i uwagi rewizyjne do obrachunków czynszu za wagony obce towarowe użytkowane przez PKP, wdrażał poszukiwania na sieci PKP obcych wagonów itp. W latach 1958–1964 wykazy rozrachunkowe za użytkowanie wagonów wg PPW i RIV na wagony obce sporządzało Centralne Biuro Statystyczne Warszawa, następnie do 1969 r. OZO Olsztyn i ponownie OZO Łódź.

a) Obrót wagonów PKP

w 1958 r.	w PPW wynosił 1 107 931 szt.,
	w RIV – 454 785 szt.,
w 1966 r.	w PPW – 884 062 szt.,
	w RIV – 692 125 szt.,
w 1971 r.	w PPW – 694 417 szt.,
	w RIV – 628 740 szt.

b) Obrót wagonów obcych

w 1958 r.	w PPW wynosił 670 244 szt.,
	w RIV 24 094 szt.,
w 1966 r.	w PPW 694 104 szt.,
	w RIV 59 781 szt.,
w 1971 r.	w PPW 78 182 szt.,
	w RIV 62 660 wagonów.

12. Dział reklamacji nadpłatowych

– kierownik: Henryk Kowalewski

Dział rozpatrywał i załatwiał reklamacje o zwrot nadpłaconych należności z przewozu osób oraz przesyłek bagażowych, ekspresowych i towarowych ustalonych po taksacji ceduł przewozowych,

załatwiał zwrot tych nadpłat, odprowadzał do budżetu centralnego kwoty przedawnione lub prekludowane. Od końca 1966 r. wypłacał z urzędu nadpłaty stwierdzone w toku kontroli taryfowej dokumentów przewozowych w komunikacji SMGS i CIM na rzecz jednostek gospodarki uspołecznionej. Wypłaty realizowano bez żądania przedkładania listów przewozowych lub wtórników. W przypadku klientów niebędących jednostkami gospodarki uspołecznionej przekazanie nadpłat z przesyłek towarowych z opłaconym przewoźnym i opłatami dodatkowymi odbywało się z urzędu po uprzednim powiadomieniu kontrahenta kolei o stwierdzonej nadpłacie z równoczesnym żądaniem nadesłania listów przewozowych lub wtórników listów przewozowych.

13. Dział reklamacji odszkodowawczych

– kierownik: Heronim Majchrzak

Dział rozpatrywał i załatwiał: reklamacje o odszkodowania z tytułu całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłek towarowych, bagażowych i ekspresowych oraz przekroczenia terminu dostawy przesyłek; wnioski w sprawie zapobiegania zaginięciu, uszkodzeniu i przekroczeniu terminu dostawy przesyłek. Od 1971 r. rozpatrywano reklamacje z tytułu szkód i przekroczenia terminu dostawy z umów przewozu zawartych na stacjach granicznych PKP za listami przewozowymi komunikacji wewnętrznej, gdy przesyłki były nadane do dalszego przewozu bez przeładowania.

Jubileusz 50-lecia działalności w kolejniectwie polskim
(1972 r.)

Centralne Biuro
Rozrachunków Zagranicznych
Bydgoszcz, ul. Dzierżynowska 68

W związku z przypadającą w roku bieżącym 50-tą rocznicą powstania Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych w Bydgoszczy, w celu wszczęcia przygotowań Obchodów Jubileuszowych powołano Komitet Organizacyjny w następujących sekcjach:

I. Sekcja organizacyjno-imprezowa

1. mgr J. Ruta - przewodniczący Komitetu
2. Norbert Imiela - z-ca przewodniczącego Komitetu
3. mgr. P. Słoma
4. E. Igliński - Sekretarz POP
5. B. Maćkowski - Przewodniczący Rady Zakładowej
6. B. Stolz - Gł. Księgowy
7. P. Passkiet
8. C. Bendig - przedstawicielka ZMS

II. Sekcja propagandowa

1. P. Passkiet - przewodniczący sekcji
2. E. Igliński
3. J. Kiałka
4. J. Orlikowski

III. Sekcja Historyczna

1. mgr M. Górka - przewodnicząca sekcji
2. mgr J. Puzowski
3. mgr Wł. Konopko

IV. Sekcja finansowa

1. B. Stolz - przewodniczący sekcji
2. M. Gapińska

Uroczystości Jubileuszowe odbędą się w ramach obchodów Dnia Kolejarza w II dekadzie września 1972 r.

Bydgoszcz, 8 czerwca 1972 r.

Komitet Organizacyjny

Rys. 11. Powołanie Komitetu Organizacyjnego obchodów 50-lecia powstania CBRZ w Bydgoszczy

Źródło: archiwum własne autora.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych w Bydgoszczy, ul. Dworcowa nr 63 Urząd Pocztowy Bydgoszcz 2, skrytka pocztowa 70		
Польские Государственные Железные Дороги, Центральное Бюро Международных Расчетов Быдгощ, ул. Дворцова 63 (Почт. Отдел Быдгощ 2, почт. ящик 70)	Chemins de Fer de l'Etat Polonais Bureau Central des Décomptes Internationaux Bydgoszcz, rue Dworcowa 63 (Poste Bydgoszcz 2, cach. de poste 70)	Polnische Staatseisenbahnen Zentral-Abrechnungsbüro für Internationale Verkehre Bydgoszcz, Dworcowa-Strasse 63 (Postamt Bydgoszcz, 2, Postfach 70)

Nr _____ Bydgoszcz, dnia 08. 10. 1972

Wasz nr / Ваш № / Votre ref / Ihre Zeichen _____

Z dnia / От / de / von _____

Zat. / Прил. / Anl. / Ann _____

Obywatel _____

Zygmunt MALINOWSKI

Kier. Działu 1

Komisja historyczna Komitetu Organizacyjnego obchodów 50-lecia CBRZ - PKP opracowuje rys historyczny Biura za lata 1958-1972.

W związku z tym Komisja prosi w terminie do 10.11.72 o podanie nazwisk dyrektorów CBRZ i ich zastępców oraz okresów pełnienia przez nich tych funkcji.

Dyrektor CBRZ - PKP
/mgr J. RUTA/

TS OKW 2070/71 szt. 30.000 A-5 piśm. 70 g

PKP
Centralne Biuro
Rozrachunków Zagranicznych
Bydgoszcz, ul. Dworcowa 63

Bydgoszcz, dnia 10. 08. 1972 r.

Dział 4 Lp. 1
na 3 pisma bez nr.
z 07. 08. 1972r.

Komisja historyczna
Komitetu organizacyjnego obchodów
50 - lecia
Centralnego Biura Rozrach. Zagranicznych
w / m i e j s c u .

Dział 4 przekłada w załączeniu dane do rysu historycznego CBRZ za lata 1958 - 1972.

Kierownik Działu

CBRZ wzór nr 1/1

Rys. 12. Pisma przewodnie komisji historycznej do kierowników poszczególnych działów

Źródło: archiwum własne autora.

Jubileusz 50-lecia działalności w kolejnictwie polskim
(1972 r.)

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych w Bydgoszczy, ul. Dworcowa nr 63
Urząd Pocztowy Bydgoszcz 2, skrytka pocztowa 70

Польские Государственные Железные Дороги Центральное Бюро Международных Расчетов Быдгощ, ул. Дворцова 63 (Почт. Отдел Быдгощ 2, почт. ящик 70)	Chemins de Fer de l'Etat Polonais Bureau Central des Comptes Internationaux Bydgoszcz, rue Dworcowa 63 (Poste Bydgoszcz 2, cach. de poste 70)	Polnische Staatseisenbahnen Zentral-Abrechnungsbüro für Internationale Verkehre Bydgoszcz, Dworcowa-Strasse 63 (Postamt Bydgoszcz, 2. Postfach 70)
---	--	---

Nr * Bydgoszcz, dnia. ДИМ, le den 7.08. 1972

Wers nr /Ваш No/ Votre réf / Ihre Zeichen

z dnia / OT / du / vom

Zat./Прил/ Anl. / Ana

Obywatel

Zygmunt MALINOWSKI

Kier. Działu 1

Komisja historyczna Komitetu organizacyjnego obchodów 50-lecia CBRZ - PKP opracowuje rys historyczny Biura za lata 1958 - 1972.

W związku z tym Komisja prosi w terminie do

ACBRZ o podanie spisu pracowników Biura odznaczonych w wym. okresie odznaczeniami państwowymi oraz resortowymi "Zasłużony Kolejarz PRL" oraz ilościowo pracowników odznaczonych złotymi i srebrnymi odznakami "Przodujący Kolejarz", stanu zatrudnienia załogi w rozbiciu na mężczyzn i kobiety, wykształcenie w latach 1958-1960, 1965 i 1972. Wykazu imiennego pracowników z najdłuższym stażem pracy w CBRZ oraz etaty utworzenia samodzielnych stanowisk pracy w CBRZ.

Informacje należy czerpać z dokumentów źródłowych.

Dyrektor CBRZ - PKP

[Signature]
/mgr J. RUTA/

TS

Rys. 13. Pismo dotyczące podania danych osobowych osób zatrudnionych w CBRZ
Źródło: archiwum własne autora.

Jubileusz 50-lecia działalności w kolejnictwie polskim
(1972 r.)



Rys. 16. Dział reklamacji nadpłatowych (w pierwszym rzędzie, 4. od prawej autor) (1973 r.)

Źródło: archiwum własne autora.



Rys. 17. Pożegnanie pracowników odchodzących na emeryturę (1995 r.)

Źródło: archiwum własne autora.



Rys. 18. 50 lat CBRZ-PKP - Bydgoszcz, 14 września 1972 r.
Źródło: archiwum własne autora.





Rys. 19. Dział kadr – 75-lecie CBRZ (1997 r.)

Źródło: archiwum własne autora.



Rys. 20. Dział fakturowania przesyłek towarowych – 75-lecie CBRZ (1997 r.)

Źródło: archiwum własne autora.

VII. Mechanizacja

Idea mechanizacji i automatyzacji prac obliczeniowych i rachunkowo- statystycznych w Biurze sięga lat 30. XX wieku. Mechanizacja pracy, po czynnościach rozrachunkowych i obrachunkowych z obcymi kolejami, była drugim wiodącym kierunkiem działalności Biura. Ilość materiału rozrachunkowego szybko wzrastała. Mechanizacja przetwarzania danych umożliwiała działom merytorycznym terminową realizację ich zadań. Kontakty osobiste dyrektorów i specjalistów z zagranicznymi zarządami kolejowymi, udział w międzynarodowych konferencjach, naradach, komisjach tematycznych, a także wizyty w zagranicznych kolejowych biurach rozrachunkowych przyczyniły się do zainteresowania mechanizacją prac biurowych i zapoczątkowania jej w Bydgoszczy. Inicjatorem i propagatorem był dyrektor Włodzimierz Varhely (1936–1939). Jeszcze przed II wojną światową sprowadzono do Biura pierwsze maszyny księgujące marki Mercedes, szkolono pracowników, wdrażano mechanizację. W latach 1938–1939 uruchomiono halę maszyn. Bydgoszcz należała do liderów mechanizacji prac biurowych w kraju. Wojna jednak gwałtownie przerwała wszelkie prace.

Niezwłocznie po wyzwoleniu miasta w 1945 r. podjęte zostały działania celem jak najszybszego reaktywowania działalności Biura w Bydgoszczy. Z powodu znacznych zniszczeń w wyposażeniu, braku personelu i środków finansowych na pewien czas zawieszona została aktywność w tym temacie. Powojenne czasy nie były zbyt sprzyjające. Europa dopiero pod koniec lat 50. XX wieku wracała do normalności – ożywiły się międzynarodowe kontakty i wymiana handlowa. Biuro

mogło powrócić do tradycyjnej aktywności w zakresie mechanizacji. Cały czas dokonywano analiz wykonywanych czynności w kierunku możliwości ich zmechanizowania.

Prace w zakresie mechanizacji nabrały tempa w 1965 r. w wyniku lustracji CBRZ przez podsekretarza stanu ministerstwa komunikacji D. Tarantowicza. Podjęto centralną decyzję o zmechanizowaniu czynności kontrolno-rozrachunkowych w zakresie kolejowych przewozów towarowych w komunikacjach międzynarodowych. Włączone zostały czołowe krajowe ośrodki obliczeniowe, w tym Zakład Elektronicznej Techniki Obliczeniowej Bydgoszcz i CBRZ PKP – jako główny użytkownik. Systematycznie powiększał się zakres wykonanych zadań. Równolegle z prowadzeniem prac przygotowawczych w próbnym taksacjach i opiniowaniu programów komputerowych brali aktywny udział najlepsi, doświadczeni pracownicy Biura.

W 1972 r. stan zmechanizowania czynności kontrolno-rozrachunkowych związanych z przewozami w komunikacjach międzynarodowych przedstawiał się następująco:

- 1) W CBRZ sporządzano na maszynach do księgowania:
 - a) wykazy (rachunki) przesyłek przewiezionych tranzytem liniami PKP w komunikacji SMGS,
 - b) wykazy rozrachunkowe za sprzedane bilety w komunikacji SMPS i CIV w kierunku z Polski za granicę,
 - c) rachunki za przewóz brykietów i węgla brunatnego w kom. DR – PKP

oraz na maszynie do fakturowania sporządzano wykazy należności z rachunków przedpłaty dla P.S.M. C.Hartwig.

- 2) W ośrodkach zmechanizowanych obliczeń przy pomocy maszyn licząco-analitycznych wykonywano następujące prace:
 - a) wykazy obrachunku czynszu za użytkowanie na PKP wagonów obcych kolei w systemie OPW i RIV (wykonywał: Ośrodek Zmechanizowanych Obliczeń (OZO) Łódź),
 - b) sprawozdania z liczby przyjętych i przekazanych wagonów OPW (OZO Łódź),

- c) pomocnicze wykazy wagonów PKP za granicą w systemie PPW i RIV (OZO Łódź),
- d) wykazy obrachunkowe za użytkowanie na PKP przyborów ładunkowych obcych kolei w systemie PPW i RIV (OZO Łódź),
- e) pomocnicze wykazy przyborów ładunkowych PKP za granicą w systemie PPW i RIV (OZO Łódź),
- f) wykazy nadanych przesyłek koksu w komunikacji SMGS objętych planowym rozliczeniem należności przewozowych wraz z ustaleniem należności (OZO Sosnowiec),
- g) wykazy przesyłek węgla nadanych w komunikacji SMGS objętych planowym rozliczeniem należności przewozowych wraz z ustaleniem należności przewozowych (OZO Sosnowiec),
- h) wykazy rozrachunkowe na przesyłki wydane w komunikacji CIM (OZO Warszawa).

Ponadto z tytułu przewozu przesyłek importowych w komunikacji CIM rozliczano komunikacje: ÖBB – PKP, JŽ – PKP, DB – PKP, FS – PKP, SJ – PKP i DSB – PKP.

W 1959 r. na stanie Biura były: 3 maszyny księgujące, 12 maszyn do pisania, 26 arytmometrów, 20 kalkulatorów, 11 sumatorów elektrycznych. W 1966 r. Biuro posiadało: 13 maszyn księgujących, 20 maszyn do pisania, 46 arytmometrów, 23 kalkulatory elektryczne, 31 sumatorów elektrycznych i 2 fotokopiarki. W 1972 r. było: 16 maszyn księgujących, 2 maszyny fakturujące, 29 maszyn do pisania, 69 arytmometrów ręcznych, 26 kalkulatorów elektrycznych, 51 sumatorów elektrycznych, 2 fotokopiarki, 1 kserokopiarka. Ta ilość sprzętu nie zaspokajała potrzeb. Po kalkulatory elektryczne były długie kolejki, zamawiało się je na godziny wieczorne lub nawet na niedziele. Prawie wszystko pisało się odręcznie i liczyło w pamięci na arkuszach po kilkadziesiąt pozycji. Do wprowadzenia mechanizacji większość prac w wielu referatach merytorycznych polegała właściwie na sporządzaniu i podliczaniu setek kolumn i zestawień.

W Biurze funkcjonowało „samodzielne stanowisko pracy do spraw organizacji i koordynacji prac rozrachunkowych w komunikacji międzynarodowej”. Zajmował je mgr Edward Kret, radca kolei państwowych ds. ekonomicznych.



VIII. Rada zakładowa związku zawodowego pracowników kolejowych

Rady zakładowe były organem pracowniczym związków zawodowych, które reprezentowały interesy pracowników w sferze zawodowej, socjalnej, bytowej mieszkaniowej, kulturalno-oświatowej. Organizowały wypoczynek dla pracowników w okresie urlopów wypoczynkowych oraz w czasie wolnym od pracy, organizowały i prowadziły domy wypoczynkowe, obozy wędrownie, sportowo-wypoczynkowe, udzielały pomocy socjalnej. Kadencja trwała 3 lata. Funkcję przewodniczącego Rady zakładowej do 1960 r. pełnił Zygmunt Stupaj, a od 1960 r. Bronisław Maćkowski.

Rada w latach 1970–1972 w porównaniu z latami 1960–1963 przyznała siedmiokrotnie więcej wczasów pracowniczych, zwłaszcza rodzinnych. Ilość miejsc na koloniach letnich w analogicznym okresie wzrosła czterokrotnie. Każdego roku staraniem Rady organizowane były uroczyste obchody choinki noworocznej dla dzieci, Dzień Kobiet, Dzień Dziecka, Dzień Kolejarza (w drugą niedzielę września⁵⁴). Okazji było sporo: awans zawodowy, dyplom honorowy, odznaczenie resortowe lub państwowe itd.

Rada zakładowa organizowała wycieczki dla pracowników i ich rodzin. Zwiedzano wszystkie ważniejsze, większe i znane historycznie miasta w Polsce. Wyjeżdżało się na spektakle operowe do Poznaniu lub Warszawy. Istniała też możliwość indywidualnego prywatnego

⁵⁴ Świąto to obchodzono już w sobotę (które były wówczas pracujące) – i to całkiem hucznie.

zwiedzania Europy. Pracownik mógł bez problemów otrzymać raz w roku międzynarodowy bezpłatny bilet kolejowy dla siebie i rodziny, do jakiegokolwiek stacji kolejowej (miasta) w Europie. Wybierało się zazwyczaj najdalszą stację, na przykład Lizbonę, a wysiadało po drodze – tam, gdzie chciało się coś zwiedzić. Na danej stacji kolejowej robiło się tzw. przerwę w podróży i albo się podróż kontynuowało, albo wracało do Polski; liczba przerw była dowolna. Bilet był ważny 12 miesięcy od daty wydania.

Rada zakładowa przyczyniła się do otwarcia klubu zakładowego dla pracowników i ich rodzin. Pracownicy korzystali z pomocy finansowej na remonty mieszkań, a posiadacze książeczek mieszkaniowych na spółdzielcze budownictwo mieszkaniowe. Ogniwnem związkowym przychodzącym z pomocą finansową była działająca przy Radzie pracownicza kasa zapomogowo-pożyczkowa, która udzielała pożyczek na bardzo korzystnych warunkach, o wiele korzystniejszych niż banki. Kupowało się więc nowy sprzęt gospodarstwa domowego lub cokolwiek innego.



IX. Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji w Bydgoszczy

Głównym źródłem naboru kadr było Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji w Bydgoszczy, mieszczące się przy ulicy Mikołaja Kopernika 1. Szkoła rozpoczęła pełną działalność kolejową od roku szkolnego 1953/1954. W 1954 r. dokonano pierwszego naboru do klas wyłącznie o specjalnościach kolejowych⁵⁵. Szkoła zabezpieczała całoroczne umundurowanie kolejowe, obuwie, płaszcze zimowe, stypendium, internat, legitymację szkolną ze zniżką na przejazdy koleją, opiekę lekarską – wszystko bezpłatnie.

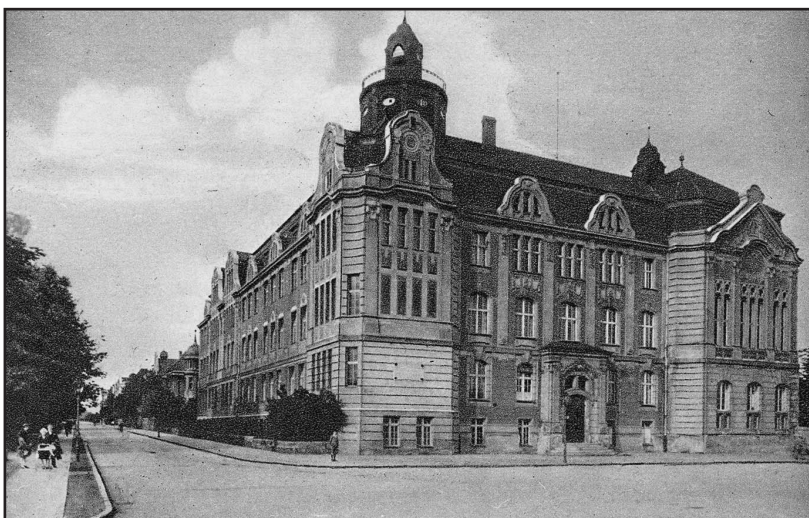
W początkowym okresie w szkole przeważali chłopcy. Z czasem proporcje się odwróciły, szczególnie na kierunkach mniej technicznych. Istniało wówczas duże zapotrzebowanie na absolwentki technikum do różnych instytucji i komórek organizacyjnych kolei. Jednak uzyskać tam zatrudnienie było bardzo trudno, szansę miały tylko najlepsze uczennice – na szczęście nie brakowało ich. Chociaż trzeba przyznać, że mężczyźni zatrudniano na nieco łagodniejszych warunkach. Dyrekcji Biura chodziło o poprawienie wskaźnika ogromnej dysproporcji między obiema grupami załogi. Kształtowało się to jak 1:3,5 na niekorzyść mężczyzn. Dyrekcja twierdziła, że robi co możliwe, aby „odbabić” załogę. Wyniki tych zabiegów były jednak marne.

CBRZ szkoliło sobie kadrę w technikum na kierunkach nietechnicznych. Wykładowcami byli specjaliści z Biura, na ogół dyrektorzy lub ich zastępcy, panowie: Leon Gałaska, Zbigniew Mika, Józef

⁵⁵ Autor publikacji był w owej „awangardzie” Technikum Kolejowego.

Ruta, Aleksander Kościukiewicz, Władysław Konopko, Norbert Imieła, główny księgowy Bernard Stolz, Maria Górską-Wilczyńska, Józef Tartanus, Józef Albiński, Heronim Majchrzak, Anna Pawlak, Leon Pieczek. Podobnie było z wykładowcami do nauki przedmiotów techniczno-ruchowych, drogowych, telekomunikacyjnych, remontu taboru, energetyki, elektryfikacji linii kolejowych.

W 1965 r. w Centralnym Biurze Rozrachunków Zagranicznych PKP pracowało ogółem 359 pracowników, wyższe wykształcenie posiadało 10 osób, średnie – 181 osób, w tym 99 absolwentów technikum kolejowego. W 1972 r. było 413 pracowników, wykształcenie wyższe posiadało 31 osób, średnie – 272 osoby, w tym 184 absolwentów technikum kolejowego. Studia wyższe podjęło niemal 40% absolwentów – studiowali oni w kilkunastu uczelniach technicznych, humanistycznych, wojskowych w Polsce i za granicą. Około 95% absolwentów zadeklarowało pozytywny stosunek do swojego technikum oraz przydatność zdobytej wiedzy i wpojonych wartości.



Rys. 21. Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji w Bydgoszczy

Źródło: zbiory portalu Poloniae Amici polska-org.pl.



X. Zakończenie

Feci quod potui, faciant meliora potestas („Zrobiłem, co mogłem, niech kto może, zrobi lepiej”) – bardzo o to proszę, gdyż być może w publikację wkradły się jakieś błędy, których nie zauważyłem. Zebrane materiały źródłowe, po tylu latach od opisanego okresu, nie pozwoliły mi na stworzenie czegoś więcej.

Jeszcze raz serdecznie dziękuję wszystkim, którzy byli mi pomocni w tworzeniu tej publikacji.



XI. Załączniki

1. Wykaz dyrektorów CBRZ w Bydgoszczy za lata 1922–1996

Okres przedwojenny. Lata 1922–1939

Lata	Imię i nazwisko
5 VIII 1922 – 1933	Filip Cywicki
1933 – 1936	Bronisław Bartak
1936 – 4 IX 1939	Włodzimierz Varhely

Okres powojenny. Lata 1945–2002

Lata	Imię i nazwisko
26 I 1945 – 31 XII 1947	Zbigniew Ceglecki
17 I 1948 – 1950	Włodzimierz Lekki
1950 – 30 V 1951	Zbigniew Mika
1 VI 1951 – 31 VII 1951	Julian Domański
24 VIII 1951– 17 VI 1952	Tadeusz Lubojemski (p.o. dyrektora)
1 VI 1953 – 1984	Józef Ruta
1985–1996 ?	Albin Spychalski

Wicedyrektorzy (zastępcy dyrektorów)

Lata	Imię i nazwisko
1945 – 31 XII 1947	Włodzimierz Lekki
1 I 1952 – 31 V 1953	Józef Ruta
IV 1952 – 27 VIII 1968	Leon Gałąska
1 IX 1953 – 30 V 1958	Aleksander Kościukiewicz
1 IX 1966 – 1972	Norbert Imiela
1 XII 1968 – 1972	Feliks Słoma

Wykonano na podstawie materiałów archiwalnych CBRZ PKP

2. Usługi tranzytowe PKP w komunikacji SMGS w jubileuszowym 1972 roku

- I.** Kierunek Wschód – Zachód
- II.** Koleje: SŻD, KŻD (Korea Północna), IRR (Iran), Afganistan, ZCZ (Korea Południowa), MTŻ (Mongolia), DSVN (Wietnam), VR (Finlandia (p. SŻD)).
- III.** Kierunek Zachód – Wschód
- IV.** Koleje: SŻD, KŻD, IRR, Afganistan, ZCZ, MTŻ, DSVN, VR.
- V.** Kierunek Wschód - Południe
- VI.** Koleje: SŻD- CSD, SŻD-MAV, SŻD-BDŻ, SŻD-CFR.
- VII.** Kierunek Północ – Południe
- VIII.** Koleje: VR(p. SŻD)-CSD, DRporty-MAV, DRp-CFR, DRp-CSD, DRp-BDŻ, DR- CSD, DR-MAV, DR- CFR, DR-BDŻ.
- IX.** Kierunek Południe-Północ
- X.** Koleje: CSD-DRp, MAV-DRp - CSD-VR(p.SŻD), BDŻ-DRp, BDŻ-VR(p.SŻD),CSD-DR, MAV-DR, CFR-DR.

- XI.** Kierunek PKPporty – Południe
- XII.** Koleje: PKPp – CSD, MAV, CFR, BDŻ.
- XIII.** Kierunek Południe – PKP porty
- XIV.** Koleje: MAV,CFR,BDŻ,CSD – PKP porty.
- XV.** Kierunek PKP porty na Odrze (Kozle, Gliwice) – CSD. Kierunek CSD – PKP porty na Odrze.

3. Należności PKP od kolei zagranicznych za lata 1951, 1961, 1971 w złotych dewizowych

Należności PKP. *240-44*

Nr porz.		1951 mln zł	1961 mln złote	1961 złote dewiz.	1971 złote dewiz.	1971 mln złote
1	Anglia ✓	0,1	32,2	2 184 048,18	5 705 051,61	5,7
2	Austria ✓	0,7	67,2	4 486 846,78	95 729 985,32	95,7
3	Belgia ✓	0,1	8,6	572 653,41	14 045 813,79	14,-
4	Belgia (złoty) ✓	0,1	21,1	2 209 273,13	27 485 391,89	27,5
5	Belgia (złoty) x ✓	103,2	818,5	81 854 681,98	935 939 741,62	935,9
6	Chiny	-	5,4	542 662,99	74 720,84	0,7
7	Francja ✓	0,5	7,8	523 466,38	10 635 754,32	10,6
8	Francja ✓	0,1	34,9	2 327 941,87	27 238 639,22	27,2
9	Włochy ✓	-	0,5	37 044,34	357 305,20	0,3
10	Włochy ✓	-	0,8	56 465,58	3 613 454,04	3,6
11	Włochy ✓	-	-	3 957,74	746 413,31	0,7
12	Włochy ✓	0,1	6,6	444 158,67	15 132 697,39	15,1
13	Włochy ✓	-	-	-	1 012 284,46	1,-
14	Włochy ✓	-	25,7	1 118 007,37	120 263 325,32	120,2
15	Włochy ✓	-	0,7	95 211,50	2 036 290,66	2,-
16	Włochy ✓	-	0,1	7 347,10	64 632,40	0,6
17	Włochy ✓	-	1,1	112 349,35	2 641 024,03	2,6
18	Włochy ✓	0,1	1,1	73 793,61	1 641 842,52	1,6
19	Włochy ✓ x	35	3 576,5	357 675 520,85	3 487 209 465,06	3 492,4
20	Włochy ✓	0,2	62,4	4 162 281,21	107 464 957,22	107,-
21	Włochy ✓	-	-	-	-	-
22	Włochy ✓ x	15	22,7	2 269 895,67	71 808 930,20	71,8
23	Włochy ✓	-	-	-	306 561,72	0,3
24	Włochy ✓	0,1	3,5	250 185,42	5 845 220,15	5,8
25	Włochy ✓	1,2	14,8	983 813,05	27 833 288,01	27,8
26	Włochy ✓	-	0,5	37 595,34	6 923 413,24	6,9
27	Włochy ✓	0,0	22,2	1 482 811,90	64 923 465,52	64,9
28	Włochy x ✓	7,0	125,6	12 557 381,30	370 031 501,67	370,-
29	Włochy ✓	-	-	25 552,37	561 212,34	0,5
30	Włochy ✓ x	19,2	594,6	59 455 850,55	823 384 449,87	823,4
31	Włochy ✓	-	348,0	34 802 148,20	326 234 177,86	326,2
32	Włochy ✓	-	-	-	5 208 023	0,25
	Razem			572 936 612,143	5 800 879 671,92	

Intendenci
Informacje
Wskazania

Rys. 22. Należności PKP od kolei zagranicznych

Źródło: archiwum własne autora.

XII. Bibliografia

Archiwalia:

- I. Archiwum zakładowe CBRZ PKP 1972 r.
 1. Ogólne dane personalne załogi za lata 1945–1972
 2. Stan zatrudnienia za lata 1945–1972
 3. Wykaz pracowników z uwzględnieniem stażu pracy
 4. Wykaz pracowników z wykształceniem wyższym i średnim
 5. Wykaz pracowników odznaczonych odznaczeniami resortowymi
 6. Sprawozdania kierowników działów lata 1958–1972
 7. Wykaz należności PKP od obcych kolei za lata 1951, 1961, 1971
- II. Zakładowy Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej
 1. Międzynarodowe konwencje, umowy i statuty dot. komunikacji kolejowej
 2. Wydawnictwa branżowe PKP 1945–1972
 3. Zbiór literatury i prasy branżowej
 4. Regulaminy organizacyjne Biura i działów merytorycznych.

Źródła drukowane:

1. Biuletyny Ministerstwa Kolei 1954–1957
2. Biuletyny Ministerstwa Komunikacji 1959–1961
3. Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych 1951 Nr 17, poz. 164–167
4. Dzienniki Praw Państwa Polskiego 1918–1919
5. Dzienniki Taryf i Zarządzeń Kolejowych 1928–1939
6. Dzienniki Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych 1946–1972
7. Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Kolei Żelaznych 1919–1924

8. Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Kolei 1924–1926
9. Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Komunikacji 1926–1939
10. Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Komunikacji 1944–1951
11. Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Kolei 1951–1957
12. Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Komunikacji 1957–1972
13. Dzienniki Ustaw Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej 1952–1972

Opracowania:

1. *Historia kolei w Bydgoszczy*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_kolei_w_Bydgoszczy, dostęp 11.5.2018 r.
2. *Nowe Konwencje Międzynarodowe o przewozie kolejami osób i towarów*, [b.a.], „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 12/52.
3. Kalembska S., *Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego 1850–1975*, [w:] *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy 1851–1975*, red. K. Wajda, Bydgoszcz 1976.
4. *Kolejnictwo polskie. Polish Railways*, Quixi Media Sp. z o.o., Bydgoszcz 2017.
5. Kotlarz G., Pawłowski J., *Węzeł kolejowy Bydgoszcz 1851–2014*, Rybnik 2014.
6. Małachowski E., Bachorz A. i in., *50 lat Technikum Kolejowego w Bydgoszczy. Leksykon 1952–2002*, Bydgoszcz 2002.
7. Mierzyński J., *125 rocznica powstania dyrekcji kolejowej w Bydgoszczy*, [w:] *Kronika Bydgoska V (1971–1973)*, Bydgoszcz 1980.
8. Puzowski J., *Historia i działalność Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP w latach 1922–1972*, rękopis, Bydgoszcz 1972.
9. Puzowski J., *Historia magistrali węglowej Śląsk – Gdynia w latach 1925–1939*, praca dyplomowa, Łódź 1966 r.
10. Zakrzewski B., *130 lat bydgoskiej kolei*, Bydgoszcz 1980.
11. Żółciński Z., *Początki przewozów międzynarodowych kolejną na polskich*, „Przegląd Kolejowy Przewozowy” 1969, nr 8.