

Jarosiński, Janusz

Wydawnictwa prasowe Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w latach 1919-1960

Kwartalnik Historii Prasy Polskiej 28/1, 77-91

1989

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez **Muzeum Historii Polski** w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JANUSZ JAROSIŃSKI (Kielce)

WYDAWNICTWA PRASOWE
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH
W LATACH 1919—1960

W dniu 16 grudnia 1918 r., a więc zaledwie w pięć tygodni po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, zwołany został do Warszawy ogólnopolski zjazd organizacji związkowych kolejarzy. 21 grudnia na zjeździe tym powołano do życia ogólnopolską centralę związkową kolejarzy, która przyjęła nazwę Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych. Centrala, nazywana potocznie ZZK, miała być jedyną organizacją związkową zrzeszającą kolejarzy w całej Polsce.

W zjeździe wzięli udział przedstawiciele kół związkowych o różnym zasięgu wpływów i orientacjach politycznych z Kongresówki, Galicji i Śląska Cieszyńskiego. Nie brali udziału w obradach kolejarze byłego zaboru pruskiego, ponieważ ziemie te nadal pozostawały pod administracją niemiecką. Nie przybyli również przedstawiciele galicyjskiego Związku Urzędników Kolejowych, pozostający pod wpływami Narodowej Demokracji, którzy podjęli działania na rzecz własnej centrali związkowej¹.

Władze administracyjne zwlekały z zatwierdzeniem statutu ZZK jako jedynej centrali związkowej kolejarzy w kraju, a jako pretekst do zarejestrowania innych ogólnopolskich organizacji związkowych kolejarzy wykorzystaly wybuch strajku 16 maja 1919 r. w warszawskim węźle kolejowym. Od tego momentu w okresie międzywojennym powstawały i rozpadały się coraz to nowe centrale związkowe kolejarzy. W 1937 r. w kolejnictwie, zatrudniającym ok. 180 tys. pracowników, zarejestrowano 13 związków zawodowych, skupiających łącznie ok. 108 tys. członków². Do największych central związkowych kolejarzy należały: Zjednoczenie Kolejowców Polskich (45 tys. członków) i ZZK (35 tys.), natomiast liczebność pozostałych związków zawodowych wynosiła od 2,8 tys. do 11 tys. członków.

¹ H. Krauze-Jaworska, *Zarys historii Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP 1918—1939*, Warszawa 1968, s. 15.

² J. Jarośniński, *Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych PRL 1944—1957*, Kielce 1987, s. 9.

Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych od chwili swojego powstania prowadził dość ożywioną działalność wydawniczą. Oficjalnym organem związkowym był „Kolejarz-Związkowiec”, który zaczął ukazywać się już w styczniu 1919 r., początkowo (w latach 1919—1921) jako miesięcznik, od 1921 r. jako dwutygodnik, zaś od 1926 r. wydawany był jako dekadówka. Do marca 1921 r. redaktorem naczelnym pisma był wiceprezes Zarządu Głównego ZZK Kazimierz Michniewicz. Po wystąpieniach strajkowych kolejarzy w lutym tegoż roku wycofał się on z działalności związkowej, a jego miejsce zajął Adam Kuryłowicz, który ustąpił z tego stanowiska w grudniu 1922 r., po uzyskaniu mandatu poselskiego z ramienia PPS. Z upoważnienia Zarządu Głównego ZZK kierownictwo pismem przejął wówczas Józef Odrobina, a następnie był redaktor krakowskiego „Naprzodu” Kazimierz Kaczanowski³. W wydawaniu pisma związkowego korzystano z pomocy drukarni „Robotnika”.

„Kolejarz-Związkowiec” prowadził na swoich łamach następujące działy: ogólny — pomieszczający artykuły polemiczne o charakterze ogólnopolitycznym, pisane najczęściej przez członków kierownictwa Związku; organizacyjny — traktujący o wewnętrznych problemach organizacyjnych ZZK i jego życiu organizacyjnym; pracy i płacy — omawiający starania Związku o realizację postulatów pracowniczych w tym zakresie; finansowy — informujący o ważniejszych wydatkach związkowych i poczynionych inwestycjach; dział kroniki i korespondencji — przekazujący ważniejsze wydarzenia z działalności kół związkowych w terenie. Ambicją kierownictwa ZZK było, aby każdy członek Związku otrzymywał pismo bezpłatnie; stało się to realne dopiero w drugiej połowie lat dwudziestych, kiedy w kraju nastąpiła stabilizacja gospodarcza i finansowa. Nakład pisma wzrastał stopniowo: w 1920 r. wynosił 12 tys., w 1921 już 67 tys., w 1930 osiągnął 80 tys. egz. W latach 1930—1939, w zależności od liczby członków ZZK, nakład „Kolejarza-Związkowca” wahał się w granicach 40—60 tys. egz.⁴

„Kolejarz-Związkowiec”, adresowany wyłącznie do środowiska kolejarskiego, omawiał wszechstronnie różne aspekty działalności związkowej. Można było w nim znaleźć sprawozdania z zebrań związkowych, zarządów okręgowych i centralnych organów i komisji ZZK. Sporo miejsca poświęcał pracy kulturalno-oświatowej w środowisku kolejarskim, informując także szeroko o współpracy w tym zakresie z innymi organizacjami. Podnosił problemy warunków socjalno-bytowych kolejarzy oraz zamieszczał sprawozdania z poczynąń przedstawicieli Związku w tej materii na forum parlamentu, rządu i resortu. Podawano także wiele informacji o ruchu związkowym kolejarzy w świecie.

³ H. Krauze-Jaworska, *op. cit.*, s. 27.

⁴ L. Hass, *Wydawnictwa robotniczych organizacji zawodowych*, [w:] *Ruch zawodowy w Polsce. Zarys dziejów*, pod red. S. Kalabińskiego, Warszawa 1981, s. 281.

Niemal każdy numer pisma, co stało się już tradycją, zawierał na czołowym miejscu artykuły poświęcone aktualnym zagadnieniom politycznym i gospodarczym, pisane przez znanych w kraju publicystów, najczęściej związanych ideowo z lewicą ruchu socjalistycznego. Było to przyczyną częstych konfiskat pisma lub przynajmniej niektórych materiałów. Krytyczny stosunek organu prasowego ZZK wobec polityki gospodarczej i społecznej rządu oraz urabianie przez Związek opinii dość ważnego w sumie skupiska klasy robotniczej, powodowały, że władze administracyjne dość skrupulatnie analizowały treści polityczne pisma.

Kiedy w 1931 r. Związek ponownie podjął w ramach swojej działalności statutowej popularyzację kultury fizycznej i sportu, na łamach „Kolejarza-Związkowca” wydzielono specjalną kolumnę poświęconą tym problemom w środowisku kolejarskim. W rezultacie tej akcji w latach 1933—1938 przy związkowych kołach ZZK powstało 19 klubów sportowych oraz Robotniczy Ośrodek Wychowania Fizycznego i Sportu przy ZG ZZK. Ta ostatnia placówka — kierowana przez dr. Jerzego Michałowicza, znanego robotniczego działacza sportowego — była w okresie międzywojennym jedyną tego typu placówką związkową w świecie.

„Kolejarz-Związkowiec” odgrywał ważną rolę w środowisku kolejarskim, największym w latach międzywojennym skupisku klasy robotniczej w kraju. Spełniał rolę organu nie tylko związkowego, ale przede wszystkim politycznego, opozycyjnie nastawionego wobec rządów pomajowych. Kiedy w kwietniu 1937 r. zmarł redaktor naczelny pisma Kazimierz Kaczanowski, jego pogrzeb stał się wielką manifestacją polityczną, na którą przybyli tłumnie także ludzie nie związani pracą zawodową z kolejnictwem. Jego następcą został znany działacz socjalistyczny, poseł na Sejm z ramienia PPS — Zygmunt Piotrowski.

Poza organem prasowym „Kolejarz-Związkowiec” Zarząd Główny ZZK na przełomie lat 1925/1926 zaczął wydawać „Biuletyn Centrali Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Rzplitej Polskiej”, mający wypełnić lukę informacyjną o działalności ZZK. Pierwsze cztery numery ukazywały się nieregularnie. Od nr. 5 „Biuletyn” przekształcony został w regularne pismo (ukazujące się przemiennie z „Kolejarzem-Związkowcem”), odnotowujące ważniejsze wydarzenia związkowe w sposób niemal kronikarski⁵.

Do tradycji związkowej ZZK należało wydawanie sprawozdań z działalności Zarządu Głównego, przygotowywanych na walne zjazdy delegatów kół ZZK. Taka forma informowania podstawowych kół związkowych przed obradami zjazdowymi umożliwiała delegatom zebranie rzeczowych uwag od szerokich mas członkowskich. W latach 1919—1925 sprawozdania wydawano także w języku francuskim, angielskim i nie-

⁵ Sprawozdanie z działalności ZZK za lata 1922—1924, Warszawa 1924, s. 225.

mieckim, co umożliwiało delegacjom zagranicznym dogłębne zapoznanie się z kierunkami pracy związkowej w ZZK.

Niezależnie od własnych wydawnictw, ZZK korzystał niemal na co dzień z łamów wielu tytułów prasy socjalistycznej, m. in. „Naprzodu” i „Robotnika”, w których przedstawiano szerokiemu ogółowi społeczeństwa rolę ZZK w środowisku pracowników kolejowych.

Sam ZZK był terenem ścierania się różnych orientacji politycznych w ruchu robotniczym. Lewica związkowa domagała się od kierownictwa ZZK jednoznacznej polityki klasowej, podczas gdy kierujący związkiem skłaniali się w kierunku reformistycznym, charakterystycznym dla partii socjaldemokratycznych. W sytuacjach napięć i konfliktów społecznych do środowiska kolejarskiego, a przede wszystkim do członków ZZK, adresowane były pisma prezentujące poglądy lewicy społecznej i związkowej. Np. w okresie walk klasowych kolejarzy w początkach 1919 r. Wydział Kolejowy Komitetu Warszawskiego KPRP wydawał jako własny organ prasowy „Kolejarza-Komunistę”, który informował o represjach władz w stosunku do pracowników kolejowych na terenie kraju⁶. Również PPS-Lewica, której w 1926 r. udało się opanować politycznie Zarząd Okręgowy ZZK w Krakowie, wydawała na przełomie lat 1926/1927 jednodniówki zatytułowane „Sygnał Kolejarski”, z czasem zamierzając przekształcić je w periodyczne pismo dla środowiska kolejarskiego na terenie całego kraju⁷. Stanowisko Zarządu Głównego ZZK, który podejmował działania na rzecz niedopuszczenia do rozszerzania się wpływów lewicy w środowisku kolejarskim, spowodowało zaniechanie działalności prasowej przez okręgowe władze ZZK w Krakowie.

Spośród wielu organizacji i związków kolejarskich jedynie nielicznym udało się systematycznie przez cały okres międzywojenny utrzymać własną wydawniczą działalność prasową. Do nich należały: ZZK wydający „Kolejarza-Związkowca”; Polski Związek Kolejowców, którego organem prasowym był „Kolejowiec Polski”; Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, wydawca dziennika pt. „Maszynista”, oraz Związek Polskich Inżynierów Kolejowych, którego organem prasowym był „Inżynier Kolejowy”. Nakład wymienionych wyżej tytułów uzależniony był od liczby członków, stąd też wykazywał bardzo znaczące wahania, w zależności od liczby pracowników zatrudnionych w poszczególnych specjalizacjach kolejowych.

Okres wydawania własnej prasy organizacyjnej przez inne organizacje i związki zawodowe działające w kolejnictwie uzależniony był nie tylko od stanu kasy związkowej, ale przede wszystkim od sytuacji politycznej w kraju i nastrojów wewnątrzorganizacyjnych. Fuzje i dy-

⁶ F. Świetlikowa, *Wpływy i taktyka KPRP w ruchu zawodowym w latach 1918—1923*, „Z pola walki”, 1964, nr 3, s. 14—15.

⁷ H. Krauze-Jaworska, *op. cit.*, s. 118.

fuzje organizacyjne w poszczególnych związkach kolejarskich były na porządku dziennym życia politycznego okresu międzywojennego.

I tak np. własny organ prasowy „Kolejarz” wydawał w latach 1920—1929 Związek Kolejarzy Zjednoczenia Zawodowego Polskiego. W wyniku jego połączenia w maju 1929 r. z Polskim Związkiem Kolejowców powstał nowy związek zawodowy o nazwie Zjednoczenie Kolejowców Polskich, którego organem pozostał nadal „Kolejowiec Polski”. W latach 1922—1939 Chrześcijański Związek Drużyn Konduktorskich, który w 1924 r. po fuzji z innymi drobnymi organizacjami zawodowymi przyjął nazwę Polski Związek Drużyn Konduktorskich, wydawał i upowszechniał na terenie całego kraju pismo „Konduktor”. Powstały w 1929 r. (z rozbitcia związkowego wśród maszynistów) nowy Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce do końca niepodległości Drugiej Rzeczypospolitej wydawał własny organ prasowy „Głos Maszynisty”, który miał zasięg ogólnokrajowy. W tym samym okresie, utworzony w tymże roku Centralny Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych RP upowszechniał w kraju organ zatytułowany „Kolejarz”.

Istniejący od 1920 r. związek zawodowy pracowników umysłowych kolei, który przyjął nazwę Zrzeszenie Pracowników Biurowych Kolei Polskich, wydawał w Warszawie własny organ prasowy „Łącznik”. Po krótkim okresie działalności na terenie Poznania, Związek Urzędników Kolejowych, nie mający własnej prasy organizacyjnej, połączył się z podobną organizacją warszawską, w wyniku czego powstał w 1924 r. Związek Urzędników Kolejowych RP. Odtąd ta centrala związkowa miała zasięg ogólnokrajowy, a jej organem prasowym pozostał wydawany dotychczas w stolicy „Łącznik”. Do wymienionej centrali nie przystąpił działający w latach 1919—1939 we Lwowie Związek Pracowników Umysłowych Kolei, który w połowie lat dwudziestych zmienił nazwę na Związek Pracowników Kolejowych z Wykształceniem Średnim. Związek ten nie wydawał własnej prasy organizacyjnej.

Od marca 1926 r. do końca drugiej niepodległości wychodził — początkowo w Toruniu, a następnie w Warszawie — miesięcznik „Kolejarz-Drogowiec”, organ prasowy Związku Kolejowych Pracowników Drogowych, pod względem poglądów politycznych zbliżony do kierunku sanacyjnego⁸.

W latach kryzysu ekonomicznego i stabilizacji reżimu sanacyjnego w prasie kolejarskiej pojawiły się nowe tytuły periodyków organizacji prorządowych. Specyficzne dla tej gałęzi prasy było uzależnienie zatrudnionych w niej osób od aparatu państwowego. Związki prorządowe, mające więcej środków finansowych od prasy innych rywali politycznych, były od nich znacznie bardziej żywotne.

⁸ L. Hass, *op. cit.*, s. 291.

Organem prasowym sanacyjnej Federacji Kolejowców Polskich był w 1931 r. katowicki „Kolejarz w Ruchu Syndykalistycznym”. Jego kontynuacją w okresie od marca 1932 do września 1939 r. został warszawski „Kolejowy Front Robotniczy”⁹, początkowo ukazujący się jako miesięcznik, a od 1935 r. wychodzący dwa razy w miesiącu.

Swoje organy prasowe wydawały ponadto związkowe organizacje prorządowe pracowników określonych służb kolejowych. I tak np. Związek Zawodowy Zwrotniczych Kolejowych RP wydawał, początkowo w Poznaniu, a od 1933 r. w Warszawie, „Jedność Zwrotniczych”, miesięcznik o zasięgu ogólnokrajowym. Na pozycje prorządowe przeszedł także w początkach lat trzydziestych organ prasowy Bezpartyjnego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, zatytułowany „Głos Maszynisty”.

Powołana przez władze sanacyjne paramilitarna organizacja Kolejowe Przysposobienie Wojskowe, do której musieli należeć obligatoryjnie wszyscy pracownicy kolejowi, wydawała w latach 1929—1939 miesięcznik o zasięgu ogólnopolskim „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe”. Inna organizacja sanacyjna, prowadząca wśród pracowników kolejowych działalność socjalną na rzecz ochrony zdrowia, a mianowicie „Rodzina Kolejowa”, nie wydawała własnej prasy, chętnie natomiast popularyzowała swoją działalność za pośrednictwem prorządowej i prosanacyjnej prasy związkowej kolejarzy.

Obok profesjonalnych służb kolejowych własnym organem prasowym „Lekarz Kolejowy” dysponowało w latach 1924—1939 Zrzeszenie Lekarzy Kolejowych RP, zaś Zrzeszenie Techników Kolejowych od 1931 r. wydawało w stolicy „Kolejowy Przegląd Komunikacyjny”.

Większość prasy i wydawnictw adresowanych do środowiska pracowników kolejowych przez ich organizacje związkowe miała charakter ogólnopolski; prezentowała rozmaite orientacje polityczne, charakterystyczne dla społeczeństwa polskiego lat Drugiej Rzeczypospolitej. Mimo różnorodnego zabarwienia politycznego prasa i wydawnictwa kolejarskie odegrały w sumie pozytywną rolę kulturotwórczą i narodotwórczą, przyczyniły się do przezwyciężenia odziedziczonych po niedawnej przeszłości różnic dzielnicowo-zaborowych. W ich miejsce pojawiły się natomiast inne różnice: w poglądach politycznych, które — umiejętnie podtrzymywane — sprzyjały dezintegracji politycznej samego środowiska kolejarskiego.

Prasa kolejarska należała w okresie międzywojennym do prasy o stosunkowo długim okresie żywotności. Ukazywało się w owym czasie w sumie 690 legalnych czasopism związkowych, wśród których tylko 182 tytuły wychodziły przez okres pięciu i więcej lat. W środowisku robotniczym na 58 tytułów żywotnych, 11 tytułów wydawanych było

⁹ *Tamże*, s. 296—297.

w środowisku kolejarskim. Żywotność kolejarskich periodyków związkowych, wynosząca 47,8⁰%, była zdecydowanie wyższa od periodyków pracowników umysłowych, których wskaźnik żywotności wynosił 33,9⁰%¹⁰. Wynikało to z faktu, że sytuacja materialna kolejarzy była bardziej ustabilizowana, mniej podlegała wahaniom koniunkturalnym, zaś stopień zorganizowania zawodowego pozostawał na poziomie ok. 76%.

Najazd Niemiec hitlerowskich na Polskę we wrześniu 1939 r. przerwał dotychczasową działalność kolejarskich organizacji zawodowych. Niektóre z nich, jak Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych, Zjednoczenie Kolejowców Polskich i Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych, podjęły działalność konspiracyjną, spiesząc głównie z pomocą materialną ofiarom terroru hitlerowskiego. Spośród wszystkich organizacji zawodowych w latach okupacji hitlerowskiej szczególnym rozmachem i aktywnością wyróżniały się Związek Nauczycielstwa Polskiego, działający pod kryptonimem TON (Tajna Organizacja Nauczycielska), i ZZK.

W latach okupacji wszystkie działające w kraju ugrupowania polityczne i wojskowe czyniły starania o pozyskanie pracowników kolejowych, jako ważnego źródła informacji wojskowej i czynnika wspomagającego ich działalność w sensie przerzutów osób, informacji, sprzętu, prasy konspiracyjnej i łączników. Wydawnictwa konspiracyjne i prasa adresowane były początkowo pośrednio do środowiska kolejarskiego. Od drugiej połowy 1943 r. do pracowników kolejowych kierowano nieregularnie wydawane przez PPR pismo „Kolejarz Polski”. Pod koniec tegoż roku także Obóz Polski Walczącej zdecydował się na wydawanie pisma dla pracowników kolejowych, zatytułowane „Zwrotnica”. Wszystko to świadczyło o znaczeniu, jakie główne siły polskiej konspiracji przywiązywały do pozyskania dla swoich celów środowiska pracowników kolejowych¹¹.

W wyniku porozumień międzyzwiązkowych, zawartych wiosną 1944 r., uzgodniono, że w niepodległej Polsce działać będzie w środowisku pracowników kolejowych jedna organizacja zawodowa. Biorąc pod uwagę zasługi w walce z okupantem hitlerowskim i działalność na rzecz integracji środowiska oraz szeroką pracę samopomocową, misję tę powierzono Związkowi Zawodowemu Pracowników Kolejowych (ZZK). Podjął on szeroką działalność na wyzwolonych terenach Polski już latem 1944 r., doprowadzając w dość krótkim czasie do integracji ruchu zawodowego. W skład władz poszczególnych szczebli związkowych na zasadach jednolitofrontowych włączono wszystkich działaczy byłych związków kolejarskich, którzy w nowych warunkach chcieli kontynuować działalność społeczną. W dniach 14—15 stycznia 1945 r. na Nadzwyczajnym Walnym

¹⁰ *Tamże*, s. 330—331.

¹¹ J. Jarosiński, *op. cit.*, s. 23—28.

Zjeździe Delegatów Kół ZZK terenów wyzwolonych w Lublinie wyłoniono tymczasowe centralne władze ZZK.

Podjęły one energiczne starania o wznowienie edycji mającego długoletnie tradycje środowiskowe organu prasowego „Kolejarz-Związkowiec”. Zniszczenia w gospodarce kraju, fatalny stan bazy poligraficznej, brak odpowiednich sił fachowych w Związku, jak i brak redakcji mającej fachowe przygotowanie do prowadzenia wydawnictw prasowych nie zapowiadały powodzenia tego zamiaru.

W marcu 1945 r. zgłosił się do ZG ZZK i podjął działania na rzecz uruchomienia wydawnictw prasowych ZZK dr Mieczysław Karczmarewicz. W ciągu miesiąca, z pomocą wydawnictwa prasowego „Życia Warszawy”, doprowadził do ukazania się z dniem 1 kwietnia pierwszego numeru „Kolejarza-Związkowca”. Numer ten, o objętości 8 kolumn i nakładzie 10 tys. egz., rozprowadzony został przez aktywistów ZZK udających się na tereny wyzwolone z zadaniem powołania tam jednolitej organizacji zawodowej pracowników kolejowych¹². Nakład „Kolejarza-Związkowca” stale się zwiększał: w sierpniu 1945 r. osiągnął poziom 50 tys. egz. o objętości 12 kolumn, w styczniu 1946 wynosił 100 tys., zaś w maju tegoż roku już 200 tys. egz. W początkach 1947 r. nakład pisma osiągnął 300 tys. egz. jednorazowego nakładu, a objętość zwiększyła się do 16 kolumn. Objętość gazety, jak i nakład ulegały czasowemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, podobnie jak i format, co spowodowane było trudnościami w zaopatrzeniu wydawnictw w papier gazetowy.

Miesięcznik stanowił przede wszystkim rejestrację prac bieżących Związku, zamieszczając informacje o ważniejszych wystąpieniach Związku do władz administracyjnych państwa i władz kolejowych oraz o rezultatach działania związkowego. Stanowił także forum wymiany poglądów środowiska kolejarskiego na temat ochrony prawnej, projektu pragmatyki służbowej, poprawy sytuacji aprowizacyjnej, uposażeń pracowniczych itp. Przeważały doniesienia o pracach centrali ZZK, w mniejszym stopniu o pracach zarządów okręgowych i kół podstawowego działania oraz sekcji fachowych.

W miarę postępów w odbudowie kolejnictwa i osiągania regularności kursowania pociągów osobowych „Kolejarz-Związkowiec” zaczął docierać systematycznie do wszystkich skupisk kolejarskich w kraju. Stał się w dość krótkim czasie istotnym źródłem informacji o całokształcie życia politycznego i związkowego w kraju oraz o wybranych problemach przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe.

Uruchomienie własnego organu prasowego, stale zwiększający się jego nakład i poczytność były dużym sukcesem organizacyjnym Związku. Jeden z pierwszych organów prasowych branżowych związków zawodo-

¹² *Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego ZZK za lata 1945—1946*, Warszawa 1947, s. 112—114.

wych w Polsce Ludowej, stanowił „Kolejarz-Związkowiec” kontynuację dotychczasowej tradycji związkowej, która przewidywała bezpłatne dostarczanie pisma dla każdego członka związku zawodowego.

Biorąc pod uwagę potrzeby środowiska kolejarskiego, zainteresowanego także problemami fachowymi, oraz konieczność włączenia się ZZK do akcji dokształcania pracowników PKP, Zarząd Główny powołał w październiku 1946 r. własny Dział Wydawnictw. Ambicją centrali ZZK było wydawanie specjalnych kwartalników, przeznaczonych na potrzeby sekcji fachowych i szkolenia zawodowego pracowników poszczególnych służb przedsiębiorstwa. Z zamiarów tych zrealizowana została jedynie koncepcja Centralnej Sekcji Zdrowia ZZK, która od początków 1947 r. wydawała w nakładzie ok. 2 tys. egz. kwartalnik „Lekarz Kolejowy”, przeznaczony dla pracowników kolejowych służby zdrowia. Obok informacji ogólnozwiązkowych, zawierał on specjalistyczne informacje i wymianę poglądów na kwestie mogące zainteresować lekarzy i personel medyczny zatrudniony w przedsiębiorstwie.

Z powodu poważnych ograniczeń poligraficznych, z przyczyn niezależnych od Związku nie doszło do wydania przygotowanych następnych kwartalników, a mianowicie „Kolejarza-Sportowca”, „Kolejarza-Spółdzielcy”, „Przeglądu Technicznego Kolejara” i innych, a także podręcznej biblioteki zatytułowanej „Fachowa Biblioteka Kolejara”, traktującej o problemach technicznych, fachowych i szkoleniowych kolejnictwa polskiego¹³.

Po długotrwałych staraniach Związku i pokonaniu licznych trudności organizacyjno-technicznych, wznowiono — nawiązując do tradycji okresu międzywojennego — w 1947 r. na krótko wydawanie „Rocznika Kolejara — Kalendarz-Informator-Notatnik”. Stanowił on kompendium wiedzy o aktualnych problemach ZZK i kolejnictwa, wybranych problemach społecznych i politycznych, o historii kolejnictwa na ziemiach polskich, a także o tradycji wszystkich bez wyjątku byłych związków kolejarskich w okresie niewoli narodowej i Drugiej Rzeczypospolitej. Zawierał też aktualne tabele płac i podatków od wynagrodzeń, ważniejsze zarządzenia ministra komunikacji oraz ważniejsze telefony związkowe i administracji kolejowej¹⁴.

Chcąc sprostać zapotrzebowaniu środowiska na bieżącą informację o pracach Związku, Zarząd Główny podjął decyzję o wydawaniu „Biuletynu Informacyjnego ZZK”, który ukazywał się w latach 1946—1948¹⁵. Był to serwis informacyjny, uzupełniający na bieżąco informacje podawane w „Kolejarzu-Związkowcu”. Donosił o ważniejszych poczynaniach

¹³ *Sprawozdanie z działalności Komisji Centralnej Związków Zawodowych za lata 1945—1949*, Warszawa 1949, s. 282.

¹⁴ „Rocznik Kolejara — Kalendarz-Informator-Notatnik”, Warszawa 1947.

¹⁵ „Biuletyn Informacyjny ZZK” za lata 1946—1948.

ZZK, głównie w sferze doraźnej poprawy warunków bytowo-socjalnych.

Ponadto kierownictwo ZZK współpracowało z wieloma dziennikami centralnymi. Najwięcej informacji o różnych problemach związkowych w kolejnictwie ukazywało się na łamach organu CKW PPS „Robotnik”, organu KC PPR „Głos Ludu”, a także w katowickiej „Trybunie Robotniczej” i jej mutacjach, stosunkowo mało natomiast w centralnej prasie KCZZ, co wynikało z nie najlepszych stosunków i ciągłych zadrażnień między KCZZ a ZZK.

W ramach współpracy z terenowymi dyrekcjami okręgowymi kolei państwowych w ich dziennikach urzędowych ukazywały się ważniejsze postanowienia związkowe; na prośbę ZZK przypomniano również pracownikom PKP o obowiązujących w warunkach militaryzacji przepisach Kodeksu Karnego Wojska Polskiego, o przyczynach katastrof kolejowych itp.

W celu zapoznania szerokich mas członkowskich z działalnością Zarządu Głównego Dział Wydawnictw ZG ZZK opublikował drukiem sprawozdania z działalności związkowej na krajowe zjazdy delegatów ZZK w latach 1945—1949. Z wydawnictw ZZK pochodziły także pocztówki z widokami związkowych domów wypoczynkowych, mające zachęcić głównie pracowników fizycznych do korzystania z tej formy czasów zorganizowanych.

Pod koniec 1949 r. w ramach totalnej krytyki działalności ZZK, uprawianej z pozycji sekciarskiej, nie oszczędzono także wydawnictw związkowych kolejarzy. Uznano, że „Kolejarz-Związkowiec” nie odpowiada wymogom mas, ponieważ najczęściej zamieszcza artykuły pisane przez członków kierownictwa ZZK, a nie aktywistów z terenu. Do niesłusznej krytyki lansowanej przez KC PZPR i CRZZ przyłączyła się część kierownictwa ZZK, stwierdzając, że pismo nie stanowi odbicia życia związkowego kolejarzy, za mało porusza spraw socjalno-bytowych, kulturalno-oświatowych, współzawodnictwa pracy i osiągnięć sportu związkowego. Uznano ponadto, niezgodnie z rzeczywistością, że kolportaż prasy związkowej z pomocą kół podstawowego działania nie zdaje egzaminu.

W atmosferze narastającej krytyki Wydział Wykonawczy Zarządu Głównego ZZK w dniu 8 grudnia podjął decyzję o zaprzestaniu wydawania z końcem roku „Kolejarza-Związkowca” i postanowił od stycznia 1950 r. rozpocząć wydawanie tygodnika „Sygnały” oraz powołać nowy komitet redakcyjny¹⁶. Tak więc związek utracił mający długoletnią tradycję własny organ związkowy, a tym samym jego działalność wydawnicza została przerwana.

¹⁶ Protokół z posiedzenia Wydziału Wykonawczego Zarządu Głównego ZZK z 8 XII 1949 r. Archiwum Federacji Zw. Zaw. Prac PKP Warszawa, zespół nieuporządkowany.

Nowy tygodnik „Sygnały” miał być „wszechstronnym odbiciem życia zawodowo-społecznego i politycznego szerokich mas kolejarskich”, a na jego treść składać się miały materiały „nadsyłane przez licznych korespondentów terenowych, spośród aktywu związkowego, administracyjnego i partyjnego”¹⁷.

Do powyższej kwestii ustosunkowało się także Biuro Organizacyjne KC PZPR w styczniu 1950 r., stwierdzając w uchwale „W sprawie wzmożenia pracy partyjno-politycznej wśród kolejarzy”, że „osiągnięcia i braki, potrzeby i zadania kolejnictwa polskiego, praca kolejarskich organizacji partyjnych, zagadnienia współzawodnictwa pracy na PKP słabo są oświetlane na łamach prasy”. Precyzując zadania pod adresem wydziałów Komunikacyjnego i Prasy KC PZPR, za poważne zaniedbania w pracy polityczno-wychowawczej uchwała uznała „brak szerokiego naświetlenia i popularyzacji dziejów ruchu robotniczego na terenie kolejarskim”.

Wytykając niedostatki pracy masowopolitycznej wśród kolejarzy, Biuro poleciło „przekształcenie miesięcznika »Kolejarz-Związkowiec« w bojowy organ, kierowany przez mocny zespół partyjny, mobilizujący masy kolejarskie do wykonania państwowych zadań przewozowych i naświetlający na swych łamach zagadnienia życia zawodowego, partyjnego i związkowego terenu kolejarskiego”¹⁸.

Powyższa decyzja Biura Organizacyjnego KC PZPR była niejako usankcjonowaniem decyzji podjętych wcześniej przez CRZZ i Wydział Komunikacyjny KC PZPR. Oficjalnie została podjęta już po ukazaniu się nowego tygodnika kolejarskiego, którego kolegium redakcyjne stanowili przedstawiciele Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR, centralnej administracji kolejowej i ZZK.

Na łamach inauguracyjnego numeru „Sygnałów” ukazały się okolicznościowe artykuły, będące wykładnikiem oczekiwań administracji, partii i ZZK co do kierunków pracy i treści pisma. Między innymi minister komunikacji Jan Rabanowski uznał ukazanie się tygodnika za „wyraz zacieśniającej się z pożytkiem dla dobra komunikacji współpracy między administracją a związkiem zawodowym”¹⁹ oraz wyraził nadzieję, że przyczyni się ona do wykonania ambitnych zadań planu sześćdziesięcioletniego.

Mieczysław Popiel, kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR, uznał „Sygnały” za teren „wymiany doświadczeń administracji, związku

¹⁷ „Sygnały”, 1950, nr 1.

¹⁸ Uchwała KC PZPR ze stycznia 1950 r. w sprawie wzmożenia pracy partyjno-politycznej wśród kolejarzy, w: *O budownictwie partyjnym. Uchwały KC PZPR 1949—1953*, Warszawa 1954, s. 122—125.

¹⁹ „Sygnały”, 1950, nr 1.

i partii w ich wspólnej walce o sprawność, taniość i kulturę obsług kolejowych”²⁰, a tym samym za organ opinii publicznej kolejarzy.

Z kolei Józef Popielas, sekretarz generalny ZG ZZK, podkreślił, że zgodnie z sugestiami II Kongresu Związków Zawodowych pismo związkowe nie powinno być organem Zarządu Głównego, lecz organem mas członkowskich. Oceniając krytycznie „Kolejarza-Związkowca”, stwierdził, że „nie umiano trafić do szerokiego aktywu związkowego i zachęcić go do pisania o wszelkich potrzebach, troskach i bolączkach”²¹. Specjalne zadanie nowego tygodnika polegać miało na popularyzowaniu zadań produkcyjnych i „zajmowaniu się sprawami bytowymi ogółu”.

Po półrocznej edycji tygodnika „Sygnały”, w lipcu 1950 r. odbyła się narada korespondentów tej gazety z udziałem kierowników wydziałów komunikacyjnych komitetów wojewódzkich PZPR i przedstawicieli instancji terenowych ZZK. Nie szczędzono nowemu pismu słów krytyki, podkreślając nikłe jego związki ze środowiskiem kolejarskim oraz zbyt trudny i niezrozumiały język. Zwrócono także uwagę na permanentny brak zagadnień związkowych²².

Tego ostatniego poglądu nie podzielało kierownictwo ZZK, polemizując na łamach prasy z niektórymi uczestnikami narady. Zdaniem przewodniczącego ZG ZZK, pismo powinno jednak poświęcać więcej uwagi sprawom produkcyjnym, a nie związkowym.

W pierwszym roku swej działalności „Sygnały” współpracowały z ok. 200 korespondentami terenowymi, wśród których 70 było pracownikami fizycznymi²³. Najwięcej korespondentów nadsyłało materiały z okręgu katowickiego (38), a najmniej z olsztyńskiego (5). W pierwszym roku edycji gazeta publikowała sporo korespondencji o charakterze interwencyjnym, co spowodowało, że na adres redakcji napłynęło ok. 21 tys. skarg. W latach 1950—1955 mimo spotkań z korespondentami terenowymi oraz apeli do nich z wyjaśnieniem, że „trzeba pokazywać przykłady dobrego rozwiązywania przez administrację i organizacje związkowe zasadniczych zagadnień bytowych kolejarzy”²⁴, redakcja otrzymywała więcej listów ze skargami i zażaleniami niż ZZK (tak np. w 1953 r. do redakcji napłynęło ok. 10 tys., zaś do ZZK ok. 5200 skarg w sprawach pracowniczych)²⁵. Dysproporcje te wynikały z postawy kierownictwa ZZK, które apelowało o pisanie zażaleń do redakcji, uznając, że obawa administracji przed krytyką prasową przyczyni się do samostanowienia rozwiązania wielu problemów pracowniczych.

²⁰ Tamże.

²¹ Tamże.

²² Tamże, nr 28.

²³ Tamże, 1951, nr 2.

²⁴ Tamże, 1953, nr 11.

²⁵ Ocena działalności ZZK w 1953 r. Archiwum Federacji Zw. Zaw. Prac. PKP Warszawa, zespół nieuporządkowany.

W takich okolicznościach następował uzasadniony spadek prenumery „Sygnałów”, powodowany m. in. unikaniem przez nie problematyki związkowej. Kierownictwo ZZK nakazywało niższym instancjom zainteresowanie się tym problemem, sugerując, że „ukryty wróg klasowy stara się i w tym kierunku paraliżować pracę i rozwój naszego Związku”²⁶. Za wzrost prenumery czyniono wówczas odpowiedzialnymi instruktorów, jednakże ich działalność nie mogła przynieść zadowalających rezultatów. W IV kwartale 1952 r. „Sygnały” prenumerowało od 23⁰/₀ członków w okręgu lubelskim do 47⁰/₀ w okręgu warszawskim, a w rok później od 24⁰/₀ w okręgu krakowskim do 43,8⁰/₀ w okręgu śląsko-dąbrowskim ZZK; w oddziale lubelskim ZZK nie prenumerowało „Sygnałów” w ogóle aż 34⁰/₀ rad zakładowych²⁷. Powodem był brak szerokiej problematyki związkowej i pracowniczej, przesycenie treściami fachowymi, nieprzydatnymi dla większości służb kolejowych, oraz ekspozowanie jednostronne współzawodnictwa pracy.

W tej sytuacji dość szybko rozwinęły się pisemka terenowe, redagowane wspólnie przez działaczy partyjnych, związkowych i administracji kolejowej, a także pracowników aparatu polityczno-wychowawczego PKP. Od 1 lipca 1952 r. zaczął ukazywać się w Toruniu miesięcznik „Problemy Terenowe”, który był gazetką zakładową tamtejszej służby drogowej. W poszczególnych dyrekcjach okręgowych PKP rozpoczęto wydawanie biuletynów o nakładzie 2—3 tys. egz., wypełniających coraz bardziej widoczną lukę pomiędzy treściami prasy centralnej a potrzebami pracowniczymi. Udział w wydawnictwach terenowych działaczy ZZK był niewspółmiernie wyższy od ich wkładu w redagowanie tygodnika „Sygnały”.

Na przełomie lat 1952/1953 biuletyny dyrekcyjne przekształciły się w regularne pisma, których jednorazowy nakład w 1954 r. osiągnął 40 tys. egz., a pod wpływem sytuacji politycznej kształtującej się w kraju w pierwszej połowie 1956 r. wzrósł do 100 tys. egz. Pisma te miały swoje tytuły i kolegia redakcyjne, lecz ich wydawanie nie było prawnie usankcjonowane. W poszczególnych dyrekcjach i okręgach związkowych ukazywały się następujące pisma kolejarские: w gdańskiej DOKP „Zielona Droga”; w śląskiej DOKP „Głos Kolejarza”; w krakowskiej „Nowy Kolejarz”; w lubelskiej „Trybuna Kolejarza”; w łódzkiej „Wolna Droga”; w olsztyńskiej „Nasza Sztafeta”; w poznańskiej „Kolejarskie Słowo”; w szczecińskiej „Nowe Tory”; we wrocławskiej „Kolejarz Dolnośląski” i w warszawskiej DOKP „Głos Kolejarza”.

Wobec gwałtownego wzrostu nakładu i poczytności tych pism oraz przekształcania ich kolejno z miesięczników w dwutygodniki, a następnie w dekadówki, w lipcu 1956 r. Zarząd Polityczno-Wychowawczy PKP

²⁶ Tamże.

²⁷ „Sygnały”, 1952, nr 3 i 1953, nr 27.

wniósł do ministra kolei wniosek o prawne ich usankcjonowanie. Podkreślano w nim, że „szczególnie poważną rolę spełniając na odcinku krytyki braków i niedociągnięć, bezkompromisowej walki z biurokratyzmem, klikowością i kumoterstwem, kacykostwem i dygnitarstwem, w oparciu o szeroki rozwój krytyki oddolnej. Gazety te cieszą się dużą popularnością i zaufaniem mas kolejarskich”²⁸.

Zarządzeniem ministra kolei z 28 lipca 1956 r. gazetki powyższe uznane zostały za organy prasowe DOKP; ukazywać się miały jako dwutygodniki, nawiązujące w swych publikacjach do problemów kolei i zatrudnionych na niej pracowników²⁹. Jednakże już 18 listopada minister cofnął swoje zarządzenie, motywując to faktem, że po rozwiązaniu aparatu polityczno-wychowawczego PKP gazetki terenowe pozostały bez właściwej opieki i merytorycznej odpowiedzialności ZZK i dyrekcji kolejowych³⁰. Podjął także decyzję o powołaniu w resorcie służby prasowo-informacyjnej, co miało związek z ponownym przekazaniem tygodnika „Sygnały” do ZZK jako jego organu prasowego.

Od II Zjazdu PZPR „Sygnały” w sposób zdecydowany opowiedziały się za konsekwentnym przywracaniem prawidłowych stosunków politycznych w kraju. W tej sytuacji kierownictwo ZZK postanowiło ograniczyć do minimum swój udział w pracach kolegium redakcyjnego oraz zrzucić odpowiedzialność za stan prasy i wydawnictw na pozostałych członków kolegium. Dlatego też na plenarnym posiedzeniu Zarządu Głównego ZZK w dniach 4—5 maja 1956 r. podjęto decyzję o wydawaniu „Biuletynu Informacyjnego ZG ZZK”, rozsyłanego do członków ZG i niższych instancji związkowych³¹. Nie zamierzano dla celów związkowych wykorzystywać łamów prasowych „Sygnałów”, uznając, że za ich treść i linię polityczną powinny dalej odpowiadać Wydział Komunikacyjny KC PZPR, Ministerstwo Kolei i Zarząd Polityczno-Wychowawczy PKP. Mimo takiego stanowiska ZZK redakcja prowadziła szereg publicznych dyskusji na tematy wewnątrzwiązkowe, chcąc tym samym przyczynić się do rozwiązania wielu problemów ZZK i uczynienia z niego rzeczywistego reprezentanta interesów pracowników kolejowych.

W wyniku rozwoju sytuacji politycznej w kraju w końcu 1956 r., wbrew intencjom ZZK, po wycofaniu się resortu z udziału w redagowaniu „Sygnałów”, Związek z konieczności musiał przejąć ponownie pismo, które niejako wbrew jego woli stało się organem prasowym ZZK.

²⁸ Notatka Zarządu Polityczno-Wychowawczego PKP do Departamentu Organizacyjnego Ministerstwa Kolei z 4 VII 1956 r. AAN, Ministerstwo Kolei 267.

²⁹ Zarządzenie ministra kolei nr 238 z 28 VII 1956 r. w sprawie wydawania organu prasowego w DOKP, tamże.

³⁰ Protokół z posiedzenia Kolegium Ministerstwa Kolei z 16 XI 1956 r. AAN, Ministerstwo Kolei 45/96.

³¹ Protokół z plenarnego posiedzenia Zarządu Głównego ZZK w dniach 4—5 maja 1956 r. Archiwum Fed. Zw. Zaw. Prac. PKP. z.n.

Dopiero po VII Krajowym Zjeździe ZZK w listopadzie 1957 r. Związek zaczął się ponownie interesować własną prasą organizacyjną. W początkach 1958 r. na podstawie wspólnych ustaleń między ZG ZZK a redakcją „Sygnałów” rozpisano ankietę wśród rad zakładowych, zbierając ich opinie co do treści i sposobu redagowania organu związkowego³². Zdaniem rad zakładowych, redakcja winna zwrócić uwagę na: wnikliwą i krytyczną analizę pracy na kolei; przedstawianie problemów poszczególnych służb kolejowych celem wyeliminowania nieprawidłowości; szeroką informację o postępie w transporcie kolejowym w kraju i na świecie; poradnictwo zawodowe i prawne; różne aspekty życia i pracy kolejarzy oraz ich rodzin. Mimo przeprowadzonej ankiety nie udało się redakcji „Sygnałów” rozwinąć do końca lat pięćdziesiątych szerszej dyskusji na temat problemów nurtujących aktyw związkowy, o co władze ZZK słusznie ten aktyw obwiniwały. W II kwartale 1960 r. ok. 18% pracowników kolejowych prenumerowało prasę związkową, w tym ok. 30% w lubelskim okręgu ZZK. Nawet wśród 46 tys. pracowników zakładów naprawczych taboru kolejowego i przedsiębiorstw robót kolejowych prasę prenumerowało tylko ok. 1 tys. pracowników. W zakładach naprawczych Piły, Ostródy, Lubania i Mińska Mazowieckiego w ogóle nie zarejestrowano prenumeratorów. Powyższa sytuacja — brak zainteresowania organem własnego ruchu zawodowego ze strony szeregu rad zakładowych — była następstwem luki, jaka powstała w wyniku postawy kierownictwa ZZK w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych w stosunku do prasy kolejarskiej. Kierownictwo ZZK słusznie uznawało, że „białe plamy” w czytelnictwie prasy związkowej były „odbiciem stanu pracy społeczno-wychowawczej i organizatorskiej wśród kolejarzy”³³, prowadzonej przez szereg ogniw związkowych. Podstawowym zadaniem pracy Związku u progu lat sześćdziesiątych stała się „troska o zwiększenie zakresu oddziaływania czasopisma na masy kolejarskie, [która] powinna czynić z »Sygnałów« poważne narzędzie wzmocnienia prasy związkowej”³⁴. W wyniku podjętych działań pismo w znacznym stopniu nawiązało do tradycji związkowej z lat odbudowy gospodarczej kraju, podejmując wiele trudnych problemów środowiskowych i ogólnospołecznych, oraz przyczyniło się do ponownego zdynamizowania pracy związkowej w środowisku pracowników kolejowych.

³² *Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego ZZK za lata 1957—1960*, Warszawa 1960, s. 127.

³³ *Tamże*, s. 128.

³⁴ *Tamże*, s. 130.