

Janusz Jarosiński

Ruch zawodowy wobec problemów wykluczenia i marginalizacji w środowisku kolejarskim

Studia Politicae Universitatis Silesiensis 9, 144-154

2012

Artykuł został 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

Ruch zawodowy wobec problemów wykluczenia i marginalizacji w środowisku kolejarskim

Abstract: Trade union movement with regard to the problems of exclusion and marginalization in the railwaymen circle

In the immediately postwar period, the former railway workers, who did not receive their due welfare, found themselves in a very difficult financial and social situation. In such circumstances The Railway Workers's Union undertook many initiatives aiming at the improvement of material situation of senior citizens and railway pensioners, both in their own worker's circle as well as on the road of parliamentary and public initiatives. At the same time, accomplishing the ideas for the unity of worker's circle, The Railway Workers's Union, by doing every effort to improve the standard of living, embraced all those in need regardless of their union membership in the past.

Key words: trade union movement, exclusion, marginalization, railwaymen circle, improve the standard of living

Na terenach wyzwolonych do końca lipca 1944 roku, nazywanych terenami Polski „lubelskiej”, powstała niezwykle trudna sytuacja materialna i socjalna w środowisku pracowników sfery budżetowej. Na obszarach wyzwolonych do końca 1944 roku otrzymywali oni wynagrodzenie w naturze, między innymi drożdże, które w korzystnych relacjach wymieniali na potrzebne i konieczne artykuły żywnościowe.

Stan żywienia ludności w 1945 roku przedstawiał się bardzo źle, a powojenne trudności gospodarcze uniemożliwiały co najmniej dostateczne zaopatrzenie ludności w niezbędne artykuły żywnościowe. Straty w porównaniu z okresem międzywojennym okazały się dotkliwe i wynosiły w produkcji zbóż 45—56%, ziemniaków 54%, bydła rogatego 48%, nierogacizny

74%, owiec 70% itp.¹. Na ziemiach zachodnich i północnych aprowizacją objęto również ludność rolniczą², przybyłą na te tereny po 1 września 1945 roku. W tej sytuacji aprowizacja gwarantowana stawała się istotną częścią wynagrodzenia pracowniczego. Jeszcze w połowie 1946 roku wynagrodzenie w naturze stanowiło 45—50% całej płacy, przy szacunku, że płaca zatrudnionego poza rolnictwem w 1945 roku wahała się w granicach około 40%, a w rok później 50% poziomu płac z 1938 roku³. Ceny wolnorynkowe kształtowały się swobodnie i były najczęściej dwukrotnie wyższe od obowiązujących cen państwowych.

Początkowo funkcjonował system okresowych zaliczek, co w warunkach braku artykułów żywnościowych i ich wysokich cen czyniło sytuację materialną pracowników kolejowych dość trudną. Liczne interwencje przedstawicieli ZZK w PKWN u władz politycznych i w radach narodowych przynosiły tylko doraźne efekty. Dopiero nawiązanie współpracy bezpośredniej z kierownictwem resortu w listopadzie 1944 roku zapoczątkowało istotne zmiany w zaopatrzeniu aprowizacyjnym kolejarzy. Decyzją PKWN z 27 grudnia 1944 roku tymczasowo uregulowano uposażenie pracowników kolejowych, a 9 stycznia 1945 roku minister komunikacji wydał stosowne akty wykonawcze⁴. W tymczasowym zarządzeniu oparto się na rozwiązaniach z okresu międzywojennego, zachowując 14 grup uposażeniowych oraz uzupełniając zaktualizowane stawki płac dodatkiem wojennym, co stanowiło przede wszystkim istotny przełom w relacjach resort — związek zawodowy i szansę na dalszą efektywną współpracę. W uposażeniu pracowników kolejowych na podstawie pierwszej w powojennej Polsce regulacji płac przewidywano dla większości grup pracowniczych znacznie wyższy dodatek wojenny niż podstawowe wynagrodzenie. Najpoważniejszym problemem było nadal regularne wypłacanie należnych pracownikom wynagrodzeń, co daje się wytłumaczyć ogólnie trudną sytuacją gospodarczą i stanem państwa. Wiele dyrekcji okręgowych — które odpowiedzialne były za wypłatę wynagrodzeń — nadal wypłacało pracownikom okresowe zaliczki bądź też wypłacało pensję z pominięciem dodatku wojennego, stanowiącego wówczas znaczącą część uposażenia kolejarskiego. Czyniło to sytuację materialną kolejarzy niezwykle trudną, biorąc pod uwagę zły stan ich aprowizacji gwarantowanej oraz wysokie ceny wolnorynkowe podstawowych artykułów żywnościowych.

¹ Opracowanie Biura Informacji Gospodarczej o zasadach systemu aprowizacyjnego w Polsce. AAN, Delegatura ds. Wybrzeża 74.

² Sprawozdanie z działalności Ministerstwa Ziem Odzyskanych do 1 marca 1946 r. AAN, mf B-61.

³ H. Gnatowska: *Funkcjonowanie systemu aprowizacji ludności w Polsce w latach 1944—1948*. „Zeszyty Naukowe Filii UW w Białymstoku” 1982, z. 34: Nauki Społeczne, s. 157.

⁴ Dz.U.R.P. 1944 Nr 16.

Na łamach prasy krajowej i związkowej na tle sytuacji materialnej kolejarzy zaczęły pojawiać się alarmistyczne komentarze i informacje. Na przykład „Trybuna Robotnicza” donosiła, że od dwóch miesięcy katowicka DOKP nie wypłacała pracownikom kolejowym należnych poborów⁵. Istotę problemu przedstawiła szeroko i wyczerpująco bydgoska „Trybuna Pomorska”, stwierdzając między innymi, że pensja jest określona, a jednak kolejarz pensji nie wypłaca. Pracownicy kolei zdani są na zaliczki. Kolejarz nie wie, do jakiej grupy go przydzielono i ile ma otrzymać — wie tylko, że po kilku miesiącach pracy otrzymał pewne kwoty *a conto* jakiegś, mającej się jeszcze ustalić, pensji. System taki doprowadził do nieufności, poderwał autorytet władz zwierzchnich. Stworzył podstawę do stwierdzeń, że coś z płacą dla kolejarzy nie jest w porządku⁶. W podobnym tonie sytuację materialną pracowników kolejowych przedstawiała prasa związkowa i regionalna w całym kraju. Stało się oczywiste, że tylko systemowe uporządkowanie stosunków pracy daje nadzieję na radykalne rozwiązanie nabrzmiewającego od wielu lat problemu i utwierdzało w przekonaniu związkowców, że sprawa wymaga również ich energicznego działania i współdziałania z resortem komunikacji.

Nowe władze nie dysponowały środkami płatniczymi i z tego powodu pracownicy nie otrzymywali płac, a emeryci i renciści — świadczeń społecznych. Początkowo pracownicy sfery budżetowej, a nawet kierownicy resortów Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego otrzymywali wynagrodzenie w naturze.

Kolejarskich działaczy związkowych ideowo związanych z Polską Partią Socjalistyczną bardzo niepokoiła sytuacja związana z zaopatrzeniem emerytów i rencistów kolejowych, którzy po prostu należnych im świadczeń społecznych byli pozbawieni i znaleźli się w trudnym położeniu materialnym. Zgodnie ze statutem ZZK jego członkami mogli być również byli pracownicy kolejowi po przejściu w stan spoczynku. Mimo że rodziny byłych pracowników PKP nie były członkami ZZK, Związek wykazał duże zainteresowanie nimi ze względu na niezwykle złożoną sytuację socjalną. Starł się też początkowo siłami materialnymi ZZK wspomagać emerytów i rencistów kolejowych.

Władze PKWN, wznawiając wypłacanie rent i emerytur kolejowych dopiero w październiku 1944 roku, opierały się na przedwojennych rozwiązaniach prawnych co do zasad ich wypłacania i ustalania wysokości. W zarządzeniu ministra komunikacji z 9 stycznia 1945 roku o tymczasowym uregulowaniu wynagrodzeń pracowniczych całkowicie pominięto byłych pracowników kolejowych, którym nie przyznano nawet dodatków wojennych. Taka sytu-

⁵ „Trybuna Robotnicza” 1945, nr 38.

⁶ „Trybuna Pomorska” 1945, nr 23.

acja spowodowała aktywne poszukiwania rozwiązań w zakresie poprawy tragicznej powojennej sytuacji rencistów i emerytów kolejowych. Działania ZZK zostały rozwinięte w trzech kierunkach, a mianowicie powołania do życia Spółdzielni Emerytów Kolejowych — sugerowanej przez ministra komunikacji, rozważenia możliwości ponownego zatrudnienia części emerytów kolejowych wobec poważnych trudności kadrowych przedsiębiorstwa oraz w kierunku uzyskania korzystnego ustawodawstwa w zakresie zabezpieczenia społecznego.

Jeszcze na terenach Polski „lubelskiej” ZZK sfinalizował wstępnie uzgodnienia z resortem w sprawie powołania Spółdzielni Emerytów Kolejowych, która na zasadzie dzierżawy prowadziła bufety i punkty usługowe na terenie kolei. Jak wspomina S. Karwowski, przedstawiciele ZZK i DOKP uzgodnili, że „bufety w pierwszej kolejności będą przydzielane inwalidom kolejowym, ciężko poszkodowanym na zdrowiu, następnie wdowom i sierotom po kolejarzach zaginionych i rozstrzelanych oraz emerytom, znajdującym się w trudnych warunkach materialnych”⁷. Związek na swój koszt zaangażował prawnika, który przygotował Statut Spółdzielni zaaprobowany przez władze ZZK wraz z zobowiązaniami w zakresie udzielenia pomocy materialnej powstającym spółdzielniom emeryckim. Na przykład na terenie lubelskiej DOKP w początkach 1946 roku zatrudnienie znalazło 220 osób, a z zysków wypłacano kwartalnie i jednorazowo zapomogi dla 400 osób ze środowiska byłych pracowników kolejowych.

Prezydium Zarządu Głównego ZZK podjęło 26 lipca 1946 roku uchwałę, w której postanowiło „nie udzielać zezwoleń na zawieranie umów z DOKP na prowadzenie przez zarządy okręgowe i zarządy kół restauracji i bufetów w lokalach kolejowych, gdyż prowadzenie tychże odciąża wyżej wymienione zarządy od prac organizacyjnych, a oprócz tego utrudnia walkę z tak bardzo rozpowszechnionym po ostatniej wojnie alkoholizmem”⁸. Inne formy działalności spółdzielczej jak багаżownie, fryzjernie, kioski itp. nadal pozostawały w centrum zainteresowania ZZK. Po dwóch latach działalności spółdzielnie na terenie całego kraju zatrudniały ponad 1 tys. osób, w tym 70% emerytów kolejowych. Osiągały one zyski, które stanowiły fundusz doraźnej pomocy dla emerytów i rencistów oraz członków ich rodzin, znajdujących się w trudnej sytuacji materialnej.

Od początku istnienia Spółdzielnię Emerytów Kolejowych traktowano w ZZK jako formę przejściową, która w miarę stabilizowania się sytuacji gospodarczej kraju powoli traciła na znaczeniu. Była to jednak dość skuteczna forma pomocy udzielanej najbardziej potrzebującym emerytom i ren-

⁷ S. Karwowski: *Lubelski Okręg ZZK w pierwszych latach Polski Ludowej(1944—1946)*. W: *Wspomnienia działaczy związkowych*. Red. M. Korniluk. Warszawa 1974, s. 52.

⁸ Protokół z posiedzenia Prezydium ZG ZZK z 26 lipca 1946 r. Archiwum Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, zespół nieuporządkowany (dalej: ZZK, z.n.).

cistom kolejowym, która rozwinęła się dzięki materialnemu i rzeczowemu wsparciu organizacji zawodowej.

Drugi kierunek działań ZZK to czasowe zatrudnienie emerytów kolejowych w związku z trudną sytuacją kadrową w PKP. Podczas konferencji aktywu ZZK w Katowicach dnia 15 marca 1945 roku ZZK wyraził zgodę na czasowe zatrudnienie emerytów. Zastrzegł jednak, że przyjmowanie emerytów „będzie odbywało się na równi z innymi pracownikami, przy czym będą zatrudnieni z uwzględnieniem ich wieku, sił fizycznych i zdrowia, w takich działach pracy, aby mogli z korzyścią dla kolei i bez szwanku dla siebie tę pracę wykonywać”⁹. Również i to rozwiązanie ZZK traktował jako doraźne, a emeryci zatrudnieni byli na niektórych stanowiskach w służbie ruchu, a przede wszystkim na stanowiskach administracyjnych i nadzorczych oraz jako instruktorzy w szkoleniu „narybku” kolejarskiego, a także na ziemiach zachodnich i północnych jako nauczyciele języka polskiego.

Trzeci kierunek działań typowych dla ruchu zawodowego to inicjatywy na rzecz korzystnego ustawodawstwa dla ogółu byłych pracowników kolejowych i ich rodzin. Działania te nabrały rozmachu po powrocie do Warszawy z obozu koncentracyjnego przedwojennego prezesa Zarządu Głównego ZZK, Adama Kuryłowicza. Mimo protestów wielu kół związkowych i organizacji partyjnych związanych ideowo z PPR centrala związkowa poleciła zorganizowanie Centralnej Sekcji Emerytów. Protesty PPR wynikały z obaw tego środowiska, że być może w niedalekiej przyszłości A. Kuryłowicz stanie na czele ZZK i wówczas podporządkowanie tej organizacji zawodowej wspomnianej opcji politycznej okazało się niemożliwe, co i też w niedługim czasie potwierdziło się.

Jeszcze w kwietniu 1945 roku delegacja ZZK spotkała się z dyrektorem departamentu w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej H. Altmanem, przedstawiając w bardzo ostrej formie wnioski, aby to właśnie ministerstwo zajęło się sprawami rent i emerytur, a nie — jak powszechnie wskazywano, zbywając związkowców — Ministerstwo Skarbu. Jak wyjaśniono w trakcie obrad II Zjazdu ZZK w maju 1945 r., „na nasze wystąpienia w ministerstwach komunikacji, skarbu i opieki społecznej uzyskaliśmy odpowiedź, że sprawa emerytur nie jest sprawą tylko i wyłącznie kolejową, ale jest sprawą państwową, rozwiązanie jej musi nastąpić w ogólnych ramach Państwa”¹⁰. Skuteczność interwencji ZZK i resortu osłabiał brak podstawowych danych o liczbie emerytów i rencistów kolejowych z racji organizowania się od podstaw kolejnictwa według nowego podziału polskiej sieci kolejowej i wielu tymczasowych rozwiązań, wprowadzonych na okres trwania działań wojennych.

⁹ „Związkowiec” 1945, nr 6.

¹⁰ Protokół z II/XV Zjazdu Delegatów Kół ZZK w Warszawie w dniach 13—14 maja 1945 r.; Protokół z Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu Delegatów Kół ZZK terenów wyzwolonych w Lublinie w dniach 14—15 stycznia 1945 roku. Świdnica 1947, s. 29.

Realizując uchwały zjazdowe oraz licznie napływające wnioski w sprawie sytuacji materialnej byłych pracowników i ich rodzin, ZZK ponownie wystąpił do resortu z wnioskiem o uwzględnienie również w rozwiązaniach emerytalno-rentowych także rodzin po pracownikach kolejowych wywiezionych w głąb Rzeszy niemieckiej, po których ślad zaginął. Za sprawą organu rządowego „Rzeczpospolita”, który 8 czerwca 1945 roku opublikował stanowisko władz ZZK, sprawa stała się głośna w kraju¹¹. Apel ten przedrukował i opatrzył komentarzem „Kolejarz Związkowiec”, stwierdzając, że „poruszonych zagadnień nie da się dłużej odwlekać i w imię sprawiedliwości społecznej muszą one być rozwiązane natychmiast”¹². Zgodnie z zapisami Statutu, ZZK zaczął przez publikacje prasowe stosować nacisk na władze państwowe, aby te zareagowały i starały się znaleźć rozwiązanie ważnego problemu społecznego, dotyczącego nie tylko środowiska kolejarskiego.

Wkrótce resort opracował projekt, w którym przewidywano dla tej grupy osób przyznanie dodatku wojennego na analogicznych zasadach jak dla pracowników służby czynnej. Projekt ten został odrzucony przez Ministerstwo Skarbu z braku podstaw prawnych¹³. Natychmiast po odrzuceniu resort komunikacji i ZZK wspólnie opracowały nowy projekt i wystąpiły ponownie do Ministerstwa Skarbu z projektem rozporządzenia Rady Ministrów o dodatku przejściowym i dodatkach do zaopatrzenia emerytalnego i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki pracowników PKP¹⁴. Ale i ten projekt zostało odrzucony przez Ministerstwo Skarbu, które uważało, że problem ten powinien zostać rozwiązany w przyszłości w drodze uregulowań ogólnopaństwowych. W tej sytuacji ZZK i resort podjęły solidarne działania i liczne interwencje w Ministerstwie Skarbu mające na celu poprawę bytu byłych pracowników kolejowych i ich rodzin. Na odbytym 14 lipca 1945 roku w resorcie skarbu kolejnym spotkaniu stanowczo przypomniano o sytuacji materialnej tej grupy ludzi. W tydzień później resort skarbu wyraził zgodę na wprowadzenie dodatku w wysokości 160—360 zł do wszystkich rent i emerytur, nie wyrażając jednak zgody na dodatki rodzinne¹⁵.

Ministerstwo Komunikacji wobec utrzymującej się różnicy zdań w kwestiach wysokości dodatku przejściowego i dodatku rodzinnego skierowało 6 sierpnia 1945 roku zażalenie do Prezydium Rady Ministrów w celu rozstrzygnięcia zaistniałego sporu z resortem skarbu¹⁶. Interwencja częściowo poskutkowała, skoro 16 sierpnia 1945 roku Ministerstwo Skarbu zaakceptowało wspólne żądania resortu w sprawie wysokości dodatku przejściowe-

¹¹ „Rzeczpospolita” 1945, nr 149.

¹² „Kolejarz Związkowiec” 1945, nr 3.

¹³ „Kolejarz Związkowiec” 1945, nr 4.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.

go w granicach 250—450 zł, ale dodatki rodzinne nadal pozostały sprawą otwartą¹⁷. Wypłacanie dodatków przejściowych do emerytur i rent rozpoczęła administracja kolejowa z dniem 1 września 1945 roku.

Podczas narady w Krakowie w dniach 5—7 lipca 1945 roku ZZK i resort postanowiły przyjąć emerytom z pomocą, nie czekając na dalsze rozstrzygnięcia na szczeblu zainteresowanych resortów. W pierwszej kolejności postanowiono wspólnie udzielić pomocy w udokumentowaniu uprawnień do emerytur i rent kolejowych oraz rozwiązać wstępnie problemy wynikające ze skutków wojny dla dokumentacji pracowniczej. Następnie, biorąc pod uwagę fakt, że „dzisiejsze wynagrodzenia emerytalne są tak niskie, że naprawdę poczucie humanitarne wymaga, aby rodzinom emerytów, wdowom i sierotom po pracownikach kolejowych zapewnić chociażby bezpłatną opiekę lekarską”¹⁸. W wyniku ustaleń podjętych na następnej wspólnej naradzie w Warszawie w dniach 16—17 lipca 1945 roku resort i ZZK uzgodniły, że kolejowa służba zdrowia będzie udzielać tej grupie osób koniecznych świadczeń medycznych na podstawie skierowań wystawionych przez koła ZZK.

Wobec trudnych warunków bytowania byłych pracowników kolejowych resort komunikacji i ZZK razem zdecydowały się im przyjąć z doraźną pomocą. Decyzją ministra komunikacji z 30 lipca 1945 roku wszystkim DOKP, z wyjątkiem będących w stadium organizacji dyrekcji wrocławskiej i szczecińskiej, przydzielono 12,1 mln zł na dodatkową pomoc dla osób korzystających ze świadczeń emerytalnych PKP¹⁹. Z kolei ZZK ze środków własnych pokrył koszty leczenia tej grupy osób na podstawie przedstawionych wniosków kolejowej służby zdrowia. Ponadto na wnioski terenowych kół ZZK z oszczędności centrali związkowej doraźne zapomogi otrzymały sieroty i wdowy po pracownikach PKP.

Wiosną 1946 roku w związku z ogólną normalizacją życia gospodarczego kraju ZZK wysunął postulaty uregulowania zaopatrzenia emerytalnego kolejarzy na podstawie rozwiązań ustawowych. Rada Ministrów przychyliła się do stanowiska resortu oraz ZZK i w drodze rozporządzenia z 25 lipca 1946 roku czasowo uregulowała zaopatrzenie emerytalne byłych pracowników PKP²⁰. Rozporządzenie to rewaloryzowało w zasadzie wartość zaopatrzenia emerytalnego, wdowiego i sierociego do wysokości zarobków pracowników służby czynnej i faktycznie nie tworzyło nowego systemu emerytalnego kolejarzy.

ZZK, biorąc pod uwagę fakt, że wspomniane rozporządzenie miało moc obowiązującą od 1 października 1945 roku, zwrócił się do resortu o wypła-

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ „Kolejarz Związkowiec” 1945, nr 5.

¹⁹ *Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego ZZK za lata 1945—1946*. Warszawa 1947, s. 189.

²⁰ *Sprawozdanie z działalności Komisji Centralnej Związków Zawodowych za lata 1945—1949*. Warszawa 1949, s. 95—96.

cenie *a conto* przyszyłych rozliczeń jednorazowej zaliczki w wysokości od 1700 zł do 2500 zł ze względu na niezwykle trudne warunki bytowania byłych pracowników kolejowych i ich rodzin²¹. Resort przystał na propozycje ZZK i wydał polecenie, aby na wyraźne i pisemne życzenie byłych pracowników kolejowych i ich rodzin te doraźne świadczenie wypłacały najbliższe kasy kolejowe.

Na wniosek kilku zarządów okręgowych ZZK Związków poczynił udane starania w kierunku rewaloryzacji emerytur i rent dla pracowników byłej dzielnicy pruskiej. Przyjście im z pomocą materialną i rozwiązanie ich problemów ZZK traktował jako obowiązek moralny i państwowy w stosunku do ludności autochtonicznej. Postulat ten został uwzględniony przez Radę Ministrów, która 26 marca 1946 roku wydała dekret o zmianie i uzupełnieniu ustawy o likwidacji Kasy Emerytalnej dla pracowników kolei państwowych byłej dzielnicy pruskiej, przyznając im odpowiednie świadczenia²². Dalsze wystąpienia ZZK w przedmiotowej sprawie doprowadziły do dwukrotnej rewaloryzacji emerytur i rent kolejowych dla tej grupy byłych pracowników kolejowych z byłej dzielnicy pruskiej.

Ponadto z inicjatywy ZZK rozwiązano problem emerytów i rencistów kolejowych byłej Rzeszy niemieckiej. Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z resortem komunikacji 13 czerwca 1947 roku ustaliło w odpowiedniej wysokości świadczenia dla tej grupy byłych pracowników kolejowych. Na wniosek ZZK uzyskali oni możliwości występowania do właściwych terytorialnie DOKP z wnioskami o okresową pomoc doraźną²³.

Następne interwencje, które przeprowadził ZZK w sprawie zaopatrzenia byłych pracowników kolejowych, spowodowało podjęcie przez Radę Ministrów 23 maja 1947 roku decyzji o dodatkach rodzinnych od 1 lipca 1947 roku w wysokości 500 zł miesięcznie²⁴. Ponadto decyzją tą wprowadzono dodatek przejściowy do emerytur i rent kolejowych. Natomiast po interwencjach ZZK resort podjął decyzję o obliczaniu świadczeń emerytalnych od podstawy wynoszącej 5400 zł, co spowodowało, że świadczenia te nie mogły być niższe od kwoty 1080 zł ani wyższe od kwoty 3600 zł²⁵. Przedstawione działania nie tylko poprawiły ogólną sytuację materialną byłych pracowników kolejowych i ich rodzin, ale także doprowadziły do przyznania im prawa do bezpłatnej opieki lekarskiej.

Ze względów budżetowych podwyżka zaopatrzeń emerytalnych kolejarzy okazała się w 1948 roku niemożliwa. Interwencje ZZK w resorcie spowodowały jedynie podwyżkę najniższych uposażeń emerytalnych do

²¹ „Kolejarz Związkowiec” 1946, nr 12.

²² *Sprawozdanie ZG ZZK 1945—1946...*, s. 188—189.

²³ *Ibidem*, s. 192.

²⁴ *Ibidem*, s. 189.

²⁵ Dz.U.M.K. 1947, Nr 10.

wysokości 3 tys. zł miesięcznie i 2 100 zł dla wdowy. Inne świadczenia zaopatrzeniowo-emerytalne pozostały bez zmian²⁶. W zaistniałej sytuacji ZZK zwrócił się do kół związkowych o udzielenie pomocy i rozszerzenie działalności Spółdzielni Emerytów Kolejowych. Między innymi realizując wskazania centralnych władz, koło ZZK w Lesznie przekazało tamtejszej spółdzielni wytwórnię wód gazowanych, a podobnych przypadków na terenie kraju odnotowano bardzo wiele²⁷. Ponownie z osiągniętych zysków spółdzielni wypłacały zapomogi dla byłych pracowników kolejowych i ich rodzin.

Wobec trudnej ogólnie sytuacji gospodarczej kraju ZZK uznał za swój obowiązek poczynić starania o uzyskanie innych form pomocy dla emerytów i rencistów. W wyniku rzeczowych argumentów z pomocą resortu byłym pracownikom kolejowym przyznano materiały płaszczowe, prawo do naprawy obuwia w szweskich warsztatach kolejowych, prawo do nabycia po cenie surowca płótna płaszczowego i mundurowego, 12,7 tys. płaszczy gotowych, 953 kurtki i kilkadziesiąt czapek po cenach produkcji²⁸. Z racji poważnego zniszczenia stolicy emerytom warszawskim przyznano dodatkowo 6 tys. paczek żywnościowych UNRRA oraz uzyskano w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej dodatkowo przydziały bielizny osobistej.

Na wniosek Centralnej Sekcji Emerytów ZZK władze związkowe udzieliły emerytom 720 tys. zł pożyczki na odbiór wspomnianych artykułów. Natomiast sprawę wypłacenia zapomóg przez administrację kolejową uregulowano dzięki porozumieniu z resortem, który chcąc zapobiec wielokrotnemu ich wypłacaniu, publikował w dziennikach urzędowych listy przyznanych i wypłaconych zapomóg²⁹, co miało istotne również znaczenie wychowawcze. Zmieniono także zasady wypłacania zapomóg z funduszy związkowych, pozostawiając tę sprawę zarządom okręgowym ZZK, które korzystały z 10% funduszu rezerwowego centrali związkowej.

W kolejnym tymczasowym zarządzeniu Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych z 8 października 1949 roku w sprawie przeliczania zaopatrzeń emerytalnych i rentowych za podstawę wymiaru świadczeń uznawano 60% uposażenia zasadniczego, odpowiadającego danej grupie uposażeniowej. Wnoszono także wiele zastrzeżeń odnośnie do wysokości świadczeń, uznając, że nie może ono przekroczyć 10 tys. miesięcznie, a dla wdowy połowę tej stawki³⁰. Zaopatrzenie emerytalne nie mogło być niższe niż 3 tys. zł miesięcznie, wdowie — 2 100 zł, a renty dla sierot ustalono w granicach

²⁶ *Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego ZZK za lata 1948—1949*. Warszawa 1950, s. 27.

²⁷ Protokół z posiedzenia Prezydium ZG ZZK z 23 grudnia 1948 r. AZZK z.n.

²⁸ „Kolejarz Związkowiec” 1949, nr 3 i 11.

²⁹ Protokół z posiedzenia Prezydium ZG ZZK w dniach 26—27 lipca 1947 r. AZZK z.n.

³⁰ *Sprawozdanie ZG ZZK 1948—1949...*, s. 29.

1 250—2 500 zł miesięcznie. Emeryci kolejowi zachowali prawo do kolejowej opieki lekarskiej, deputatu węglowego oraz uzyskali od 2 do 5 biletów jednorazowego przejazdu, w tym 3 łącznie z rodziną oraz liczne ulgi podatkowe.

Na wniosek ZZK przedstawione przepisy weszły w życie z mocą obowiązującą od 1 stycznia 1949 roku³¹, a uprawnieni do świadczeń otrzymali jednorazowe wyrównanie, co stanowiło dla ich gospodarstw domowych istotne wsparcie finansowe. Po bliższym zapoznaniu się z nowymi zasadami emerytalnymi ZZK stwierdził, że pominięto w nich pracowników byłej kolei samorządowej i emerytów byłej Rzeszy niemieckiej, pobierających świadczenia z PKP. W końcu 1949 roku na wniosek ZZK resort polecił wypłacać tej grupie byłych pracowników kolei należne świadczenia, a ponadto włączył do systemu zapomóg pracowników byłej warszawskiej kolei dojazdowej oraz ich rodziny.

W latach odbudowy gospodarczej kraju ZZK i Ministerstwo Komunikacji, znając ogólnie trudną sytuację materialną byłych pracowników kolei i ich rodzin, wspólnie podejmowały wiele działań i inicjatyw na rzecz jej poprawy. Wielokrotnie doprowadzały do rewaloryzacji świadczeń, a także uruchomiły wzajemnie uzupełniające się systemy zapomóg. Dominowały niestety rozwiązania doraźne, za które nie ponosi winy ani Ministerstwo Komunikacji, ani ZZK, ponieważ w skali państwa nie dopracowano się rozwiązań systemowych w polityce społecznej, odsuwając ten ważny społecznie problem na bliżej nieokreśloną przyszłość. Mimo ogólnie niesprzyjających warunków gospodarczych i społecznych zarówno ZZK, jak i Ministerstwo Komunikacji, włączając w niedoskonały system świadczeń emerytalnych i rentowych byłych pracowników kolejowych byłej dzielnicy pruskiej oraz byłej Rzeszy niemieckiej, przyczyniły się do pogłębienia integracji środowiska kolejarskiego, jeśli weźmie się pod uwagę uwarunkowania historyczne.

W działalności na rzecz emerytów i rencistów kolejowych ZZK jako organizacja pracownicza nie pozostawał bierny w stosunku do grupy byłych pracowników kolejowych i ich rodzin, stale poszukując nowych rozwiązań, jednoznacznie zmierzających do poprawy ich bardzo trudnych warunków bytowych i socjalnych.

Bezpośrednia powojenna działalność ZZK była kontynuacją działalności samopomocowej z lat okupacji hitlerowskiej, w którym to okresie ta organizacja związkowa dokonała znaczącej integracji środowiska kolejarskiego. W pierwszej kolejności wpłynęła na zjednoczenie ruchu zawodowego kolejarzy w warunkach wojny i okupacji, udzielając wszystkim pracownikom i ich rodzinom, byłym pracownikom kolejowym oraz rodzinom poległych pracowników pomocy materialnej bez względu na ich dawną przynależność związ-

³¹ „Kolejarz Związkowiec” 1949, nr 3.

kową³². Pomoc socjalna miała charakter legalny za pośrednictwem Kolejowej Opieki Społecznej — zorganizowanej za zgodą okupanta na wzór istniejącej legalnie Rady Głównej Opiekuńczej — i konspiracyjny za pośrednictwem podziemnych organizacji związkowych.

Działalność ZZK przeciw wykluczeniu społecznemu jakiegokolwiek części własnego środowiska pracowniczego była pracą pozytywistyczną, typową dla masowych organizacji społecznych, w której opieka nad członkami organizacji i ich rodzinami od kołyski aż po grób była podstawową zasadą realizowaną przez Polską Partię Socjalistyczną i znajdujące się pod jej wpływem organizacje zawodowe, ze szczególnym uwzględnieniem środowiska kolejarskiego.

³² Por. B. Jarosiński: *Próby pozyskania przez okupanta wybranych środowisk pracowniczych na przykładzie kolejarzy*. W: *Zarys administracyjny niemieckiej okupacji Generalnej Guberni (komentarz i teksty źródłowe)*. Red. Ł. Kozera, M. Wojtasik. Chełm 2008; Por. J. Jarosiński: *Organizacyjna i samopomocowa działalność ZZK w latach okupacji hitlerowskiej (1939—1945)*. „Kwartalnik Historii Ruchu Zawodowego” 1981, nr 1.