

NA FUNDAMENCIE PATRIOTYZMU I JEDNOŚCI ZZK MAŁOPOLSKA

Kazimierz Mazur
dr

Streszczenie. *Wszyscy, którzy zetknęli się z historią kolejnictwa, wiedzą, że z chwilą uzyskania przez Polskę niepodległości w listopadzie 1918 r. kolejarze niezwłocznie przystąpili do ratowania kolejowego mienia i uruchamiania pociągów. Zaczęli także myśleć o jak najszybszym stworzeniu organizacji, która w nowej rzeczywistości przejąłaby na siebie trud rozwiązywania problemów pracowniczych w całej Polsce. 16 grudnia 1918 r., a więc w pięć tygodni po odzyskaniu przez Polskę niepodległości został zwołany do Warszawy pierwszy ogólnopolski zjazd kolejarzy. Na zjeździe tym 21 grudnia 1918 r. powołano do życia największy wówczas związek zawodowy: Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej określanego popularnym skrótem ZZK.*

Słowa kluczowe: *kolejarze na rzecz odzyskania niepodległości, Związek Zawodowy Kolejarzy, I Ogólnopolski Zjazd ZZK*

1. Wprowadzenie

Rok Jubileuszowy 100-lecia powołania ZZK jest wyjątkową okazją do zaprezentowania dziedzictwa związku, które w sposób szczególny odwołuje się do rzeni naszej narodowej tożsamości, ukształtowanej od pokoleń na patriotyzmie i dążeniu do jedności. Oczywiście nie sposób w ramach ograniczonego objętościowo artykułu podjąć próbę całościowego ukazania owego dziedzictwa. Dlatego też w niniejszej prezentacji zasadnicza uwaga została skierowana na wybrane wydarzenia, które legły u podstaw organizowania się kolejarzy w 1918 roku w jedną większą klasową organizację zawodową w Polsce.

W studiach nad historią Ruchu Związkowego w Polsce wciąż nawiązuje się do historii pierwszego zjazdu Związku Zawodowego Kolejarzy (grudzień 1918 r.), który był wydarzeniem przełomowym w historii polskiego kolejnictwa. Na temat tego związku napisano wiele. Sama bibliografia prac na ten temat zajęłaby zapewne sporo stron, wszak o związku ZZK pisze się od stu lat¹.

Wspaniałe dziedzictwo ruchu związkowego pierwszych dni wolności rozbrzmiewało szczególnie tu w Krakowie, w tym kolejańskim świątku ówczesnej Galicji, który niewątpliwie wniósł znaczący wkład w doniosłość tamtych wydarzeń².

1 H. Krauze-Jaworska, *Zarys historii Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP 1918-1939*, Warszawa 1968. Zob. też: J. Packan, *Związek Zawodowy Kolejarzy...*, op. cit., s. 812.

2 Poseł E. K. (J. Moraczewski), *Przewrót w Polsce*, Kraków 1919, s. 17.

W niniejszym przedłożeniu zarysowano okoliczności historyczne, w jakich zwołano pierwszy zjazd ZZK oraz jego kontekst historyczny z uwzględnieniem wydarzeń w Małopolsce. Bez nich nie można dobrze zrozumieć znaczenia tego związku dla kolei.

2. Historyczne uwarunkowania powstania Związku Zawodowego Kolejarzy

Historia liczącego 100 lat ZZK na terenach polskich, podobnie jak historia kolei, nierozłącznie wiąże się z dziejami naszego narodu. W następstwie wydarzeń roku 1795 Polska przestała być państwem niepodległym. Trwający 123 lata okres niewoli i podziału Polski na trzy obszary zaborcze w odniesieniu do kolei spowodował, że w każdym z nich sieć kolejowa była pomyślana i budowana dla określonych celów i zadań, a przede wszystkim dla strategicznych interesów zaborców.

Terytorium Polski w ciągu całego okresu niewoli, a następnie działań wojennych pierwszej wojny światowej było terenem walk i przemarszów wojsk zaborczych. Nie tylko jednak skutki bezpośrednie działań wojennych dokonały zniszczeń kolejnictwa. Przyczyniła się również do tego rabunkowa gospodarka władz poszczególnych zaborców. Po zakończeniu niewoli i odzyskaniu w 1918 r. niepodległości przejmowanie infrastruktury kolejowej w polskie posiadanie następowało na terenie całego kraju w sposób spontaniczny, wcześniej niż zdołano zorganizować polską administrację cywilną³.

3. Trzy korzenie związkowego drzewa

Najwcześniej przyjęto zarząd nad kolejami na ziemiach byłego zaboru rosyjskiego i austriackiego, tam też powstały inicjatywy zmierzające do powołania organizacji związkowych wśród kolejarzy⁴.

Pierwsze ścisłe ujęcie organizacji związkowych na odzyskanych kolejach wskazują na funkcjonowanie co najmniej trzech oddzielnych systemów.

Przypomnijmy na wstępie, że na terenie Galicji do najstarszych zrzeszeń pracowników kolejowych należał „Eisenbahnbeamtenverein” z centralą w Wiedniu, który miał oddziały swoje w Galicji i na Śląsku, ale nieliczne, zwłaszcza od roku 1902, kiedy założono „Związek urzędników kolejowych” w Galicji z centralą we Lwowie i kołami miejscowymi licznie rozsianymi po większych zbiorowiskach kolejarzy. Do tego stowarzyszenia należeli prawie wszyscy urzędnicy i manipulantki ziem polskich, tak Polacy, jak Rusini i Żydzi. Związek pragnął rozszerzyć swój statut na wszystkich pracowników kolejowych, lecz napotykał w tym

3 J. Eberhardt, *Koleje na Ziemiach Polskich w czasie Wojny Światowej*, (w) „Inżynier Kolejowy”, nr 11 z 1.XI.1928r.

4 Ibidem, s. 337,

względnie na trudności ze strony władz i socjalistycznej „Centralnej organizacji kolejarzy” z siedzibą głównego Zarządu w Wiedniu. Poza tym istniały: „Chrześcijański Związek kolejarzy”, głównie na terenie dyrekcji Krakowskiej, „Związek inżynierów kolejowych” z centralą w Linczu i oddziałami w siedzibach Dyrekcji Kolejowych, „Związek prawników kolejowych” z centralą w Wiedniu, „Związek maszynistów kolejowych”, „Związek nadzorców drogowych” „Związek konduktorów kolejowych” i inne⁵.

Drugi system tworzył się niejako samorzutnie z chwilą odzyskania niepodległości w 1918 roku. Powstawały wtedy wśród kolejarzy inicjatywy związkowe, których zadaniem była ochrona interesów pracowniczych⁶.

Trzecia inicjatywa powstania organizacji związkowych wiąże się bezpośrednio z działalnością Związku Kolejarzy Polskich⁷. Pierwsza wojna światowa spowodowała znaczną emigrację pracowników kolejowych w głąb Rosji. W 1917 roku kolejarze ci zaczęli organizować się w związku „Kolejarzy Polaków Pragnących Powrócić do Kraju”, którego działalność nastawiona była przede wszystkim na ułatwienie polskim kolejarzom powrotu do Polski. Pierwsze transporty kolejarzy powracały do kraju już wiosną 1918 roku. W Warszawie i Radomiu, a później i w Krakowie powstały organizacje związkowe, które stawiały sobie za zadanie przygotowanie pracowników do przejmowania kolejnictwa z rąk zaborców z chwilą odzyskania niepodległości⁸.

W okresie poprzedzającym odzyskanie niepodległości konsolidację kolejarzy Galicji w obronie własnej tożsamości można dostrzec między innymi podczas wydarzeń roku 1914. Klęska wojsk austriackich w 1914 r., musiała być usprawiedliwiona wobec sojuszników. Ażeby więc ratować honor armii austriackiej, puszczono w obieg za pośrednictwem płatnych agentów pogłoskę, że klęskę wojsk spowodowała zdrada polskich kolejarzy. Opowiadano baśnie o tych i o owych, tyłu a tyłu rozstrzelanych kolejarzach polskich za zdradę armii, prasa zamieszczała artykuły podobnej treści. Gdy Dyrekcja Krakowska, oburzona treścią jednego artykułu, zwróciła się 2 lutego 1915 r. do Ministerstwa Kolei z żądaniem sprostowania, gdyż ani jeden polski pracownik kolejowy nie został za zdradę rozstrzelany, otrzymała po miesiącu odpowiedź, że odnośny artykuł został w Austrii skonfiskowany, więc odpada potrzeba dalszych zarządzeń⁹.

Rozgoryczenie polskich kolejarzy dosięgło szczytu, gdy w lipcu 1915 r. ówczesny minister kolejowy Forster wydał rozkaz wyłącznego używania języka niemieckiego podczas służby. Zawziętość szła tak daleko, że kwestionowano nawet przemówienia po polsku w restauracjach kolejowych. Na mówiących po polsku urzędników nakładano kary pieniężne¹⁰. Omówione tarcia pracowników kolejowych z władzami austriackimi, w szczególności zaś rozporządzenia językowe

5 A. W. Kruger, *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie*, (w) „Inżynier Kolejowy”, nr 11 z 1.XI.1928r.

6 S. Markiewicz, *Chrześcijaństwo a związki zawodowe*, Warszawa 1985, s. 140-166.

7 M. Kapis, D. Keller, *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989*, Rybnik 2015, s. 31.

8 H. Krauze-Jaworska, op. cit., s. 8.

9 A. W. Kruger, op. cit., s. 340.

10 A. W. Kruger, op. cit., s. 341.

spowodowały, że od 14 lutego 1918 r. niektórzy telegrafisci rozpoczęli nadawać telegramy służbowe w języku polskim, co sprzeciwia się postanowieniom o języku urzędowym na kolejach austriackich¹¹. Prezes kolei otrzymał polecenie, pod osobistą odpowiedzialnością, stłumienie tego ruchu i ukaranie winnych. Związek urzędników kolejowych pracował nad jej urzeczywistnieniem. Ostateczna decyzja zapadła na zgromadzeniu Stowarzyszenia urzędników grupy krakowskiej dnia 13 października 1918 r. pod przewodnictwem starszego rewidenta Józefa Bromowicza, gdy sekretarzował radca Michał Nycz. Postanowiono wprowadzenie języka polskiego jako urzędowego o północy z 13 na 14-go. Wspomniany związek powiadomił o tym postanowieniu telegraficznym okólnikiem wszystkie urzędy kolejowe, podpisali go wymienieni przewodniczący i sekretarz¹². Okólnik ów wystosowany był także do Lwowa i Stanisławowa. Poufne zebranie kolejowców uchwaliło nadto następującą rezolucję i podało ją do ogólnej wiadomości:

„Przez lat dziesiątki domagaliśmy się u rządu austriackiego ustawowego wprowadzenia polskiego języka urzędowego na kolejach ziem polskich, uważając już wtedy sprawę za słuszną i konieczną. W chwili odbudowania wolnej, zjednoczonej i niepodległej Polski, stanowiąc sami o sobie, uchwalamy jednomyślnie: wprowadzić język polski urzędowy w miejsce niemieckiego na kolejach ziem polskich, począwszy od północy z 13 na 14 października 1918. Uchwała obowiązuje tak funkcjonariuszy Dyrekcji, jak też i urzędników wykonawczych¹³.

Warto dodać, że dla uregulowania służby ruchu ze względu na to, że w okręgu Krakowskiej Dyrekcji byli wówczas jeszcze zajęci niemieccy maszyniści, nieznający języka polskiego, Dyrekcja Krakowska 16 października 1918 roku wydała rozporządzenie, normujące używanie języka niemieckiego w niektórych sprawach służbowych. Rozporządzenie to było wydane jako pierwsze w języku polskim¹⁴.

Należy podkreślić, że dla umocnienia stanowiska dyrekcji Krakowskiej w sprawie językowej odbywały się we wszystkich większych stacjach zgromadzenia kolejarzy, na których uchwalono następującą rezolucję:

„Zgromadzeni stwierdzają, że uchwała, co do polskiego języka w urzędowaniu kolejowym była wyrazem woli ogółu kolejarzy polskich. Wszelkie zatem zarządzenia, czy to kolejowych władz wiedeńskich, czy też kogokolwiek innego, zwrócone przeciw tej uchwale lub przeciw poszczególnym jednostkom z jej powodu, uważane będą za zwrócone przeciw ogółowi kolejarzy polskich¹⁵.

Wynikiem ostatecznym był fakt, że od 14 października 1918 r. urzędowano w okręgu dyrekcji Krakowskiej po polsku.

11 Ibidem.

12 Ibidem.

13 Zachowana oryginalna pisownia.

14 Cyt. za A. W. Kruger, op. cit., s. 341.

15 Ibidem, s. 342.

4. Wolność u podstaw jedności

U podstaw jedności kolejarzy stała wówczas świadomość nadchodzącej wolności¹⁶. Czytając relacje prasowe opisujące wydarzenia, jakie miały miejsce w Krakowie i Warszawie między 10 listopada a 16 grudnia 1918 r. (dzień rozpoczęcia obrad pierwszego zjazdu ZZK), zauważamy bardzo silne podkreślenie jedności kolejarzy. Wyrazem zarówno lokalnej, jak i powszechnej jedności, jest udział kolejarzy w działaniach na rzecz odzyskania niepodległości¹⁷. Symbolem tej ostatniej jest zmiana warty w Krakowie. W tym kontekście warto podkreślić, że od wielu miesięcy istniał pośród urzędników kolejowych w Krakowie zamknięty komitet konspiracyjny, złożony z 12 osób, zajmujący się, na podstawie nadchodzących wieści z zagranicy, przygotowaniem przewrotu¹⁸. Członek tego komitetu a prezes „Orkiestry kolejowej”, starszy rewident kolei Żukrowski został zawiadomiony przez polskich oficerów, że dnia 31 października 1918 r. o godzinie 7-mej rano na ulicy Floriańskiej za bramą, ma się zejść „Orkiestra kolejowa» z oddziałami polskich żołnierzy, co rzeczywiście nastąpiło. Wśród deszczu i niepogody ruszono w pochód przy dźwiękach hymnu narodowego ulicą Floriańską przez rynek. Tu przed pomnikiem Mickiewicza przemówił porucznik Iwaszko, po czym ruszono w pochód ulicą Grodzką, przez Kazimierz na Podgórze. Tam wzmocniono zastęp żołnierzy i ruszono z powrotem na rynek. Przy dźwiękach pieśni polskich dotarł ten pochód na rynek przed strażnicę wojskową około godziny 11-tej rano. Po przemówieniach porucznika Iwaszko, st. rew. Żukrowskiego, kupca Zająca i em. maszynisty kolejowego Strużyńskiego, odbyła się zmiana warty żołnierzem polskim przy komendzie polskiej. Dowództwo objął porucznik Stawarz. Poprzednio wymienieni obywatele wśród okrzyków tłumów na cześć Polski, wojska i kolejarzy wręczyli warcie sztandar polski¹⁹.

Należy nadmienić, że pierwsza ta warta polska pełniła służbę bez przerwy przez dwa dni, a aprowizacją jej zajęli się właściciele kawiarni Górski i Noworolski.

Trzeba jeszcze dodać, że przez wiele następnych miesięcy, kiedy nie było jeszcze kapeli wojskowych, „Orkiestra kolejowa” była jedyną kapelą, która uświetniała obchody narodowe w Krakowie, oraz przyjęcia tak dygnitarzy rządowych, jak i różnych misji²⁰.

Tak oto w wielkim skrócie przedstawia się wymiar patriotyczny polskich kolejarzy. Pod wpływem powiewów ducha kolejarze małopolski tworzą struktury przyszłego związku obejmującego wszelkie kategorie pracowników.

16 P. Wróbel, *Listopadowe dni 1918. Kalendarium narodzin II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2018, s. 25-26.

17 „Kurier Warszawski”, 10XI. 1918. Zob. też: J. Packan, *Związek Zawodowy Kolejarzy...*, op. cit., s. 812.

18 L. Mroczka, *Galicji rozstanie z Austrią*, Kraków 1990, s. 95.

19 Ibidem, s. 101.

20 A. W. Kruger, op. cit., s. 342.

5. Przygotowania do I zjazdu kolejarzy

Pierwsze rozmowy między przywódcami związków na temat założeń przyszłej organizacji kolejowej odbyły się już w listopadzie 1918 roku. Wieloletni przewodniczący koła Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP w Podgórzu-Płaszowie, zastępca prezesa Zarządu Okręgowego ZZK w Krakowie, późniejszy prezes Zarządu Głównego ZZK w Warszawie J. Packan w swoich wspomnieniach pisze: *„chciałem być pierwszym z kolejarzy wyjeżdżających do Warszawy w sprawie poznania sytuacji i w celu nawiązania znajomości z kolejarzami innych dzielnic Polski, aby przystąpić do organizowania kolejarzy w jedną klasową organizację zawodową w Polsce”*²¹. Dziedzictwo tego czasu znalazło swoje odbicie zarówno w rozważaniach o organizacji, jak i sposobie działania przyszłego jednolitego ruchu związkowego. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na dokumenty opublikowane przez Prezesa Centralnego Związku Kolejowego, inż. Lewickiego. Pierwszy z nich dotyczy odezwy do kolejarzy. Dokument został opublikowany w „Kurierze Warszawskim” 19 listopada 1918 roku. Wskazuje w nim, że jedność ruchu związkowego kolejarzy jest niezbędna w celu rozwiązywania problemów pracowniczych:

*„Obywatele kolejarze! dziś w Warszawie utworzył się rząd lewicowy. Wobec tego Zarząd Związku zwraca się natychmiast do ministerium o wydanie zaliczek większych niż to miał na widoku rząd poprzedni; również zarząd dążyć będzie do jak najlepszego załatwienia spraw wynagrodzeń w ogóle, a w szczególności za godziny ponad ośmiogodzinny dzień pracy. Aby jednak z głosem naszym się liczono, wzywam Was, obywatele, nie dajcie się sprowadzić z drogi żadnym zakusom, dążącym do rozbicia naszej jedności lub rozbicia ruchu kolejowego”*²².

Warto podkreślić, że w ówczesnym czasie szczególnie pilną była sprawa płac i zaopatrzenia w żywność. Wobec żądań robotników, robotników i rzemieślników warsztatów kolejowych ustanowienia ośmiogodzinnego dnia pracy, Dyrekcja Kolei rozesała zawiadomienie, że przyjęcie tej normy dnia roboczego będzie zależało od przyszłych ciał ustawodawczych. Na razie dyrekcja zgadza się na ustanowienie ośmiogodzinnego dnia roboczego w remizach i warsztatach, zastrzegając sobie prawo, w razie konieczności wprowadzenia dodatkowych godzin pracy za osobną zapłatą²³.

Wszelkie dalsze działania były już tylko skutkiem tych pierwszych decyzji czy kroków. Prezes Związku Kolejowego a zarazem późniejszy przewodniczący zjazdu, inż. Lewicki, wysłał na wszystkie krańce Polski okólnik telegraficzny:

„Do wszystkich kół kolejowych Kongresówki, Galicji, Poznańskiego, Śląska i Białej Rusi od ministerium komunikacji i dyrekcji kolejowej. Związek Zawodowy warszawski zawiadamia, że zjazd delegatów od wszystkich kół, komitetów i Związków odbędzie się w Warszawie najpóźniej w połowie grudnia. Należy niezwłocznie przystąpić do wyborów na podstawie 4-przymiotnikowego głosowania, po jednym na pięciuset zainteresowanych członków. Organizacje posiadające mniej niż pięciuset, łączą się w celu wyboru wspólnego

21 J. Packan, *Związek Zawodowy Kolejarzy...*, op. cit., s. 811.

22 „Kurier Warszawski” z 19.XI.1918.

23 „Kurier Warszawski” z 20.XI.1918.

*delegata. Głos decydujący na zjeździe będą miały delegacje posiadające odpowiedni mandat z wyszczególnieniem liczby głosujących członków. Wobec doniosłości zjazdu udział delegatów wszystkich zaborów Rzeczypospolitej polskiej bezwzględnie konieczny. Zarząd Związku dzień zjazdu wyznaczył na poniedziałek 16 grudnia 1918 r.*²⁴.

Zanim przejdziemy do omówienia przebiegu I Ogólnopolskiego Zjazdu ZZK, spróbujmy bliżej zilustrować działania podejmowane w tym zakresie przez kolejarzy środowiska krakowskiego. Kolejarze okręgu krakowskiej dyrekcji wraz z kolejarzami kolei północnej już 12 listopada 1918 roku zwołali w domu własnym w Podgórzu konferencję, na której obradowano nad sprawami aprowizacyjnymi i nad uregulowaniem przyszłych stosunków na kolejach polskich²⁵.

Uchwalono następujące wnioski:

- Kolejarze domagają się od Dyrekcji kolejowych wydania natychmiast racji ziemniaków w ilości 200 kg na głowę, jak też podniesienia racji cukru na 1 i pół kg. na osobę. Wzywają rząd polski do wydania ubrania i obuwia, które zostały przyznane przez stary rząd austriacki oraz żądają od Dyrekcji kolejowej, aby leżące na składzie ubrania i obuwie przed nadejściem zimy wydać personelowi.
- Rada przyboczna przy Dyrekcji Kolejowej ma być upoważniona do rozdzielenia wszelkich towarów, nabywanych przez grupę gospodarczą przy Dyrekcji.
- Dyrekcja Kolejowa i Tymczasowy rząd wypłacać będzie w dalszym ciągu dodatki drożyzniane aż do uregulowania płac kolejarzy, zarazem wszelkie zaległości poborowe z czasów rządów austriackich mają być natychmiast wypłacone. Płace kolejarzy kolei północnej mają być zastosowane do płac Dyrekcji kolei krakowskiej, tak przy godzinnym, jak i też przy wszystkich ubocznych poborach. Koleje lokalne mają być zastosowane z płacą do kolei głównych.
- Ma być wprowadzony 8 godzinny dzień pracy według ogłoszenia rządu lubelskiego.
- Utworzy się natychmiast Centralną organizację polskich kolejarzy z siedzibą w Krakowie i wezwie się tow. Kaczanowskiego, p. Szczyrka i p. Packana do bezpośredniego wszczęcia akcji w tym celu.
- Ma być ustalona ilość mandatów do rady przybocznej przy Rządzie likwidacyjnym, przy czym konferencja zatwierdza wybranych siedmiu towarzyszy, którzy wchodzi w skład Rady²⁶.

Ostatecznie sformułowana rezolucja brzmiała:

*„Konferencja służby i robotników kolei Dyrekcji krakowskiej wita z radością utworzenie się Rządu z udziałem p. Daszyńskiego i Moraczewskiego, po których spodziewa się personel kolejowy poparcia w ciężkich warunkach pracy i od ich zasiadania w rządzie uzależnia intensywność w dalszej pracy*²⁷.

24 „Kurier Warszawski” 12.XI.1918 .

25 „Naprzód” z 14.XI.1918.

26 Ibidem

27 Ibidem

W dalszym ciągu rezolucja streszcza podane powyżej wnioski w kwestii aprowizacji i płac personelu kolejowego.

Na końcu przewodniczący przedstawił wniosek, aby zwołać na najbliższe dni ponownie drugą konferencję kolejarzy Galicji, Śląska i Królestwa w celu zamianowania, że kolejarze polscy solidaryzują się z rządem i pracować będą tylko dla Rządu stworzonego z ludu pracującego²⁸.

Następne obrady toczono w czwartek 21 listopada w sali Związku Stowarzyszenia Robotników w Krakowie. Przy pełnej Sali obradom kolejarzy przewodniczył p. Packan. Nadmienić należy, że zebrani burzą oklasków przywitali przybyłego na zebranie p. Daszyńskiego. Z zapartym tchem wysłuchano tego, który jak zaznaczono „wzniecił w nas wiarę i poczucie siły²⁹”.

Następnie p. Gryłowski złożył sprawozdanie z prac komisji, która opracowuje nowe warunki płacy i pracy dla kolejarzy wszystkich kategorii. O aprowizacji mówił p. Kluczka. W dalszym wystąpieniu p. Gryłowski podniósł sprawę zaprowadzenia 8 godzinnego dnia pracy. Pan Zborowski ówczesny Dyrektor Kolei w Krakowie, oświadczył, że zgadza się na to z wyłączeniem maszynistów i palaczy. Z kolei p. Gazur nawiązując do wywodów p. Kluczki o aprowizacji, wymienił tych panów, którzy zawinili, że kolejarze nie mają wydanych na czas ziemniaków. Uchwalono rezolucję tą samą, która była przyjęta na zgromadzeniu w Podgórzu. Wreszcie postanowiono, że kolejarze gotowi są zatrzymać ruch kolejowy, gdyby reakcja usiłowała obalić rząd Ludowy.

Trzeba tu wspomnieć, że w dniu 21 listopada 1918 r. w warsztatach głównych kolei warszawskiej odbył się wiec pracowników kolejowych z udziałem Prezesa Rady Ministrów i ministra komunikacji Moraczewskiego, którzy prosili o wybranie delegatów, z którymi omówią warunki pracy na kolejach. Przy czym zebrani ustalili, że do czasu wydania nowego rozporządzenia, które będzie uwzględniało życzenia kolejarzy, wszystko ma pozostać tak jak kolejarze zdecydowali dotychczas. W porozumieniu z ministrem Moraczewskim wybrana została reprezentacja kolejarzy do dalszych rozmów. Na spotkaniu poruszono również sprawy węgla i aprowizacji, oraz uzgodniono wysokość wypłaty zaliczki na poczet odszkodowania wojennego³⁰.

Wracając do środowiska krakowskiego kolejarzy należy zauważyć, że już w dniu 5 grudnia w Krakowie odbyła się konferencja delegatów kolejarzy. Brali w niej udział przedstawiciele z całej Galicji, Śląska i Królestwa Kongresowego. W obradach uwidatnił się antagonizm pomiędzy urzędnikami a pod urzędnikami i pracownikami kolejowymi. Urzędnicy kolejowi byli wówczas zrzeszeni w swoim związku „Urzędników Kolejowych” i zasadniczo trzymali się na uboczu od Związku pod-urzędników i pracowników, co było powodem wzmagania się w łonie środowiska kolejowego walki klasowej. Konferencja odbyła się pod hasłami ujednoczenia ogólnych dążeń, zapobieżenia rozbieżności w wystąpieniach oraz położenia kresu walce w łonie kolejarzy. Konferencja potwierdziła potrzebę utworzenia jed-

28 Ibidem.

29 „Naprzód” z 23.XI.1918

30 Ibidem.

nego związku kolejarzy na zjednoczone Państwo Polskie. Przewodniczącym związku wybrano p. Jana Packana. Podobne konferencje odbyły się w innych węzach kolejowych ówczesnej Galicji. W Stróżach 12 grudnia 1918 r. odbyło się zgromadzenie kolejarzy, na którym wybrano delegata na I Zjazd kolejarzy do Warszawy p. Piotrowskiego.

6. Wokół pierwszego zjazdu kolejarzy ZZK

Jak donosiła ówczesna prasa pierwszy zjazd delegatów kolejarzy wolnej zjednoczonej Polski rozpoczął się w Warszawie 16 grudnia 1918 r. o godz. 9.00 nabożeństwem w kościele katedralnym św. Jana, odprawionym przez ks. Niemirę. Po mszy świętej ks. Niemira, nie odchodząc od ołtarza, w ciepłych i podniosłych słowach przemówił do zebranych, kładąc nacisk, że kolejarze pierwsze swe kroki rozpoczęli od Boga³¹.

Na Sali związkowej zasiadło 264 delegatów, zarówno ze związku kolejowego, jak z Galicji i różnych kół Kongresówki. Zaproszonych gości było 101, zaopatrzonych w bilety jednorazowe 752. Prezes Związku inż. Michał Lewicki, witając zjazd, zagał obrady, a następnie przedstawił kandydatów do prezydium w osobach: Przewodniczący – Józef Grzybowski z Galicji, zastępcy przewodniczącego: Stefan Wiktor z Lwowa, Jan Krzeczkowski z Radomia i Józef Odrobina z Warszawy, sekretarze: Jan Kosoń z Krakowa, Wacław Borkowski z Warszawy, Erazm Majewski z Warszawy i Włodzimierz Varcely ze Lwowa³².

Pierwszy zabrał głos premier Moraczewski przedstawiając rozpaczliwy stan kolejnictwa i całego kraju. W tym kontekście zaznaczył, że:

„Nawet słownictwo kolejarzkie było do tej pory u nas obce. Trzeba je odbudować i rozbudować. Praca ta oprzeć się musi o zorganizowaną społeczność pracowników. Związki i zrzeszenia muszą wziąć na się ten obowiązek. Ogrom pracy jest przed nami. Państwo polskie może stanąć w pełni swego rozkwitu tylko przy wspólnym wysiłku. Wysiłek ten musi być ogromny. A tym, którzy podjęli się tej pracy, rzuca się przez zawiść, przez nienawiść wszystkie przeszkody pod nogi. Ale mam niezłomną wiarę w siłę narodu, w siłę ludu polskiego. Trudności te przezwyciężymy”³³.

Następnie przemawiał minister handlu i przemysłu ob. Iwanowski. Podkreślił on ogromną rolę kolejnictwa w życiu kraju:

„Połączenie sprawną siecią kolejową wszystkich ziem polskich będzie rzeczywistym połączeniem Polski. Doświadczenie organizacyjne kolejarzy galicyjskich, zapał i wytrwałość kolejarzy królewiaaków, doświadczenie i zdolności organizacyjne poznaniaków, dadzą te niezbędne dziś źródła siły dla budowy Ludowej Wolnej Zjednoczonej Polski w zakresie kolejnictwa. Idziemy w jasną, świetlaną przyszłość — powrotu do przeszłości niema”³⁴.

31 „Naprzód” z 20. XII.1918

32 Ibidem

33 Ibidem

34 Ibidem

Jako przedstawiciel personelu kolejowego Galicji przemawiał p. Kaczanowski. Dał on wyraz gorącym uczuciom radości, że nareszcie jesteśmy wolni.

„My wolny naród przystępujemy do, porządkowania stosunków. Musimy baczną zwrócić uwagę na podniesienie materialnego stanu pracowników kolei. Polska oprzeć się ma nie o robotnika wyzyskiwanego i przygnębionego, lecz o lud szczęśliwy. Na tym spiżowym fundamencie niewzruszona stanie ojczyzna. Dzięki temu, że Rząd nasz idzie ręką w rękę z ludem pracującym, dzięki charakterowi naszego rządu — stało się, że sami kolejarze ich związek będąc decydować o naszym losie. Polska daje przykład światu, jak należy traktować klasę pracującą”³⁵.

W drugim dniu obrady toczyły się nad wnioskami, składanymi przez poszczególnych uczestników i natury lokalnej. Spokój i harmonia towarzyszyły obradom do chwili rozpoczęcia debat nad projektem statutu Związku, przedstawionym przez prezesa komisji statutowej z Galicji. Projekt ten był pierwotnie opracowany: jeden w komisji Związku warszawskiego, a drugi w komisji wyłonionej z delegatów z Galicji, następnie projekty były uzgodnione³⁶.

Z poprawkami do statutu i z motywami poprawek wystąpił Kaczanowski. Przy czym należy zauważyć, że już przy debatach nad 1 punktem o „charakterze Związku”, kiedy przeszedł dodatek, głoszący, że Związek, jako stowarzyszenie pracujących, czuje się solidarny z całą zorganizowaną masą pracującą w dążeniu do ekonomicznego i moralnego podniesienia klasy pracującej, część delegatów prawicowych zaczęła wystawiać coraz to nowe wnioski, uniemożliwiając prowadzenie obrad³⁷.

Już wtedy zarysowały się sprzeczności. Delegaci reprezentujący byłych galicyjskich urzędników wysuwali coraz to nowe żądania. Jedno z takich żądań było związane ze zmianą prezydium zjazdu, które uważano za stronicze. Wszystkie wystąpienia tej grupy delegatów galicyjskich nie uzyskały większości. Czując, że nic nie wskórają, delegaci przedwcześnie opuścili salę obrad, umożliwiając dalszą pracę nad statutem. Statut uznano za stały i przesłano do komisji wyłonionej na zebraniu dla opracowania³⁸.

W trzecim dniu miały miejsce:

- 1) zatwierdzenie statutu Związku,
- 2) wybory zarządu.

Wobec niezgodnienia statutu Związku była wyłoniona komisja, która udała się na swoje posiedzenie. Z tego powodu zmieniono porządek dzienny i zebranie zajęło się wyborami całego szeregu komisji:

- 1) płac, tj. ustanowienia czasowych stawek pensji dla Kongresówki. Galicjanie nie biorą udziału w tej komisji, gdyż mają już ustalone płace;
- 2) sanitarno-lekarskiej;
- 3) dyscyplinarno-sądowniczej;
- 4) szkolnictwa zawodowego i kulturalno-oświatowego;
- 5) emerytalnej,

35 Ibidem

36 „Naprzód” z 22.XII.1918.

37 Ibidem

38 Ibidem

- 6) ochrony i inspekcji pracy,
- 7) windykacyjnej, mającej ustanowić sposób wydostania należnych sum kolejarzom od rządów austriackiego i rosyjskiego;
- 8) ekonomicznej, do prac, której ma wejść i aprowizacja;
- 9) Straży Kolejowej – diskutowano nad projektem Ustawy o Straży Kolejowej³⁹.

W teatrze grano „Wyzwolenie” Wyspiańskiego.

W artykule zarysowano okoliczności zwołania pierwszego zjazdu ZZK. Zjazd kolejowy, po siedmiodniowych obradach zakończył się w niedzielę 21 grudnia 1918 r. Trzeba zauważyć, że Zjazd nie zaznaczył się ani powzięciem ważniejszych postanowień, ani ustanowieniem nowych doniosłych projektów. Wybrano zarząd Związku. Na prezesa wybrano inż. Kruszewskiego z Warszawy. Zastępcą jego, wiceprzewodniczącym, został p. Kazimierz Michniewicz, oraz dwaj wiceprezesi pp.: Jan Paczkan z Krakowa i Mieczysław Sułkowski z Warszawy. Sekretarzem generalnym został p. Kazimierz Kaczanowski z Krakowa. Sekretarzem prezydium zostali pp. Erazm Majewski z Warszawy i Jan Gryłowski z Krakowa. Na skarbnika powołano p. Mikołaja Nakoniecznego z Warszawy, na jego zastępcę p. Bronisława Lachowicza. Członkami komitetu zostali pp.: J. Odrobina z Warszawy, Paweł Ołtarzewski z Pruszkowa, T. Różański z Warszawy, R. Szymański z Warszawy, Ignacy Pażucha z Nowego Sącza, Kozłowski z Warszawy, Szałasny ze Stanisławowa i K. Krawicz z Galicji.

Ponieważ opracowanie stawek zarobkowych dla pracowników kolejowych było sprawą zasadniczej wagi i sprawy te musiały być rozważane z wielką znajomością fachową, zjazd, nie mogąc tego ostatecznie zdecydować z braku czasu, przyjął uchwałą projekt komisji przygotowawczej, a także projekt komisji stawkowej zjazdu i przekazał zarządowi związku, który natychmiast po świętach miał wyłonić z pośród członków zarządu, z uwzględnieniem sekcji fachowych, komisję, do której mieli wejść także przedstawiciele ministerstwa komunikacji, skarbu i pracy. Komisje te w terminie do 15 lutego 1919 r. miały sprawę ostatecznie załatwić, Co zaś do wynagrodzenia robotników dniówkowych, nie etatowych, sprawę tę powierzono p. Knopffowi przewodniczącemu w komisji pracy. Do czasu zaś ustalenia wysokości płacy, pracownicy otrzymywać mieli na poczet pensji 300 do 600 marek miesięcznie.

Czy delegaci zjazdu mieli świadomość, że uczestniczą w zjeździe ogólnopolskim? Wydaje się, że nie zawsze. W dokumentach zjazdu można znaleźć opis odniesień, co do roli zjazdu.

Delegacji z Małopolski (Galicji) i Śląska tudzież Kongresówki wnieśli pisemny protest następującej treści:

- 1) Odmawiamy pierwszemu zjazdowi delegatów kolejarzy wolnej, zjednoczonej Polski otwartemu dnia 16 grudnia 1918 roku w Warszawie, właściwości i znaczenia zjazdu, reprezentującego wolę ogółu kolejowców,

39 Ibidem

tem mniej zjazdu mającego moc obowiązującą dla wszystkich kolejarzy na ziemiach polskich;

- 2) Stwierdzamy, że wszelkie uchwały i rezolucje zjazdu, co do organizacji zawodowej kolejarzy, ich stosunku do państwa, rządu i zarządu kolejowego, ich praw i obowiązków, płac, świadczeń itp. Czy uchwalone, czy wypracowane, mogą mieć miejsce tylko znaczenie informacyjno-doradcze dla przyszłego prawidłowo zwołanego zjazdu;
- 3) Uważamy, że uchwały, które zapadły lub zapaść miały, będą wyrazem nie ogółu kolejarzy, lecz tylko pewnej ich grupy politycznej.

Po wyszczególnieniu powodów do złożenia tego protestu następuje szereg podpisów.

Po wyszczególnieniu powodów do złożenia tego protestu znajdziemy i takie stwierdzenie:

„Z uwagi na ciężkie położenie kraju pod względem ekonomicznym, co skomplikuje jeszcze nadmierne podwyższenie płac i wzrost ogólnej drożyzny w kraju przeciwko normom płac opracowanych i proponowanych przez komisję protestującą”.

Przed opuszczeniem sali zaintonowano hymn „Boże coś Polskę”, po czym grupa członków lewicy odśpiewała „Czerwony Sztandar”. Tak się skończył I Zjazd ZZK.

Zamiast podsumowania

W swoich rozważaniach nad rolą związków zawodowych, św. Jan Paweł II, tak określa ich rolę:

„Drodzy robotnicy, nigdy nie będziecie mogli osiągnąć najlepszych rozwiązań waszych problemów, jeżeli każdy z was pozostanie w izolacji. Aby móc uczestniczyć w rozwiązywaniu problemów społecznych, posiadacie również prawo tworzenia stowarzyszeń bądź związków zawodowych, których celem jest obrona żywotnych interesów ludzi pracujących w różnych zawodach”

Bibliografia

Czasopisma

- [1] „Inżynier Kolejowy”, nr 11 z 1.XI.1928r.
- [2] „Kurier Warszawski” 12.XI.1918.
- [3] „Kurier Warszawski”, 10.XI.1918.
- [4] „Naprzód z 20.XII.1918
- [5] „Naprzód” z 14.XI.1918.
- [6] „Naprzód” z 22.XII.1918.

Literatura

- [1] Błoński J., Pamiętniki, Kraków 1981.
- [2] Kapis M., Keler D., Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989, Rybnik 2015.

-
- [3] Krauze-Jaworska H., Zarys historii Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP 1918-1939, Warszawa 1968.
 - [4] Markiewicz S., Chrześcijaństwo a związki zawodowe, Warszawa 1985, s. 140-166.
 - [5] Mrocza L., Galicji rozstanie z Austrią, Kraków 1990.
 - [6] Packan J., Związek Zawodowy Kolejarzy- to mój związek, (w) PPS Wspomnienia z lat 1918-1939, t. 2, Warszawa 1987.
 - [7] Poseł E. K. (J. Moraczewski), Przewrót w Polsce, Kraków 1919.
 - [8] Wróbel P., Listopadowe dni 1918. Kalendarium narodzin II Rzeczypospolitej, Warszawa 2018.
 - [9] Żarnowski J., Strajk kolejarzy w lutym – marcu 1921r. Kwartalnik Historyczny, nr 1.

