

## ETYKA ZAWODOWA

---

---

**Stanisław Korusewicz**

inż. emeryt. tel.: 18 441 07 53, e-mail: henkor@op.pl

---

---

***Streszczenie.** Autor opisuje tradycje etyki zawodowej różnych zawodów. Swoje opracowanie poświęca tradycjom nowopowstałego z początkiem XIX wieku zawodowi kolejarza. W swoim opracowaniu skupia się na zawodach występujących w Warsztatach Kolejowych w Nowym Sączu. Tu w materiałach archiwalnych zachowały się roty ślubowań, które przez lata składali kolejarze podejmujący pracę w tych jakże odpowiedzialnych zawodach.*

**Słowa kluczowe:** kolejarz, etyka zawodu, ślubowanie

Tradycje etyki zawodowej sięgają starożytności. W miarę postępowania społecznego podziału pracy powstawały nowe zawody, doskonaliły się sposoby ich wykonania oraz powstawały tajemnice ich wykonywania.

W miarę upływu czasu zaczęły powstawać naprzód nie pisane, a utrwalane przez obyczaj różne zasady i normy postępowania w danym zawodzie. Począwszy od średniowiecza, w miarę rozwoju organizacji cechów, pojawiły się już pisane reguły określające wymogi kwalifikacyjne oraz różne zasady osiągnięcia kwalifikacji. Miało to na celu głównie zachowanie tajemnic zawodowych.

Czas jednak płynie nieubłagalnie, wraz z nim zmienia się problematyka etyki, która wciąż ulega przeobrażeniom i rozszerzeniu.

Każdy zawód cechują różne kryteria, które pozwalają wyróżnić poszczególne zawody, trzeba więc je wyróżnić. Do tych kryteriów wyróżniających różne zawody są kwalifikacji i funkcje pełnione przez ich przedstawicieli oraz wspólny dla danej kategorii zawodowej stosunek do narzędzi i przedmiotu pracy. Stąd też potrzeba ciągłej modyfikacji kodeksów postępowania i to nie tylko w grupie zawodów o dużej społecznej doniosłości. I tak pomалу każde środowisko zawodowe przyjmuje pewne normy postępowania związane z charakterem pełnionej pracy. W miarę rozwoju techniki, technologii powstają nowe zawody, a stare zanikają.

W XIX wieku powstała kolej. Trzeba było wymyśleć cały szereg nazw, ale też i zawodów. Tak powstał zawód kolejarza, który jest jednym z tych, które można określić jako zawód zaufania społecznego.

Podróźni udający się w drogę koleją codziennie powierzają kolejarzom swoje życie, a Państwo zaufało i powierzyło im określoną część majątku narodowego. Stąd też potrzeba utworzenia własnego kodeksu wynikającego ze specyfiki

pracy na kolei. Do specyficznych cech wyróżniający etos zawodu kolejarza należą:

- 1) szczególną sumienność w wykonywaniu pracy,
- 2) punktualność,
- 3) spolegliwość jako podstawowy wyznacznik kultury obsługi podróżnych,
- 4) bezwzględne przestrzeganie dyscypliny wynikającej z przepisów, regulaminów i poleceń przełożonych,
- 5) absolutne zachowanie trzeźwości w pracy.

Przyglądając się bliżej tym cechom, w pierwszej chwili możemy określić je jako banalne, ale właśnie w odniesieniu do zawodu kolejarza obok innych zawierających się w etyce, ogólnoludzkie nabierają szczególnego znaczenia.

- ad 1) Od sumienności, dokładności, rzetelności pracy kolejarza zależy życie i bezpieczeństwo podróżnych i kolejarzy, bezpieczeństwo przewożonych ładunków i taboru, sprawność infrastruktury, którą kolejarze utrzymują.
- ad 2) Punktualność obowiązuje w pracy i poza nią wszystkich ludzi, ale w pracy kolejarza punktualność jest wymogiem szczególnym, mającym wpływ na bezpieczeństwo, a wśród podróżnych kształtuje zaufanie do kolei.

Podobnie jest w przypadku pozostałych punktów wymienionych powyżej.

Dlatego kształtowanie się etyki zawodowej powinno być procesem ciągłym. U pracowników kolei powinno się rozbudzić potrzebę jej przestrzegania. Powinno się rozbudzić dumę z przynależności do zawodu, która tworzy honor zawodu kolejarza, sprzyja stabilizacji w tym zawodzie, ale także kształtuje kulturę pracy i jeden z najważniejszych elementów - kulturę obsługi pasażera.

Przepisy<sup>1</sup> określają obowiązki kolejarza „w stosunku do publiczności, a w szczególności do osób korzystających z usług kolei, pracownik powinien postępować bezstronnie i bezinteresownie, w granicach dopuszczalnych służyć im radą i pomocą, zachowywać się uprzejmie lecz stanowczo, nie dopuszczając do naruszenia istniejących przepisów. W razie zaś przekroczenia ich spowodować pociągnięcie winnych do odpowiedzialności”.

Pracownik powinien w służbie i poza służbą strzec powagi swego stanowiska, zachowywać się w służbie zgodnie z wymaganiami karność służbowej i zaniechać wszystkiego, co mogłoby zakłócić należyty bieg pracy na kolejach lub normalny tok urzędowania. Jakby to byłyoby dobrze gdyby wszyscy pracownicy PKP przestrzegali tych od dawna w ich pragmatyce służbowej zapisanych norm etyki zawodowej. Obsługa podróżnych byłaby o wiele lepsza. Niestety na tle praktyki ostatnich lat widoczne są znaczne odstępstwa od norm etyki zawodowej kolejarzy w istotny sposób pogarszające warunki podróży klientów PKP.

Wracając do historii.

Po skończeniu stażu pracy na każdym stanowisku, kolejarz musiał złożyć przysięgę lub ślubowanie. Poniżej przedstawiono rotę przysięgi lub ślubowania, składanego w różnych okresach czasu przez pracowników Warsztatów Kolejowych

<sup>1</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945r. (Dz. U. R. P. nr 52/1945 poz.299) w którym znajduje się ważny do dnia dzisiejszego zalecenia dla wszystkich pracowników PKP (Pragmatyka Kolejowa)

w Nowym Sączu. Są to wierne kopie dokumentów znajdujących w teczkach osobowych niektórych kolejarzy, zachowanych w Archiwum Państwowym w Krakowie, oddział Nowy Sącz, za wyjątkiem pierwszej roty zapisanej w Dienstordnung Bedienstetlin k. k. Staatsbahnen Krakau 1913 (ordynacja służbowa dla krajowców CK. Austr. kolei państwowych, Kraków 1913).

Ten jakże ważny dla każdego pracującego kolejarza ceremoniał miał zawsze uroczystą oprawę. Przestrzegano zasady aby owo Przyrzeczenie Służbowe, czy jak później zwano Akt Ślubowania składano na ręce znaczących osób. W skład ludzi zaufania wchodził dyrektor miejscowych Warsztatów Głównych lub jego zastępca, kierownik działu, gdzie ubiegający się miał pracować, mistrz lub majster ślubującego.

Po złożeniu przysięgi każdy z ubiegających się składał czytelny podpis na specjalnym formularzu z wydrukowanym tekstem rotы potwierdzającym ten fakt, podpisami świadków tego wydarzenia oraz datę i miejscowość gdzie to nastąpiło.

W poniższym tekście liczby poprzedzające każdy tekst, są datami dziennymi danego dokumentu.

Zwyczaj ale ten zwyczaj odszedł w niepamięć z początkiem lat sześćdziesiątych XX wieku.

Roty przysięgi służbowej w różnych okresach brzmiały:

### **Rok 1913**

*Przysięgam Bogu Wszechmogącemu i na swój honor i uczciwość, że będę Najjaśniejszemu Panu Księciu i Monarsze Franciszkowi Józefowi I z Bożej łaski Cesarzowi Austrii, Apostolskiemu Królowi Węgier, Królowi Czech, Dalmacji, Krocacji, Sławonii, Galicji, Lodomerii i Illirgi, Arcyksięciu Austrii itd. itd., a po nim Jego Najdostojniejszym Potomkom, Dzieńdzicom z Jego Najwyższego Rodu i Krwi, być niezłomnie wiernym i posłusznym.*

*Przysięgam, że będę niezłomnie stał na straży zasadniczych ustaw prawa, że sumiennie wykonywać będę swoje osobiste, określone obowiązki służbowe, że przy tem będę miał ciągle na oku tylko dobro służby Jego Cesarskiej Mości i Państwa, że ustawom oraz otrzymanym rozkazom przełożonych poddam się obocho i posłuszenie, że przy wykonywaniu służby będę powodował oszczędność i że tajemnicę urzędową wiernie zachować będę.*

*Przysięgam, że w swoich czynnościach służbowych zastosuję się ściśle do przepisów wydanych w celu utrzymania porządku, regularności i bezpieczeństwa ruchu w przedsiębiorstwie kolejowym, tudzież o ile telegrafy kolejowe służyć mają także na przesyłanie depesz rządowych i prywatnych, że przestrzegać będę w tej mierze już wydanych, lub wydać się mających i wynikających stąd zobowiązań, będę wypełniał sumiennie i czuwał w miarę swoich obowiązków nadtem, aby przepisy te wszyscy ściśle wypełniali.*

*Przysięgam również, że do żadnego zagranicznego towarzystwa o celach politycznych, ani obecnie nie należę ani w przyszłości należęć nie będę. Przysięgam, że wszelkie sprawy odnoszące się do ruchu kolejowego w czasie wojny, jako też wszelkie z ruchem tym w związku będące podręczniki i zarządzenia przygotowawcze, o których się dowiem, czy też z własnego spostrzeżenia czy też od drugich, zachować będę wobec każdego w najściślejszej tajemnicy, że wedle sił i swojej najlepszej wiedzy, będę się starał zapobiegać zawsze, wszędzie, aby się osoby niepowołane i przez przełożonych niewskazane o tych sprawach względnie o podręcznikach*

*i zarządzeniach przygotowywanych dowiedzieć nie mogły. To mi właśnie odczytano i co należycie zrozumiałem powinien i chcę wypełniać sumiennie. Tak mi Panie Boże dopomóż.*

16.11.1922

*Przysięgam Panu Bogu Wszchemogącemu, że na powierzonym mi stanowisku urzędowym przyczyniać się będę w mym zakresie działania ze wszystkich sił, do ugruntowania wolności, niepodległości i potęgi Rzeczypospolitej Polskiej, której zawsze służyć będę; wszystkich obywateli kraju w równym mając zachowaniu, przepisów prawa strzec będę pilnie, obowiązki mego urzędu spełniać gorliwie i sumiennie, polecenia mych przełożonych wykonywać dokładnie, a tajemnicy urzędowej dobowam. Tak mi Panie Boże dopomóż.*

17.06.1924

*W służbie Polskich Kolei Państwowych ślubuję uroczyście w obliczu Pana Boga Wszchemogącego w Trójcy Świętej Jedynej (wyrazy podkreślone tylko dla pracowników chrześcijan) Rzeczypospolitej Polskiej na każdym miejscu służyć, przełożonych swoich słuchać, dawane mi rozkazy i przepisy wypełniać i ściśle przestrzegać tajemnic służbowych.*

20.11.1930

*Przyrzekam, że Rzeczypospolitej Polskiej wiernie służyć będę, że dobro publiczne według najlepszego rozumienia, zawsze mieć będę na uwadze, że przepisów prawa i postanowień rządowych i przedsiębiorstwa P.K.P. ściśle przestrzegać będę, że obowiązki mego stanowiska spełniać będę gorliwie i sumiennie, że przyczyniać się będę ze wszystkich sił do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego, że polecenia służbowe zwierzchników dokładnie wykonywać będę, że tajemnicy urzędowej szczególnie w sprawach dotyczących ruchu kolejowego na wypadek wojny, wiernie dobować.*

18.04.1946

*Pomny dobra Rzeczypospolitej Polskiej ślubuję, że na powierzonym mi stanowisku urzędowym przyczyniać się będę w mym zakresie działania ze wszystkich sił do ugruntowania wolności, niepodległości i potęgi demokratycznego Państwa Polskiego, któremu wiernie służyć będę.*

*Ślubuję stać na straży konstytucji z dnia 17 marca 1931 r. oraz praw ustanowionych przez Krajową Radę Narodową, jako Naczelną Władzę Ustawodawczą Odrodzonego Państwa Polskiego.*

*Ślubuję obowiązki urzędu mego spełniać gorliwie i sumiennie, polecenia mych przełożonych wykonywać dokładnie, tajemnicy urzędowej przestrzegać, a w postępowaniu swoim kierować się zasadami uczciwości i równości społecznej.*

20.01.1948

*Ślubuję, dobro Rzeczypospolitej Polskiej zawsze mając na uwadze, na powierzonym mi stanowisku służbowym przyczyniać się w moim zakresie działania ze wszystkich sił do ugruntowania wolności, niepodległości i potęgi demokratycznego Państwa Polskiego, któremu wiernie służyć będę.*

*Ślubuję stać na straży i ściśle przestrzegać Ustaw Konstytucyjnych, wszelkich innych praw Rzeczypospolitej i przepisów władz przedsiębiorstwa P.K.P.*

*Ślubuję, obowiązki służbowe spełniać gorliwie i sumiennie, polecenia swych przełożonych wykonywać dokładnie, przyczyniać się ze wszystkich sił do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego, tajemnicy służbowej, szczególnie w sprawach dotyczących przygotowania kolei do potrzeb ochrony państwa, wiernie dochować oraz w służbie i poza służbą kierować się zasadami honoru, uczciwości i równości społecznej i zachowywać się zgodnie z wymaganiami lojalności państwowej.*

