

Wynagrodzenie pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe – zagadnienia podstawowe

W niezwykle intensywnej, acz słabo rozpoznanej, dyskusji o sposobie funkcjonowania kolei w okresie międzywojennym często zwracano uwagę na biurokratyzację polskiego kolejnictwa. To, co stanowiło o pewnego rodzaju nowoczesności jeszcze w XIX w.¹, w kolejnym stuleciu było już przeszkodą. Biurokracja, rozumiana jako skutek państwowego w przeważającej części charakteru kolei, skutkować musiała (po części dla wygody, po części z powodów wojskowych) ścisłym zrównaniem kolejarzy i urzędników². Pobieżna nawet analiza przepisów dotyczących międzywojennej kolei pozwala na wskazanie, że większość z nich (zwłaszcza przed 1928 r.) dotyczyła spraw personelu. Trudno się temu dziwić, międzywojenne PKP zatrudniało powyżej 100 tys. pracowników. To była rzesza, która mogła przeforsować swoje zdanie.

Z drugiej jednak strony w środowisku inżynierów kolejowych pojawiały się głosy, że ściśle administracyjna metoda traktowania kolejarzy (jako kolejną, bardzo liczną, grupę pracowników państwowych) ograniczała funkcjonowanie kolei. Józef Gieysztor za Stanisławem Felszem cytuje jedną z przyczyn problemów polskich kolei: „(złych warunków dla przyciągania sił fachowych): wtłoczenie kolejarzy w ogólne ramy hierarchiczne urzędów państwowych, co powoduje zbyt małe gradacje w wynagradzaniu pracowników i uniezależnienie wysokości płacy od zakresu wykonywanej pracy. Tak np. w tym samym stopniu VI figurują: naczelnik parowozowni, jego zwierzchnik – naczelnik oddziału mechanicznego, i zwierzchnik tegoż – zastępca naczelnika wydziału. Przy braku jakiegokolwiek różniczkowania w płacy nie ma zachęty do wybijania się, a nawet przeciwnie – dzięki premjom, wypłacanym pracownikom wykonawczym, administracja Dyrekcji jest gorzej płatna od podległych jej

¹ M. Jarząbek, *Kolej na Górnym Śląsku w XIX wieku jako miejsce pracy*, w: *Zrozumieć Śląsk*, red. D. Keller, B. Kloch, Rybnik 2012, s. 27–30.

² M. Jarząbek, D. Keller, *Rozdział wprowadzający*, w: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 23–26.

organów na linii”³. Wydaje się, że międzywojenna kolej nie poradziła sobie do końca z tym dylematem: czy była kolejnym urzędem państwowym, czy przedsiębiorstwem, z dość konkretnie ustalonymi celami gospodarczymi. Pod względem ekonomicznym była przedsiębiorstwem, jednak zasady regulujące samo jej funkcjonowanie (sprawy techniczne, polityka taryfowa, gospodarka personalna) były próbą połączenia rozwiązań typowych dla urzędu i przedsiębiorstwa⁴.

Prezentowany artykuł w swoich zamierzeniach ma ukazać (na ile to możliwe) wysokość zarobków międzywojennych kolejarzy, która w powszechnym rozumieniu uchodzi za znaczną na tle innych grup pracowników najemnych. Chodzi tutaj o wskazanie zróżnicowania wysokości wynagrodzenia pomiędzy różnymi grupami kolejarzy i pokazanie elementów je tworzących. W swej istocie będzie to zatem próba systematyzacji wiedzy i wskazania czynników kształtujących wysokość zarobków poszczególnych grup kolejarzy. Podstawą analizy będzie sytuacja osób zatrudnionych na różnych zasadach przez przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe. Dlatego przedstawiona zostanie sytuacja po 1926 r. Wszelkie odwołania do wcześniejszej sytuacji będą wiązały się z tym założeniem i będą miały na celu lepszą prezentację sytuacji pracowników przedsiębiorstwa.

Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe zostało powołane 24 IX 1926 r.⁵ Zagadnienie wyodrębnienia kolei z budżetu państwa było podejmowane już wcześniej (przede wszystkim na fali naprawy finansów państwa), a skutkiem tego było m.in. wydanie wcześniejszego rozporządzenia prezydenta z 28 XII 1924 r.⁶, które jednak już w następnym roku zostało zniesione⁷. Akt prawny z 1926 r. przewidywał m.in. funkcjonowanie Generalnej Dyrekcji przedsiębiorstwa. W 1930 r. opublikowano jednak obszerną nowelizację, która przyniosła likwidację tego pomysłu⁸. W kolejnych latach przedsiębiorstwo działało

³ J.G., *Główne wady organizacyjne Polskich Kolei Państwowych*, „Polska Gospodarcza” 1931, nr 32, s. 1206; S. Felsz, *Główne wady organizacyjne Polskich Kolei Państwowych*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 7, s. 205–208.

⁴ Przykłady dyskusji: D. Keller, *Państwo a przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe (zagadnienia wstępne): dyskusje o funkcjonowaniu skomercjalizowanego przedsiębiorstwa (1924–1939)*, w: *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 35–65; ale też: *idem*, *Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922–1939. Geneza, podstawy prawne, organizacja i funkcjonowanie*, Rybnik 2013.

⁵ Dz.U. RP 1926, nr 97, poz. 568.

⁶ Dz.U. RP 1924, nr 116, poz. 1034.

⁷ Dz.U. RP 1925, nr 86, poz. 589.

⁸ Dz.U. RP 1930, nr 82, poz. 641; tekst jednolity: Dz.U. RP 1930, nr 89, poz. 705; *Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 1.

z wyodrębnionym budżetem, jednakże pod względem administracyjnym było ściśle podporządkowane Ministerstwu Komunikacji.

Kategorie pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe

W ogólnych aktach prawnych używano określeń wynikających z przepisów personalnych, dzielących pracowników na kilka grup. Podział ten, co do zasady, obejmował pracowników: etatowych, stałych (nazywanych również nieetatowymi) oraz praktykantów (po 1934 r.). Poza tą klasyfikacją znajdowali się nieobjęci tymi przepisami pracownicy czasowi, zatrudniani w razie potrzeby i opłacani według stawek rynkowych.

Tabela 1. Kategorie pracowników PKP

Rok	Kategoria pracowników
1927	Etatowi (zatrudniani na podstawie mianowania)
	Nieetatowi, tj.: kandydaci na pracowników etatowych z wyższym lub średnim wykształceniem; pracownicy kontraktowi; pracownicy nieetatowi stali, dziennie płatni oraz pracownicy nieetatowi niestali, próbnii
1929	Etatowi (ale wyłącznie według nowych kategorii, osoby pozostające na stanowiskach poza klasyfikacją zachowują je <i>ad personam</i>)
	Kandydaci na pracowników etatowych (do tej kategorii zakwalifikowano również pracowników nieetatowych, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia pełnili służbę na stanowiskach etatowych i posiadali wymagany staż oraz kandydatów referendarskich i pozostałych kandydatów)
	Pracownicy nieetatowi (dotychczasowi pracownicy stali, dziennie płatni)
1934	Etatowi
	Stali
	Praktykanci

Źródło: *Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok eksploatacyjny 1927*, Warszawa 1928, s. XLI; Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 VII 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. RP 1929, nr 57, poz. 447, § 1–3; Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 I 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 23, § 1–7.

Ponadto pracownicy przedsiębiorstwa byli podzieleni według grup uposażenia. Regulowały to następujące przepisy: Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 II 1921 r. (niepublikowane, o klasyfikacji pracowników

kolei państwowych pomiędzy szczeblami uposażenia) oraz Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 21 I 1925 r. o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych⁹ – z niewielką zmianą § 40 ust. 1 rozporządzenia z 1934 r.¹⁰ Poniżej, przykładowo, podano zaszerogowanie do poszczególnych kategorii płacy pracowników niestałych, dziennie płatnych według ustawy uposażeniowej z 1923 r.

Tabela 2. Podział zajęć służbowych pracowników niestałych, dziennie płatnych PKP na kategorie płacy

Kategoria	Rodzaje pracowników
I	Zegarmistrz, zecer
II	Prowizoryczny pomocnik werkmistrza po rocznej służbie; kierownik partii (co najmniej trzech pomocników), rzemieślnik wyzwolony o szczególnej kwalifikacji zawodowej, litograf
III	Prowizoryczny pomocnik werkmistrza, prowizoryczny mostomistrz II klasy, prowizoryczny podasytyst, elew kolejowy (aspirantka) lub pomocnicza siła biurowa (kasowa lub ekspedycyjna) pod warunkiem pełnienia samodzielnej służby na przewidzianym w wykazie etatów stanowisku podasystenta lub asystenta, rzemieślnik wykwalifikowany, szofer, drukarz
IV	Elew kolejowy (aspirantka), pomocnicza siła biurowa (kasowa, ekspedycyjna) o dobrych kwalifikacjach, maszynistka o szczególnych kwalifikacjach, prowizoryczny maszynista elektrowni II klasy, prowizoryczny pomocnik maszynisty II klasy, prowizoryczny maszynista II klasy stałych maszyn, prowizoryczny maszynista wozu motorowego, prowizoryczny magazynier, prowizoryczny wozomistrz II klasy, prowizoryczny elektromonter II klasy, prowizoryczny monter sygnalizacji II klasy, rzemieślnik wyzwolony, przemywacz parowozów
V	Prowizoryczny kancelista (kancelistka), maszynistka wykwalifikowana, pomocnicza siła biurowa (ekspedycyjna, kasowa), przodownik robotników w warsztatach głównych lub podręcznych, przodownik czyścicieli maszyn, przodownik czyścicieli wagonów, przodownik ładowników węgla, przodownik robotników w magazynie towarowym, przodownik robotników w magazynie zasobów, przodownik robotników w gazowni lub elektrowni, wydawca zasobów, czyściciel dymników, palenisk i popielników parowozów, pomocnik przy maszynach stałych, pomocnik kotlarski, smarownik wagonów, rzemieślnik bez listu wyzwolenia, pomocnik odlewacza, robotnik przy nabijaniu akumulatorów i przy przebijaniu rur, pomocnik monterski, przodownik w służbie drogowej, prowizoryczny nadzorca przewodów

⁹ Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei [Komunikacji]) (dalej: Dz.Urz. MK) 1925, nr 2, poz. 7.

¹⁰ Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 24.

VI	Prowizoryczny pomocnik kolejowy, prowizoryczny przetokowy, prowizoryczny hamulcowy, prowizoryczny zwrotniczy II klasy, prowizoryczny pomocnik torowy, prowizoryczny palacz parowozowy II klasy, prowizoryczny palacz parowozowni, prowizoryczny palacz II klasy stałych maszyn, prowizoryczny palacz elektrowni II klasy, prowizoryczny woźny, prowizoryczny strażnik kolejowy, prowizoryczny dróżnik, prowizoryczny telefonista (telefonistka), ogrzewacz wagonów, robotnik kwalifikowany, robotnik egzaminowany pełniący zastępstwa za pracowników etatowych grupy XIII lub wyższych, robotnik kwalifikowany utrzymania urządzeń zabezpieczających ruch pociągów, robotnik kwalifikowany przy utrzymaniu przewodów słabego i silnego prądu, robotnik kwalifikowany w gazowni i elektrowni, robotnik kwalifikowany obsługujący obrotnice, przesuwnice lub żurawie, robotnik kwalifikowany w drukarni i litografii, robotnik kwalifikowany w magazynie towarowym, robotnik kwalifikowany w służbie mierniczej, robotnik kwalifikowany w zakładzie impregnowania), strażnik rogatek, węglarz, lampiarz
VII	Robotnik niekwalifikowany po roku pracy
VIII	Robotnik niekwalifikowany

Źródło: Dz.U. RP 1923, nr 137, poz. 1142, tab. C.

Podstawowe przepisy regulujące zatrudnianie i wynagrodzenie pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe

Pracownik PKP podlegał przede wszystkim przepisom dwóch jednolitych dla całej Polski tzw. pragmatyk służbowych. Pierwsza z nich została wydana dopiero w 1929 r.¹¹, kolejna w 1934 r.¹² Wcześniej obowiązywały różnorodne, wielokrotnie zmieniane, przepisy dawnych państw zaborczych¹³. Regulowały

¹¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 VII 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. RP 1929, nr 57, poz. 447.

¹² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 I 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 23.

¹³ Do czasu wydania przepisów o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (pragmatyki) w 1929 r. w sprawach personalnych (poza ustawą z 1923 r. i aktami wykonawczymi do niej) obowiązywały następujące akty prawne: na terenie byłego Królestwa: Tymczasowe przepisy służbowe dla urzędników polskich z 11 VI 1918 r. (Dziennik Praw Państwa Polskiego 1918, nr 6); Wilno: Tymczasowe Przepisy ogólne o służbie na PKP w okręgu Dyrekcji Wileńskiej (Dziennik Rozporządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie 1920, nr 2); Małopolska: Ordynacja służbowa dla kolejowców C.K. austriackich kolei państwowych (Pragmatyka) z 1913 r. oraz rozporządzenie ministra kolei żelaznych z 5 VIII 1922 r. w sprawie tymczasowego zaopatrzenia pracowników polskich kolei państwowych w byłym zaborze austriackim w razie nieszczęśliwych wypadków (Dz.Urz. MK 1922, nr 26, poz. 41); dla Poznania i Pomorza: Gemeinsame Bestellungen fuer alle Beamte im Staatseisenbahndienste z 1913 r.; dla Śląska: Das Reichsbeamten-gesetz z 1917 r.; pozostałe zob. D. Keller, *Dyrekcja Okręgowa..., passim*.

one m.in. zasady przyjmowania pracowników, ich podziału na kategorie, ale również status samego pracownika. To ostatnie wiązało się z obowiązkiem (wobec wszystkich grup pracowników, choć z niewielkimi różnicami w brzmieniu) przysięgi służbowej. W 1934 r. miała ona brzmienie:

Przysięgam Panu Bogu Wszechmogącemu wiernie służyć Rzeczypospolitej Polskiej, dobro publiczne według swego najlepszego rozumienia zawsze mieć na uwadze, przepisów prawa, postanowień rządowych i władz przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” ściśle przestrzegać, obowiązki służbowe spełniać gorliwie i sumiennie, przyczyniać się ze wszystkich sił do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego, polecenia służbowe zwierzchników dokładnie wykonywać, tajemnicy służbowej, szczególnie w sprawach dotyczących przygotowania kolei do potrzeb obrony Państwa, wiernie dochować, oraz zachowywać się w służbie i poza służbą w sposób odpowiadający wymaganiom lojalności państwowej i zasadom uczciwości¹⁴.

Doskonale widać tutaj hierarchię wartości pożądaną u kolejarzy, w którym na pierwszym miejscu miało stać państwo, dopiero na kolejnym miejscu kolej. Warto wskazać, że pomimo wzmocnienia przekazu w wersji z 1934 r., również we wcześniejszej pragmatyce istniała ta sama hierarchia. Po powstaniu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe kolejarz był funkcjonariuszem państwowym (zawsze na pierwszym miejscu) oraz pracownikiem przedsiębiorstwa.

Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi wynagradzanie kolejarzy (pracowników PKP) były: Ustawa z dnia 13 VII 1920 r. o uposażeniu pracowników kolei państwowych¹⁵ (nieobowiązująca na przejętej części Górnego Śląska) oraz Ustawa z dnia 9 X 1923 r. o uposażeniu funkcjonariuszów państwowych i wojska¹⁶ (dotycząca także Górnego Śląska, ale nieobejmująca wszystkich pracowników). Od 1934 r. obowiązywał jeden podstawowy akt prawny: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 I 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”¹⁷. Szczegółowo zasady wynagradzania kolejarzy regulowały ponadto: Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 XII 1923 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu, o uposażeniu nietatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych¹⁸; Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 XII 1923 r.

¹⁴ Dz.Urz. MK 1934, nr 4, poz. 24.

¹⁵ Dz.U. RP 1920, nr 65, poz. 430. We wszystkich przypadkach podane zostaną jedynie pierwsze wersje aktów prawnych. Większość z nich, również wewnątrzdyrekcyjna, była często zmieniana, a zwłaszcza dokumenty najniższego stopnia doczekały się wielu wyjaśnień i interpretacji publikowanych w dyrekcyjnych (lub ministerialnych) czasopismach.

¹⁶ Dz.U. RP 1923, nr 116, poz. 924.

¹⁷ Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 24.

¹⁸ Dz.U. RP 1923, nr 137, poz. 1142.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o uposażeniu nieetatowych stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych, objętych art. 102 ustawy o uposażeniu funkcjonariuszy państwowych i wojska¹⁹. Normy czasu pracy kolejarzy regulowało rozporządzenie z 1 VII 1920 r.²⁰

Wysokość wynagrodzenia zasadniczego

Ustawa uposażeniowa z 1923 r. ustalała podstawowe wysokości płacy pracowników państwowych (samotnych), wyrażane w punktach (o zmiennej wartości). Poniżej zamieszczone zostały tabele, które stanowiły podstawę wyliczeń wysokości pensji wszystkich pracowników etatowych do końca 1933 r.

Tabela 3. Wynagrodzenie samotnych pracowników etatowych PKP według ustawy uposażeniowej z 1923 r.

Grupa uposażenia	Szczelbel uposażenia według ustawy uposażeniowej z 1923 r. (obowiązującej co do zasady do 31 XII 1933 r.) w punktach (zależnych od czasu pracy)						
	a	b	c	d	e	f	g
I	2600						
II	2200	2300	2400				
III	1800	1900	2000	2100			
IV	1400	1500	1600	1700	1800		
V	1100	1200	1300	1400	1500	1600	
VI	800	875	950	1025	1100	1175	
VII	600	660	720	780	840	900	
VIII	480	520	560	600	640	680	

¹⁹ Dz.U. RP 1923, nr 137, poz. 1143. Pracowników etatowych obejmowały postanowienia ustawy z 9 października.

²⁰ Dz.Urz. MK 1920, nr 7, poz. 1. Przepis ten obowiązywał jeszcze w momencie wydania pragmatyki z 1934 r., gdzie (w § 30 ust. 3) upoważniono ministra komunikacji do wydania, w porozumieniu z ministrem opieki społecznej, nowych przepisów, co nigdy nie nastąpiło (jedynie 15 VII 1938 r. pracowników przedsiębiorstwa na obszarze górnośląskiej części woj. śląskiego objęto tygodniową normą 46 godzin pracy; Dz.Urz. MK 1938, nr 57, poz. 476). Czas pracy stanowił sumę czasu pracy, prac przygotowawczych lub porządkowych oraz czasu związanego z ochroną mienia kolejowego. Czas czynnej pracy wynosił w tygodniu 46 godzin (i odpowiadał mu współczynnik 1). Czas pozostawiania w miejscu służbowym w gotowości do świadczenia pracy wynosił 138 godzin (współczynnik 1/3). W zależności od ilościowego stosunku tych dwóch rodzajów zadań w pracy kolejarza obliczano normy faktycznego czasu pracy.

IX	390	420	450	480	510	540	
X	330	350	370	390	410	430	450
XI	270	290	310	330	350	370	390
XII	240	255	270	285	300	315	330
XIII	210	225	240	255	270	285	300
XIV	180	195	210	225	240	255	270
XV	150	165	180	195	210	225	240
XVI	130	140	150	160	170	180	190

Źródło: Dz.U. RP 1923, nr 116, poz. 924, art. 3.

W ustawie uposażeniowej wprowadzono również przeseregowanie grup i szczebli uposażenia pracowników, którzy do tego czasu (na polskiej części Górnego Śląska) byli szeregowani według niemieckich przepisów²¹.

W odniesieniu do pracowników stałych dziennie płatnych szczegółowe stawki ich wynagrodzenia zawarto w tabelach zamieszczonych poniżej. Wyjaśnienia wymagają określenia: tabela A i tabela B. Pierwsza z nich (A) dotyczyła pracowników zatrudnionych w systemie 8-godzinnego czasu pracy (współczynnik 1²²) oraz tych spośród pracujących w turnusie, których dotyczył mniej wartościowy współczynnik (5/6, 2/3, 1/2, 1/8), wobec których norma dobowego czasu pracy wynosiła od 9 do ponad 12 godzin. Z kolei tabela B obejmowała pracowników zatrudnionych w systemie zmianowym, których norma czasu pracy wynosiła od 46 godzin (współczynnik 1), przez 56 (współczynnik 5/6), 70 (współczynnik 2/3) do 91 godzin w tygodniu (współczynniki 1/2 i 1/8)²³.

²¹ Dz.U. RP 1923, nr 116, poz. 924, art. 115.

²² Współczynnik wskazywał stopień pracy czynnej danego pracownika. Przykładowo dyrektura w Katowicach opublikowała w 1927 r. przypomnienie, że czas nieprzerwanej służby dla pracowników nieetatowych może być liczony tylko wówczas jeśli przepracowali 20 dni w miesiącu; Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach (dalej: Dz.Z. DKP Katowice) 1927, nr 20, poz. 221. Jeżeli przewaga (3:4) występowała po stronie pracy czynnej (współczynnik 5/6) czas służby wynosił 56 godzin tygodniowo. Jeżeli oba rodzaje zatrudnienia równoważyły się (współczynnik 2/3) czas pracy liczył 70 godzin. Z kolei przy przewadze (3:4) pracy biernej (współczynnik 1/2) pracownik musiał przepracować 91 godzin w ciągu tygodnia.

²³ Warto wskazać, że razem z wydaniem tych aktów, lokalnie, Ministerstwo Kolei Żelaznych wydało 19 XII 1923 r. rozporządzenie o uposażeniu dziennie płatnych (nieetatowych) pracowników kolejowych kolei górnośląskich (Dz.Z. DKP Katowice 1924, nr 3, poz. 19). Pracownicy ci zostali podzieleni na trzy grupy: pracowników stałych, próbnych oraz czasowych, opłacanych według cen rynkowych. Zatrudnienie pracownika na okres próbny miało dotyczyć przypadków pracy stałej, całorocznej lub też formy kandydowania na stanowisko etatowe. Zasadniczo okres

Tabela 4. Stawki wynagrodzenia pracowników nieetatowych PKP według rozporządzeń z grudnia 1923 r.

Kategoria płacy	Szczegół płacy – pracownicy nieetatowi, tabela A			Szczegół płacy – pracownicy nieetatowi, tabela B		
	a	b	c	a	b	c
1	18,4	19,6	20,8	15,3	16,3	17,3
2	16	16,8	17,6	13,3	14	14,7
3	13,6	14,4	15,2	11,3	12	12,7
4	12,4	13	13,6	10,3	10,8	11,3
5	11,2	11,8	12,4	9,3	9,8	10,3
6	10	10,6	11,2	8,3	8,8	9,3
7	8,8	9,4	10	7,3	7,8	8,3
8	8,4	–	–	7	–	–

Źródło: Dz.U. RP 1923, nr 137, poz. 1142 (stawka w punktach).

Tabela 5. Stawki wynagrodzenia pracowników nieetatowych PKP dla zatrudnionych przed wejściem w życie ustawy uposażeniowej – od 1 VII 1920 r. (dla ziemi wileńskiej 1 VII 1922 r.), według rozporządzeń z grudnia 1923 r.

Kategoria płacy	Szczegół płacy – pracownicy nieetatowi, w punktach, tabela A						
	a	b	c	d	e	f	g
1	18,4	19,6	20,8	22	23,2	24,4	–
2	16	16,8	17,6	18,4	19,2	20	20,8
3	13,6	14,4	15,2	16	16,8	17,6	18,4
4	12,4	13	13,6	14,2	14,8	15,4	16

ten winien trwać maksymalnie rok, po czym pracownik winien zostać zatrudniony jako stały. Wyjątek od tej generalnej zasady mógł jednak dotyczyć sytuacji, w której wypełniono plan budżetowy. Pracownicy czasowi winni byli być zatrudniani w okresach wzrostu zapotrzebowania na siłę roboczą (inwestycje, utrzymanie szlaków). O ile charakter ich pracy utrzymywał się przez dłuższy czas, mogli zostać zaliczeni do pracowników próbnych, a ponadto jeżeli pomiędzy zmianą formy zatrudnienia nie wystąpiła przerwa czas ten mógł zostać zaliczony do stażu na pracowników stałych. Pracownicy czasowi mieli być wynagradzani według postanowień ustawy z 9 X 1923 r. Podczas zatrudniania przyszli kolejarze musieli zaakceptować swój niestały charakter zatrudnienia. Wraz z wydaniem tego aktu prawnego zniesieniu uległy niemal wszystkie wcześniejsze przepisy definiujące pozycję pracowników dziennie płatnych, za wyjątkiem rozporządzenia regulującego przyznawanie zasiłków wojskowych; Dz.U. RP 1923, nr 40, poz. 276.

5	11,2	11,8	12,4	13	13,6	14,2	14,8
6	10	10,6	11,2	11,8	12,4	13	13,6
7	8,8	9,4	10	10,6	11,2	11,8	12,4
8	8,4	–	–	–	–	–	–
Kategoria płacy	Szczebel płacy – pracownicy nieetatowi, w punktach, tabela B						
	a	b	c	d	e	f	g
1	15,3	16,3	17,3	18,3	19,3	20,3	–
2	13,3	14	14,7	15,4	16,1	16,8	17,5
3	11,3	12	12,7	13,4	14,1	14,8	15,5
4	10,3	10,8	11,3	11,8	12,3	12,8	13,3
5	9,3	9,8	10,3	10,8	11,3	11,8	12,3
6	8,3	8,8	9,3	9,8	10,3	10,8	11,3
7	7,3	7,8	8,3	8,8	9,3	9,8	10,3
8	7	–	–	–	–	–	–

Źródło: Dz.U. RP 1923, nr 137, poz. 1143 (stawka w punktach).

Rozporządzenie z 1934 r. przyniosło zmianę zasady wynagradzania kolejarzy. Odtąd każdy pracownik otrzymywał stałe wynagrodzenie w złotych (zależne od grupy uposażenia, w których zaszły również zmiany, uwidocznione w tabeli 6). Części z pracowników przysługiwały jednak nadal opisane niżej dodatki (zwane również należnościami), a zajmującym stanowiska przydzielono dodatki funkcyjne (zob. tabela 9). Trzeba w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, że podobnie jak wcześniej zastosowano rozwiązanie przejściowe – dodatek wyrównawczy – miał on być wypłacany osobom, które straciłyby na wprowadzeniu nowych zasad.

Zmianie uległy również stawki wynagrodzenia pracowników stałych oraz czasowych, co widać w tabeli 8 (z DOKP w Katowicach). Również tutaj dążono do uproszczenia systemu, ograniczenia liczby wypłacanych dodatków, utrzymano natomiast różnicowanie stawek zarobków w zależności od stanu cywilnego pracownika.

Tabela 6. Stawki wynagrodzenia pracowników etatowych PKP w latach 1934–1939 z podziałem na poszczególne grupy uposażenia (dane oficjalne)

Grupa uposażenia 1934 (1925, 1929) (w nawiasie grupa uposażenia obowiązująca wg klasyfikacji pracowników z 1925 r. oraz zachowana w pragmatyce z 1929 r.)	Wynagrodzenie zasadnicze w zł (wg rozporządzenia z 1934 r., § 2)	Liczba etatów		
		1935 (na podstawie prelimitarza budżetowego na 1935/1936 r.)	1937 (na podstawie prelimitarza budżetowego na 1937 r., nie uwzględnia tych o nieokreślonej grupie uposażenia)	1939 (na podstawie prelimitarza budżetowego na 1939 r., nie uwzględnia tych o nieokreślonej grupie uposażenia)
1	1000	8	7	11
2 (IV)	700	40	46	83
3 (V)	550	121	105	141
4	450	269	340	426
5 (VI)	390	562	442	586
6	335	822	882	1182
7 (VII)	295	2080	2242	2483
8 (VIII)	260	4895	5292	6446
9 (IX)	225	8701	8985	9389
10 (X)	200	12 639	13 612	16 575
11 (XI) – początkowa dla kandydatów z wyższym wykształceniem i egzaminami	175	22 201	22 607	28 179
12 (XII i XIII) – początkowa dla kandydatów z wykształceniem gimnazjalnym lub równorzędnym	150	45 706	45 919	43 411
13 (XIV i XV) – początkowa dla kandydatów z zawodowym uprawnieniem do prowadzenia rzemiosła	125	30 765	31 681	31 031
14 (XVI) – początkowa dla kandydatów z najniższym wykształceniem	100	9843	7726	3222

Źródło: Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 24, § 2 i 40, ust. 1; *Mały rocznik statystyczny 1935*, Warszawa 1935, s. 169; *Mały rocznik statystyczny 1937*, Warszawa 1937, s. 259; *Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939, s. 278.

Tabela 7. Wynagrodzenie pracowników stałych PKP po 1934 r.

Tabela płac A, kategoria płacy	Pracownicy stali zatrudnieni w dni powszednie		Tabela płac B, kategoria płacy	Pracownicy stali zatrudnieni w służbie turnusowej	
	uposażenie dziennie w zł ^a	stawka dzienna dodatku dla zatrudnionych w dużych miastach w zł		uposażenie dziennie w zł ^a	stawka dzienna dodatku dla zatrudnionych w dużych miastach w zł
1 (9)	9	0,8	1 (9)	7,35	0,65
2 (10)	8	0,8	2 (10)	6,55	0,65
3 (11)	7	0,6	3 (11)	5,70	0,5
4 (12)	6	0,6	4 (12)	4,90	0,5
5 (13)	5	0,4	5 (13)	4,10	0,35
6 (14)	4	0,4	6 (14)	3,30	0,35

^a według § 3 rozporządzenia z 1934 r.

Źródło: Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 24, § 2, ust. 2–3, § 8 (tab. A i B zachowały brzmienie z 1923 r., kategoria płacy odpowiada grupie uposażenia).

Tabela 8. Wynagrodzenie pracowników czasowych na obszarze Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach po 1 III 1936 r.

Kategoria pracowników	Tabela płac A		Tabela płac B	
	Stawka dzienna pracowników (w zł)			
	samotnych	żonatyh	samotnych	żonatyh
Rzemieślnicy specjaliści ^a	7–8	8–9	5,8–6,7	6,7–7,5
Rzemieślnicy z listem wyzwolenia i pracownicy biurowi	5,65	6,9	4,7	5,75
Rzemieślnicy bez listów wyzwolenia, pomocnicy warsztatowi i robotnicy wykwalifikowani	4,7	5,8	3,9	4,85
Robotnicy niewykwalifikowani	4	4,9	3,35	4,1

^a za rzemieślnika specjalistę należy rozumieć osoby wykonujące prace precyzyjne lub też posiadające dłuższą praktykę.

Źródło: Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach 1936, nr 1, poz. 1 (podczas obliczania wynagrodzenia na podstawie podanych stawek należało stosować uogólnianie, gdzie wartość wypłacanej stawki dziennej związana była z miejscem przeważającego zatrudnienia. Przy obliczaniu czasu pracy [i godzin nadliczbowych] należało z kolei stosować przepisy z 1920 r. Nieobecność w pracy obciążała pracownika, o ile spóźnił się powyżej 30 minut. Pracownicy czasowi poniżej 18. roku życia otrzymywać mieli 70% podanego wyżej wynagrodzenia. Dyrektor posiadał uprawnienie specjalnego ustalenia stawek wynagrodzenia dla robotników specjalistów w odniesieniu do osób zajmujących stanowiska, gdzie obowiązywał egzamin fachowy oraz dla wymienionych w zarządzeniu etatów [np. czyścicieli wagonów, robotników w zakładzie impregnowania]).

Dodatki do wynagrodzeń

Istniejące dodatki do pensji (różnych rodzajów) znacząco zmieniały ich rzeczywistą wysokość. Według stanu z 1934 r. pracownikom przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe przysługiwały dodatki (określane wspólnie mianem należności): dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach²⁴; dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie²⁵; dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach względnie na parowozie²⁶; dla pracowników kolejowych za służbę w porze nocnej²⁷; dla dyspozytorów parowozowni²⁸; dla pracowników pełniących służbę w Naczelnym Komitecie Kolei Górnośląskich w Bytomiu²⁹; diety, delegacje, wynagrodzenia za czynności przekraczające zakres obowiązków (na podstawie bardzo różnorodnych przepisów)³⁰.

Rozporządzenie uposażeniowe z 1934 r. przewidywało jeszcze wypłatę dodatku funkcyjnego o wysokości określonej w tabeli 9. Stawki te nie uległy zmianie do końca omawianego okresu.

²⁴ Dz.Urz. MK 1931, nr 24, poz. 188: od 18 do 23 gr za godzinę w zależności od stanowiska (godzinowy – maksymalna kierownik pociągu); od 10 do 30 gr za 10 km (kilometry – maksymalna kierownik pociągu); za pracę na obszarze Zagłębia Górnośląsko-Krakowskiego – 30% zwwyżka dodatku kilometrowego.

²⁵ Dz.Urz. MK 1931, nr 24, poz. 189: od 20 do 30 gr za godzinę w zależności od stanowiska (w ruchu, godzinowy); od 27 do 36 gr za godzinę w zależności od stanowiska (przetok, godzinowy); od 18 do 43 gr za 10 km (kilometry, w zależności od stanowiska); za pracę na obszarze Zagłębia Górnośląsko-Krakowskiego – 15% zwwyżka dodatku kilometrowego; liczne szczegółowe zasady.

²⁶ Dz.Urz. MK 1931, nr 24, poz. 190: od 23 do 48 gr za 5 km w zależności od DOKP (nie dotyczy DOKP Katowice); bardzo skomplikowany (podział na strefy odległości przewozu, dodatek rozdzielany pomiędzy pracowników w określonym procentowo stosunku).

²⁷ Dz.Urz. MK 1931, nr 24, poz. 308: dla określonych grup pracowników (np. Dz.Z. DKP Katowice 1925, nr 21, poz. 225 wymienia m.in. dyżurnych ruchu, kasjerów osobowych i bagażowych, dróżników obsługujących posterunki blokowe i odstępowe; uwaga: przypisane do wykonywanej czynności, a nie do stanowiska; później zmiany – wysokość od 1,5 do 4 pkt. za noc, w zależności od licznych czynników).

²⁸ Dz.Urz. MK 1934, nr 4, poz. 21: 60 zł.

²⁹ Dz.Urz. MK 1934, nr 4, poz. 20: 10% uposażenia zasadniczego lub 90 marek (zależnie od miejsca zamieszkania); podobnie dla pełniących służbę na obszarze Wolnego Miasta Gdańska (Dz.Urz. MK 1934, nr 4, poz. 19); lokalny od 40 do 400 guldenów gdańskich (w 14 grupach uposażenia) oraz funkcyjny od 25 do 175 guldenów gdańskich.

³⁰ Akty wykonawcze, sprostowania i wyjaśnienia w sprawie zasad obliczania diet i kosztów podróży na podstawie nowej ustawy uposażeniowej z 1923 r.; Dziennik Rozporządzeń DOKP w Katowicach (dalej: Dz.Rozp.) 1924, nr 27, poz. 354; nr 28, poz. 378; nr 29, poz. 380. Mnożna dla diet: 1 V 1924 r.: 0,36 zł (Dz.Rozp. 1924, nr 21, poz. 268); nowa mnożna diet (Dz.Rozp. 1924, nr 32, poz. 426); mnożna diet i kosztów podróży (Dz.Rozp. 1924 nr 42, poz. 561); mnożna diet i kosztów podróży (Dz.Rozp. 1924 nr 48, poz. 645). Instrukcja rozliczania diet i kosztów podróży (Dz.Rozp. 1924 nr 51, poz. 678). Podane przykłady sygnalizują zagadnienia i obejmują pierwszy okres obowiązywania ustawy uposażeniowej.

Tabela 9. Stawki dodatku funkcyjnego na poszczególnych stanowiskach
(według rozporządzenia z 1934 r.)

Stanowisko (wybór)	Wysokość dodatku do pensji w zł
Dyrektor DOKP	600
Naczelnik samodzielnego biura w DOKP i niektórych wydziałów w DOKP w Warszawie	250
Pozostali naczelnicy wydziałów w DOKP w Warszawie i w pozostałych dyrekcjach (ale tylko ruchu, mechanicznego i drogowego)	225
Pozostali naczelnicy wydziałów	200
Naczelnicy oddziałów DOKP	100
Naczelnik Parowozowni Głównej I klasy, zawiadowca Głównego Magazynu Zasobów II klasy, zawiadowca Portu Lotniczego w Warszawie	75
Kontroler Kolei Wąskotorowych	60
Zawiadowca odcinka drogowego I klasy, zastępca naczelnika Parowozowni Głównej I klasy, zawiadowca warsztatów sygnalowych lub elektrotechnicznych II klasy, kierownik przychodni lekarskiej I klasy	50
Zawiadowca stacji III klasy, kasjer stacyjny I klasy, zawiadowca odcinka drogowego I klasy	40
Kierownik ekspedycji towarowej II klasy, kasjer towarowy na stacjach I i II klasy, zawiadowca pomocniczego magazynu zasobów	30
Zawiadowca odcinka drogowego III klasy, zawiadowca stacji II klasy Kolei Wąskotorowych, zawiadowca parowozowni II klasy Kolei Wąskotorowych	25

Źródło: Dz.U. RP 1934, nr 4, poz. 24, załącznik 1.

Od 1 I 1938 r. zaczęto jeszcze wypłacać dzienny dodatek służbowy. Przy-
sługiwał on wymienionym w tabeli poniżej pracownikom etatowym i stałym
pełniącym służbę we wszystkich dniach tygodnia w systemie zmianowym,
w wysokości określonej w podanym niżej zakresie przez właściwego dyrektora
DOKP. Dodatek był przypisany do stanowiska i nie przyznawano go osobom
otrzymującym dodatek funkcyjny.

Tabela 10. Wysokość dziennego dodatku służbowego wypłacanego od 1 I 1938 r.

Stanowisko służbowe	Jednostka służbowa	Dodatek w zł
Starszy dyspozytor ruchu		1,3–2,0
Dyspozytor ruchu		1,1–1,6
Dyspozytor elektrotrakcji		1,6
Dyspozytor elektrowozowni		1,3
Dyspozytor wagonowni		1,3
Dyżurny ruchu I i II klasy	stacje I klasy	1,1–1,6
	stacje II klasy	0,8–1,1
	stacje III klasy	0,8
	stacje IV klasy	0,5-0,8
Rezerwowy dyżurny ruchu I klasy		1,0
Rezerwowy dyżurny ruchu II klasy		0,6
Dyżurny elektrotrakcyjnej podstacji kierowniczej		0,5
Dyżurny podstacji elektrotrakcyjnej		1
Kierownik biura telegrafu		0,5–1,0
Starszy rewident wagonów		0,6
Rewident wagonów		0,5
Blokowy		0,5
Nastawniczy	stacje I, II i III klasy	0,5
Starszy zwrotniczy	stacje I, II i III klasy	0,5
Ustawiacz		0,5
Zwrotniczy	stacje I klasy	0,5
	stacje II i III klasy	0,3
Kierownik ekspedycji bagażowej		0,8–1,1
Taksator	ekspedycje towarowe I i II klasy na stacjach granicznych	1,3
	inne ekspedycje towarowe II klasy	0,8

Kasjer biletowy	stacje I klasy	0,6–1,0
	stacje II klasy	0,6
	stacje III i IV klasy	0,5
Zawiadowca stacji handlowej		0,6
Kasjer bagażowy	stacje I klasy	0,6–1,0
	stacje II klasy	0,6
	stacje III klasy	0,5
Deklarant agencji celnej		1,0–1,3
Kasjer agencji celnej		1,0

Źródło: Dz.Urz. MK 1937, nr 68, poz. 567.

Ponadto przed 1934 r. (a więc przed ostatnią reformą strukturalną wynagrodzeń kolejarzy) wypłacano szereg innych dodatków do kolejarskich pensji³¹: stołeczny³², kresowy³³, specjalny³⁴, na mieszkanie³⁵, regulacyjny³⁶, ekonomiczny³⁷, zwrot opłat szkolnych dla dzieci pracowników etatowych i części nieetatowych

³¹ *Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok eksploatacyjny 1931*, b.m. i d.w., s. LXI–LXVI.

³² Wynosił 20% wynagrodzenia zasadniczego, zniesiony 1 V 1931 r.; art. 4 ustawy z 9 X 1923 r.

³³ Między innymi dla woj. śląskiego, 40% wynagrodzenia zasadniczego, na obszarze woj. śląskiego, Białej, Gdyni i powiatu morskiego; art. 4 ustawy z 9 X 1923 r.; od 1 VII 1931 r. obniżony do 20%; w 1934 r. ograniczony do Helu, Gdyni, Katowic, Chorzowa, Tarnowskich Gór, Mysłowic, Cieszyna, Bielska oraz Białej – od 10 do 100 zł w grupach uposażenia – ok. 10% (pozostałe miejscowości – przeniesiony do dodatku wyrównawczego, § 41 rozporządzenia); dodatek stołeczny – ok. 15%; odmiennie jedynie w odniesieniu do pracowników stałych. Por. rezolucję z 1 VII 1931 r. na ogólnym zebraniu pracowników kolejowych w Dziedzicach zwołanym przez Zjednoczenie Kolejowców Polskich: „Obcięcie pracownikom kolejowym Województwa Śląskiego do połowy 40% dodatku do uposażenia, otrzymywanego dotychczas z powodu wyjątkowo trudnych warunków egzystencji na Kresach zachodnich, godzi dotkliwie w interesy szerokich mas pracowników kolejowych. Obcięcie to wraz z przeprowadzoną od 1 maja 15-procentową obniżką płac, zmniejsza uposażenie pracowników kolejowych Województwa Śląskiego o 35%, uniemożliwiając wprost pracownikom kolejowym egzystencję”; Archiwum Państwowe w Katowicach, Urząd Wojewódzki Śląski, zespół nr 27, Wydział Prezydyjalny, sygn. 152, s. 302.

³⁴ Wynosił 15% wynagrodzenia zasadniczego. Dodatkowo od grudnia 1926 r. 10% podwyżki – ustawa o prowizorium budżetowym, Dz.U. RP 1926, nr 125, poz. 725.

³⁵ Wyłącznie dla pracowników etatowych, Dz.Urz. MK 1924, nr 69, poz. 673.

³⁶ Według systemu punktowego – w 1931 r. 60 pkt; według art. 3 i 4 ustawy z 9 X 1923 r.; tylko dla pracowników etatowych.

³⁷ Według systemu punktowego – w 1931 r. 44 pkt maksymalnie dla 5 członków rodziny; według art. 4 ustawy z 9 X 1923 r. Ekonomiczny dla pracowników nieetatowych – od 1,47 do 1,76 pkt. dziennie w zależności od grupy – „A” czy „B”, ale maksymalnie 44 pkt.

(zatrudnionych od 1 VII 1920 r.) – na bardzo skomplikowanych zasadach³⁸. Poza dodatkami dla niektórych grup personelu przewidziano premie, które co do zasady, pomimo prób omijania tego ograniczania, przeznaczone były dla bezpośrednio zaangażowanych pracowników (nie administracji)³⁹: warsztatowe dla pracowników warsztatowych PKP (Dz.Urz. MK 1922, nr 4, poz. 11); dla rewidentów wagonów i smarowników wagonów za zmniejszenie ilości wagonów wycofanych z pociągów dla małych napraw (Dz.Urz. MK 1922, nr 4, poz. 11); oszczędnościowe dla pracowników elektrowni DOKP Poznań (rozporządzenie MK z 1924 r., niepublikowane); za pracę przetokową (Dz.Urz. MK 1925, nr 7, poz. 14); za oszczędne używanie paliwa na parowozach (rozporządzenie MK z 1927 r., niepublikowane); za odkrycie pęknięcia szyn (Dz.Urz. MK 1928, nr 18, poz. 221); za ujawnienie w pociągach podróжных bez biletów (Dz.Urz. MK 1928, nr 22, poz. 278); za odnalezione i zwrócone pasy od prądnic wagonowych (rozporządzenie MK z 1929 r., niepublikowane); za ujawnienie nieprawidłowości w listach przewozowych (Dz.Urz. MK 1931, nr 7, poz. 65); za należyte wykorzystanie wagonów zbiorowych (Dz.Urz. MK 1931, nr 13, poz. 107); za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych (Dz.Urz. MK 1931, nr 19, poz. 118).

Kolejarzom przysługiwało również wiele dodatkowych świadczeń, takich jak odzież służbowa (PKP pokrywało 75% kosztów – na temat uprawnionych do tego świadczenia zob. np. Dz.Urz. MK 1924, nr 13, poz. 53⁴⁰), deputat węglowy⁴¹, ulgi przejazdowe (choć w ograniczonej formie⁴²), opłacane przez PKP dla pracowników województw śląskiego, pomorskiego i poznańskiego ubezpieczenia „na starość” oraz ewentualne nagrody pieniężne⁴³. Oczywiście pensje podlegały wszystkim potrąceniom, tak jak w przypadku pozostałych funkcjonariuszy państwowych.

³⁸ D. Keller, *Dyrekcja Okręgowa...*, s. 215–217.

³⁹ Zasady premiowania zob. Dz.Urz. MK 1922, nr 4, poz. 11. Por. też dyskusja: J.G., *Premjowanie pracy na P.K.P.*, „Polska Gospodarcza” 1934, nr 32; J., *Premjowanie pracy na kolejach oraz udział pracowników w zyskach*, „Polska Gospodarcza” 1930, nr 13 (podano w wątpliwość sam sens premiowania).

⁴⁰ S. Wiewiórski, *Odzież służbowa pracowników przedsiębiorstwa PKP*, „Rocznik Komunikacyjny 1933/1934”, s. 388–391.

⁴¹ *Idem*, *Deputat węglowy dla pracowników przedsiębiorstwa PKP*, „Rocznik Komunikacyjny 1933/1934”, s. 391–393

⁴² Na przykład Dz.Z. DKP Katowice 1926, nr 47, poz. 432 (tutaj wzorzec obliczania wysokości ulgi).

⁴³ Przykładowe z okręgu DOKP w Katowicach: przyznanie nagrody dla robotnika torowego Ignacego Brysia za wykrycie pęknięcia szyny na szlaku Herby Śląskie – Lisów (wysokość – 10 zł), Dz.Z. DKP Katowice 1933, nr 4; Pawłowi Węgierkowi, stróżowi z parowozowni w Tarnowskich

Zarobki kolejarzy po uwzględnieniu dodatków

W roczniku statystycznym PKP za 1927 r. opublikowano zestawienie przeciętnych rzeczywistych wynagrodzeń kolejarzy (najprawdopodobniej brutto, choć nie jest to określone w źródle). Pokazuje to wyraźnie, że cenzus wykształcenia (teoretycznie) nie miał wpływu na wysokość wynagrodzeń, przy jednoczesnym istnieniu automatycznych przesunięć między szczeblami⁴⁴, rozpoczynaniu pracy od określonej grupy uposażenia i szczebla, i jej kończenia w zależności od stanowiska i wykształcenia (widoczne w tabeli 11 różnice między maszynistami a pracownikami z wyższym wykształceniem). Trzeba także pamiętać, że są to dane uśrednione. Średnie wynagrodzenie (przy podanych w tabeli w źródle założeniach) kolejarzy zatrudnionych (pracowników etatowych) w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe w 1927 r. wynosiło zatem 265,45 zł. W tabeli 12 podano również średnie zarobkiienne pracowników niestałych dziennie płatnych.

Tabela 11. Średnie wynagrodzenie kolejarzy w zależności od wykształcenia i grupy uposażenia (dane oficjalne w zł)

Grupa uposażenia	Pracownicy z wykształceniem			Maszyniści	Pozostali (rewidenci wagonów, monterzy sygnalizacji, elektromonterzy, mostownicowicie, kierownicy partii rzemieślniczych, maszynowi)
	wyższym	średnim	niższym		
IV	930,40 (dyrektor)	–	–	–	–
V	753,18	–	–	–	–

Górach (nieetatowemu), przyznano renumerację w wysokości 30 zł za zapobieganie licznych kradzieżom i pomoc w ujęciu sprawców m.in. kradzieży węgla, Dz.Z. DKP Katowice 1933, nr 5; nagrody za gustowne „ozdabianie stacji, urządzenie dekoracji kwiatowych, dbałe i umiejętne wykonanie robót ogrodniczych” – dla szeregu pracowników, za rok 1933, kwoty od 5–20 zł, Dz.Z. DKP Katowice 1933, nr 11; nagroda dla dróżnika Franciszka Pielorza z odcinka drogowego Tychy za uratowanie przed najechaniem pociągu na samochód osobowy, Dz.Z. DKP Katowice 1929, nr 3, poz. 33; nagroda dla pracownika z ekspedycji towarowej w Katowicach za wykrycie sprawcy kradzieży z przesyłki czekolady 22 X 1929 r. – 30 zł, Dz.Z. DKP Katowice 1930, nr 4, poz. 41; „Krukówce, st. zwrotnicze i Olszynie, robotnikowi torowemu ze stacji Rydułtowy, udzieliła D.K.P. pochwałę i nagrodę każdemu po 10 zł za zapobieżenie w nocy z 5-go na 6-go czerwca b.r. ewentualnemu wykołaceniu wskutek usuwania się nasypu i podmulenia toru kolejowego przy stawidle »Cst« na stacji Rydułtowy”, Dz.Z. DKP Katowice 1927, nr 42, poz. 471.

⁴⁴ Dz.U. RP 1923, nr 116, poz. 924, art. 6.

VI	554,63	554,63	–	–	–
VII	445,84	445,84	445,84	–	–
VIII	355,32	355,32	355,32	355,32	–
IX	–	303,29	303,29	303,29	303,29
X	–	–	265,45	265,45	265,45
XI	–	–	237,07	237,07	237,07
XII	–	–	218,15	–	–
XIII	–	–	196,10	–	–
XIV	–	–	181,91	–	–
Średnia dla wszystkich grup 265,45					

Źródło: *Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok eksploatacyjny 1927*, Warszawa 1928, s. XLV (ponadto wszyscy pracownicy tzw. szczebla „c” z dodatkiem regulacyjnym i ekonomicznym na 2 członków rodziny, powiększonym o 10% – dodatek z 1926 r. – oraz z dodatkiem mieszkaniowym dla miejscowości pow. 80 tys. mieszkańców).

Tabela 12. Przeciętny dzienny zarobek pracowników niestałych dziennie płatnych PKP w 1927 r.

Kategoria	Przeciętny dzienny zarobek w zł
I	11,31
II	9,80
III	8,66
IV	7,90
V	7,33
VI	6,76
VII	6,20
VIII	5,45

Źródło: *Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok 1927*, Warszawa 1928, s. LVII (zarobkiienne).

Kolejne dane, tym razem z 1931 r., dotyczyły wynagrodzeń rocznych w dyrekcjach okręgowych. Przykładowo wybrano trzy Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych: w Warszawie, w Katowicach i w Krakowie. Owe dane,

dokładniejsze niż te z lat poprzednich, pozwalają na przedstawienie wynagrodzeń według rodzajów służby.

Tabela 13. Średnie uposażenie pracowników PKP zatrudnionych na obszarze DOKP w Warszawie, Katowicach i Krakowie z podziałem na służby w 1931 r. (dane oficjalne)

Służba	Liczba pracowników w dyrekcjach			Przeciętna płaca roczna w zł			Przeciętna płaca miesięczna w zł		
	warszawskiej	katowickiej	krakowskiej	warszawskiej	katowickiej	krakowskiej	warszawskiej	katowickiej	Krakowskiej
Dyrekcja i urzędy samodzielne	1193	683	697	5045,4	5138,1	4348,1	420,5	428,2	362,3
Drogowa	2500	745	1312	3120,9	3717,1	3200,9	260,1	309,8	266,5
Stacyjna	7050	3598	4148	2999,8	3771,6	3393,3	250,0	314,3	282,8
Handlowa	1273	1367	1103	3459,0	3644,2	3449,6	255,2	303,7	287,5
Konduktorska	3062	2118	2134	3032,3	3732,1	3295,2	252,7	311,0	274,6
Ajencje celne	54	109	104	3875,8	3968,0	3556,1	323,0	330,7	296,3
Zarząd i ogólna służba trakcji	661	284	515	3936,9	4417,1	3559,9	328,1	368,1	296,7
Parowozowa	3415	1525	2024	3716,8	4136,9	3786,8	309,7	344,7	315,6
Wagonowa	679	249	250	3966,1	4283,9	3522,2	330,5	357,0	293,5
Warsztaty	401	267	322	4574,1	4061,6	3324,6	381,2	338,5	277,1
Elektrotechniczna	275	110	61	3694,7	4227,3	4035,9	307,9	352,3	336,3
Sanitarna	252	75	92	4404,9	5245,3	3675,2	367,1	437,1	306,3
Zasobów	364	59	169	3574,8	4843,1	3269,5	297,9	403,6	272,5

Źródło: *Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok eksploatacyjny 1931*, b.m. i d.w., s. 106–121.

Prezentowane dane pozwalają wskazać kilka ciekawych prawidłowości. Wybrane okręgi dyrekcyjne są bardzo różnorodne. Z jednej strony centralna dyrekcja warszawska, o charakterze administracyjnym, ale również dość znaczna obszarowo. Zatrudniająca, jak należy domniemywać, znaczną rzeszę pracowników z długoletnim stażem w dawnych towarzystwach lub w kolejach rosyjskich, ponadto na części obszaru przysługiwał dodatek stołeczny. Dalej dyrekcja krakowska – równie rozległa obszarowo, ale też z pracownikami ze

służby austriackiej, wcinająca się terytorialnie w obszar będący strefą wpływów ostatniej z podanych – dyrekcji katowickiej. Ta z kolei pod względem personelu była konglomeratem pracowników o długim stażu, ale często o niskich kwalifikacjach (pochodzących z Górnego Śląska, co prawda uzupełniających wykształcenie, częściowo szybko awansujących), osób pochodzących w dużej liczbie z pozostałych byłych dyrekcji niemieckich oraz z innych regionów Polski (głównie Galicji).

Powyższe dane pozwalają stwierdzić, że w każdej z dyrekcji inaczej kształtowała się liczebność poszczególnych służb – co zrozumiałe, w okręgu warszawskim nie było zbyt dużo ajencji celnych, z drugiej strony niski etat w służbie zasobów w dyrekcji katowickiej budzi zastanowienie (choć może być wytłumaczony niewielkim zasięgiem dyrekcji i dużą koncentracją jednostek). We wszystkich DOKP najwięcej osób było zatrudnionych w służbie stacyjnej. Na terenach DOKP w Katowicach i Krakowie (szczególnie na Górnym Śląsku) stacje i przystanki (ale również ładownie itp.) usytuowane były dość gęsto, z kolei w okręgu warszawskim wysoka liczebność służb stacyjnych wynikać mogła z dość dużego obszaru działania dyrekcji oraz centralnego charakteru Warszawy.

Porównanie tych danych z uśrednionymi wynagrodzeniami pozwala stwierdzić, że dominująca liczebnie grupa nie otrzymywała najwyższych wynagrodzeń. Słusznie należy zatem wskazać, że grupa ta obejmowała znaczną rzeszę najniżej płatnych (najgorzej wykształconych, wykonujących najprostsze prace) pracowników. Warto też podkreślić, że najniżej uposażeni w okręgu warszawskim zarabiali aż o 50 zł miesięcznie mniej niż w okręgu katowickim (a o kilkanaście złotych mniej niż w krakowskim). Co więcej, nawet bezpośrednie porównanie wysokości wynagrodzenia w poszczególnych służbach daje podobne wyniki. Jeszcze większe zaskoczenie przynoszą dane o najwyższych zarobkach, gdzie średnie zarobki (bardzo nielicznej grupy, jedynie 75 osób) służby sanitarnej w okręgu katowickim przewyższały średnie zarobki administracji centralnej i dyrekcyjnej w okręgu warszawskim. Na podstawie jedynie tych danych trudno wskazać przyczynę takiego stanu rzeczy – zbyt wiele jest bowiem możliwych czynników warunkujących te wysokości.

Podsumowanie

Warto zwrócić jeszcze uwagę na ciekawe przypadki związane z wynagrodzeniami, ważne z perspektywy każdego kolejarza. Po wydaniu ustawy uposażeniowej wprowadzono obliczanie wysokości zarobków według nowych

zasad. W czasopiśmie urzędowym Ministerstwa Kolei opublikowano przykład takich skomplikowanych wyliczeń, który zamieszczono poniżej:

- „1. Dotychczasowy stopień: I
2. Data nominacji na obecny stopień: 25.04.1920 r.
3. Data podana w pkt. 2 cofnięta do terminu z art. 99 ustawy: 1.01.1920 r.
4. Ilość czasu poprzedniej służby polskiej przed terminem z pkt. 3 łącznie z czasem zaliczonym do wysługi lat przez komisję weryfikacyjną: 16 lat, 5 miesięcy, 10 dni
5. Całkowity iloraz z podzielenia liczby w pkt. 4 przez 3: 5 półroczy
6. Studia wyższe (tylko prezes i wiceprezes): 3 lata
7. Początkowy termin pozostawania w grupie (należy termin z pkt. 3 cofnąć o ilość półroczy z pkt. 5 i ilość lat określoną w pkt. 6): 1.07.1914 r.
8. Według ustawy z 9 października 1923 r. otrzymuje: grupę IV, szczebel d
9. Termin posunięcia do następnego szczebla [automatyczne]: 1.07.1926 r.
10. Dodatek ekonomiczny dla dwóch osób wynosi 90 punktów [ilość punktów: 1790]⁴⁵.

W sytuacji Górnego Śląska zmiany (w tym szczególnie, wskazane wyżej, charakterystyczne tylko dla tego terenu) spowodowały protest związków zawodowych⁴⁶. Pokazuje on stopień skomplikowania sytuacji bezpośrednio po wydaniu ustawy uposażeniowej, jak również niuanse scalania poborów kolejarzy między częściami Polski: „Zarząd Okręgowy Związku Kolejarzy Z.Z.P. Dyr[ekcji] Katowickiej pozwala sobie zwrócić uprzejmą uwagę na nierówne ustalenie poborów urzędników kolejowych. Załączone tabele wykazują, że od grupy I do VI i IX mniej pobierają jak przeciwstawienie do poborów innych dzielnic Rzeczypospolitej Polskiej, plus 40% dodatku wojewódzkiego, natomiast od grupy VII do X i od XII wwyż, otrzymują więcej jak przeciwstawienie wykazuje. To nierówne traktowanie urzędników kolejowych, krzywdzi wszystkich urzędników niższych i Zarząd Okręgowy czuje się zmuszony do żądania podwyższenia ostatnich przyznanych procentów w następującej wysokości: dla żonatyh grupy I i II z 120% na 200%, dla grupy III z 120 na 185%, dla grupy IV i X z 120 na 175%, dla grupy VI z 150 na 160%, dla samotnych od grupy I do V z 80% podwyżki na 150%, dla grupy VI z 100% na 135%. [...] Przy wyrównywaniu za marzec dziwi nas i to, że przewalutowuje się 1–2

⁴⁵ Dz.Urz. MK 1924, nr 1, poz. 2, załącznik A (ze zmianami autora).

⁴⁶ Niejedyny zresztą. Związki kolejowe (silnie podzielone w okresie międzywojennym) prowadziły aktywne działania na rzecz wynagrodzeń kolejarzy; np. *Ruch zawodowy w Polsce. Zarys dziejów*, t. 2: 1918–1944, cz. 1: do 1929, oprac. L. Kieszczyński, M. Korniluk, Warszawa 1980, s. 203–204.

przy urzędnikach a 1–1,75 przy robotnikach, co i taksamo pokrzywdzaniem urzędników kolejowych pozostanie⁴⁷.

Wreszcie należy przytoczyć krytykę systemu opłacania pracowników stałych płatnych dziennie sporządzoną przez Henryka Błaszkwskiego, który argumentując, że komercjalizowane przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe winno dążyć do powrotu do klasycznego sposobu obliczania wynagrodzenia tej kategorii pracowników, czyli zależnego jedynie od czasu pracy (przy zastosowaniu równej – dla danego stanowiska, dla danego pracownika – stawki godzinowej), sformułował wzór na wysokość wynagrodzenia pracownika płatnego dziennie:

$$Z = 1.1 (an + \frac{D}{25} (25-m-x) + 0,75 (am + m \frac{D}{25})) + 1.1 (25a + D) \cdot 0.02 (\frac{n+x}{n+m+x} + \frac{0.75 m}{n+m+x}) + \frac{1.1a}{8} (1,5g_1 + 2g_2) - \frac{1.1}{8} (a + \frac{D}{25})g^{48}.$$

* * *

Prezentowane w artykule dane pozwalają na zrozumienie zasad wynagradzania kolejarzy, pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe oraz poznanie ich wysokości. Trzeba jednocześnie przypomnieć, że przed wydaniem ustawy uposażeniowej z 1923 r. przepisy obejmujące poszczególnych pracowników zależały w dużym stopniu od miejsca zatrudnienia. Później wpływało to już głównie na samą wysokość zarobków.

Zarobki kolejarzy były silnie zróżnicowane. Były one jednak dość pewne, a przepisy pozwalały na ich znaczne zwiększanie (względem podstawy wynagrodzenia). Odwołując się do postanowień obu pragmatyk, trzeba zauważyć, że kolejarze dysponowali również bogatym zbiorem przywilejów niekoniecznie finansowych, a nakaz zamieszkiwania w miejscowości pracy⁴⁹ ograniczał koszty

⁴⁷ Archiwum Państwowe w Katowicach, Urząd Wojewódzki Śląski, zespół nr 27, Wydział Prezydialny, sygn. 152, s. 28 (tab. na s. 30–32), pisownia oryginalna.

⁴⁸ Gdzie: a – stawka dzienna zarobku w złotych, D – miesięczny dodatek ekonomiczny w złotych, n – liczba dni opłacanych tzn. dni pracy wraz z dniami urlopu płatnego, m – liczba dni choroby, x – liczba dni opuszczonych (urlop bezpłatny), g₁ – liczba godzin nadliczbowych opłacanych z podwyżką 50%, g₂ – liczba godzin nadliczbowych opłacanych z podwyżką 100%, g₀ – liczba godzin opuszczonych podczas dni pracy. Założenia dodatkowe: zarobek bez premii, punkty zamieniono na złote; dla pracowników zatrudnionych w turnusie cyfrę „25” należy zamienić na „30”; nie uwzględniono dodatków lokalnych (stołecznego, kresowego); H. Błaszkwski, *O naszym systemie „płaty dziennej”*, „Inżynier Kolejowy” 1930, nr 9, s. 355.

⁴⁹ „Pracownik obowiązany jest mieszkać w tej samej miejscowości, w której pełni służbę, wskazać władzy służbowej dokładny swój adres i donosić o każdej jego zmianie. Władza służbowa może na prośbę pracownika zezwolić na obranie innego miejsca zamieszkania, pod tym jednak warunkiem, że pracownik będzie punktualnie i bez przeszkód czynić zadość wszystkim

podróży do pracy i często skutkowało korzystaniem z mieszkań służbowych w budynkach stacyjnych. Pensje zależały również od miejsca zatrudnienia na sieci kolejowej, a znane są bardzo intensywne spory o przenosiny pracowników dyrekcji krakowskiej z cieszyńskiej części województwa śląskiego na pozostałą część dyrekcji⁵⁰. Zagadnienie wynagrodzenia kolejarzy wymaga jednak dalszych badań, związanych przede wszystkim z całościowym ujęciem pozycji kolejarzy w międzywojennej Polsce.

obowiązkom służbowym. [...] Pracownik służby wykonawczej, związanej z ruchem pociągów, winien przed każdorazowym opuszczeniem miejsca stałego zamieszkania uwiadomić o tem bezpośredniego zwierzchnika, z równoczesnym podaniem miejscowości chwilowego pobytu i adresu"; Dz.U. RP 1929, nr 57, poz. 447, § 32.

⁵⁰ Archiwum Państwowe w Katowicach, Urząd Wojewódzki Śląski, zespół nr 27, Wydział Prezydialny, sygn. 152, s. 240–299.