

Jerzy Puzowski

158 lat rozrachunków finansowych międzynarodowej komunikacji kolejowej w Bydgoszczy

słowa kluczowe: Kolej Wschodnia PKP, rozrachunki, Centralne Biuro Rozrachunków

Tradycja kolejowych rozrachunków zagranicznych w Bydgoszczy sięga czasów rewolucji przemysłowej, czasu rozwoju gospodarczego, zmian politycznych i społecznych w cywilizowanym świecie.

Początkiem kolejnictwa w Bydgoszczy było umiejscowienie tu w 1849 r. siedziby pruskiej Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej¹. Dyrekcja wraz z centralnym biurem rozrachunkowym komunikacji zagranicznej do końca swej egzystencji w 1920 r. mieściła się w zbudowanym dla niej w latach 1886-1888 gmachu przy ulicy Dworcowej 63. Dyrekcja nadzorowała kolej na ogromnym obszarze na wschód od Berlina po Królewiec. Była to pierwsza dyrekcja kolei państwowych na terenach Polski (pod zaborem), pierwsza w Europie i obok dyrekcji kolei westfalsko-nadreńskich pierwsza na świecie. To najbardziej prestiżowa instytucja jaka zlokalizowana została w Bydgoszczy w XIX wieku².

Dla Królestwa Prus od początków kolejnictwa strategicznym celem była budowa i eksploatacja kolei w kierunku wschodnim, na ogromny rynek carskiej Rosji. Bydgoszcz szczęśliwie znalazła się na wyznaczonym kursie.

Wielkim wydarzeniem dla kolejnictwa i Bydgoszczy było oddanie do eksploatacji warszawsko-bydgoskiej drogi żelaznej, co nastąpiło 1 grudnia 1862 r. w Aleksandrowie (Kujawskim). Od tego czasu datuje się właściwy rozwój bezpośredniej komunikacji kolejowej między Rosją a Prusami. Aleksandrów łączył stacje Wielkiego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych ze stacjami pruskiej

¹ S. Kalemka, „Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego 1850-1875, w Dzieje ZNTK w Bydgoszczy”, Bydgoszcz 1976, s. 15.

² Tamże, s. 15.

drogi żelaznej. Jednocześnie królewskiej dyrekcji powierzono obowiązki związane z rozrachunkami tych międzynarodowych przewozów.

Bydgoszcz była więc nie tylko od 1849 r. siedzibą pierwszej na świecie dyrekcji kolei państwowych, ale też od 1862 r. jedynym miastem polskim (pod zaborem i później), gdzie dokonywano rozrachunków z międzynarodowej komunikacji kolejowej i dzieje się to niezmiennie do dziś³.

W 2020 r., w stulecie powrotu miasta do Macierzy, upływa 158 lat tej unikatowej działalności.

W Bydgoszczy znajdował się jeden z największych węzłów kolejowych Prus i największy w prowincji wschodniej. Przez Bydgoszcz przechodził cały transport z Rosji i Prus Wschodnich do Berlina i odwrotnie. Kolej warszawsko-bydgoska była pierwszym i jedynym do 1877 r. północnym połączeniem kolejowym Niemiec z Rosją.

Z inicjatywy Wielkiego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych na konferencji odbytej w Berlinie w 1873 r., a następnie w Petersburgu, ustalono nowe podstawy dla komunikacji towarowej między Rosją a Niemcami.

Szczegółowe ustalenia kontynuowano w 1874 r. na konferencjach w Petersburgu i Hamburgu. Kierowanie sprawami nowo powstałego związku powierzono Królewskiej Dyrekcji, która na koszt uczestników związku utworzyła w Bydgoszczy Centralne Biuro Rozrachunkowe. Nowy związek rozpoczął działalność wraz z Centralnym Biurem 1 kwietnia 1875 r.⁴ Równocześnie zostały uchylone wszelkie taryfy bezpośrednie obowiązujące dotychczas w stosunkach między Rosją i Niemcami.

W Centralnym Biurze w Bydgoszczy w 1876 r. rozliczano międzynarodowe przewozy towarów i osób na podstawie aż 114 taryf...⁵ Ekspansja kolejnictwa w Europie była bardzo duża. W 1876 r. w Prusach istniało 50 zarządów spółek kolejowych zawiadujących 63 odrębnymi sieciami, na których obowiązywało 1400 taryf przewozowych⁶. Tendencja przyłączenia się do związku niemiecko-rosyjskiego trwała nadal, głównie ze strony dróg żelaznych z terenów południowo-zachodnich Rosji. Celem było stworzenie możliwości przewozu zboża do Berlina i miast hanzeatyckich. Zainteresowana tematem Królewska Dyrekcja w Bydgoszczy wraz z Centralnym Biurem Rozrachunkowym zaproponowała uregulowanie tych przewozów między stacjami rosyjskimi położonymi na południe od Kowla

³ J. Mierzyński, *125 rocznica powstania dyrekcji kolejowej w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska” 1980, t. 5 (1971-1973), s. 158-166.

⁴ Z. Żółciński, *Początki przewozów międzynarodowych kolejami na ziemiach polskich*, „Przeгляд Kolejowy-Przewozowy” 1969, 8/9, s. 26.

⁵ J. Mierzyński, dz. cyt., s. 158-166.

⁶ *Kolejnictwo polskie*, pod red. A. Bochena, Quixi Media 2017.

poprzez przejścia graniczne w Grajewie, Mławie, Aleksandrowie i dalej przez Bydgoszcz do postulowanych stacji niemieckich. Na konferencji odbytej w Warszawie w maju 1881 r. opracowano podstawowe założenia przepisów przewozowych i taryf dla tej nowej komunikacji. Kierowanie sprawami nowego związku powierzono Bydgoszczy⁷.

Międzynarodowe towarzystwa i związki kolejowe regulujące przewozy towarów i przejazdy pasażerów odgrywały w owym okresie historycznym poważną rolę w rozwoju międzynarodowych stosunków handlowych w Europie. Jednakże znaczne trudności nastęrczała duża ilość i różnorodność regulacji przewozowych i taryfowych, a przede wszystkim to, że przyjęte ustalenia nie posiadały mocy norm prawnych usankcjonowanych władzą państwa.

Trudności usunęła dopiero „Międzynarodowa Konwencja Berneńska o przewozie towarów kolejami żelaznymi” z 1890 r.

Uczestnictwo pełnomocników zainteresowanych rządów europejskich w konferencjach berneńskich umożliwiło uchwalenie oczekiwanej międzynarodowej konwencji kolejowej regulującej prawne aspekty przewozu towarów od stacji nadania w jednym państwie do stacji przeznaczenia w innym państwie z zastosowaniem jednego dokumentu przewozowego.

„Międzynarodowa Konwencja Berneńska o przewozie towarów kolejami żelaznymi” (CIM) z dnia 14 października 1890 r. zawarta została pomiędzy Austro-Węgrami, Belgią, Bułgarią, Danią, Francją, Holandią, Luksemburgiem, Niemcami, Rosją, Rumunią, Szwecją, Szwajcarią, Włochami. Językami roboczymi były francuski i niemiecki. Ten pionierski, fundamentalny akt zawierał podstawowe zasady prawne broniące interesów zarówno kolei, jak i jej klientów. Wielokrotnie nowelizowana do dziś stanowi podstawę regulacji prawnej międzynarodowej towarowej komunikacji kolejowej.

Konwencja zawierała generalne, nowe zasady prawne, ale też i sprawdzone rozwiązania z poprzednich umów zawieranych między towarzystwami i związkami kolejowymi. A przede wszystkim, wreszcie, umożliwiła przewozy towarów między umawiającymi się państwami na podstawie jednego listu przewozowego na całej drodze przewozu, po liniach kolejowych wymienionych w liście załączonej do konwencji. Kolej, która przyjęła przesyłkę do przewozu wraz z listem przewozowym, była odpowiedzialna za wykonanie przewozu na całym szlaku aż do jej wydania. Podstawowa regulacja finansowania stanowiła, że kolej, która pobrała przewoźne i inne wymagane opłaty, obowiązana była zapłacić uczestniczącym w przewozie kolejom należne im udziały. W celu zabezpieczenia, ułatwienia interpretacji i realizacji konwencji utworzony został w Bernie Urząd Centralny.

⁷ Z. Żółciński, dz. cyt., s. 27.

Konwencja finalizowała wieloletnie zabiegi i starania sfer gospodarczych, handlowych i politycznych w tym zakresie.

Polska, będąc pod zaborami nie mogła uczestniczyć w pracach przygotowujących konwencję. Po odzyskaniu niepodległości i suwerenności Rzeczpospolita Polska przystąpiła do niej 24 lutego 1922 r., ze zmianami wprowadzonymi przez porozumienia dodatkowe z dnia 16 lipca 1895 r. oraz konwencję dodatkową z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r. wraz z deklaracją dodatkową z dnia 20 września 1893 r.⁸

Zmiany polityczne, gospodarcze, wzrost międzynarodowych przewozów kolejowych po wielkiej wojnie spowodowały, iż uznano za konieczne poddać konwencję berneńską z 1890 r. zasadniczej zmianie.

Na trzeciej konferencji rewizyjnej w Bernie w maju 1923 r. uchwalono dwie zupełnie nowe konwencje kolejowe. Jedną dla międzynarodowych przewozów towarowych (CIM), a drugą dla przewozów osobowych, bagażowych i ekspresowych (CIV). Umowy zostały podpisane 23 października 1924 r. przez pełnomocników przedstawicieli rządów 26 państw. Tak duża liczba sygnatariuszy była wynikiem nowego politycznego podziału Europy. Powstały nowe państwa, które nie uczestniczyły w pracach nad konwencją z 1890 r. Polskę i Wolne Miasto Gdańsk reprezentował Jan Modzelewski, poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny w Szwajcarii.

Konwencja CIV była zupełną nowością. Postanowiono, że stosuje się ją do przewozu osób i ich bagażu za jednym międzynarodowym dowodem przewozowym – biletem, od stacji wyjazdu do stacji przeznaczenia, bez konieczności przedsiadania na granicach, co najmniej dwóch umawiających się państw, po liniach wymienionych w liście zamieszczonej w konwencji. Należne opłaty należało obliczać według taryf prawnie obowiązujących, należycie ogłoszonych w każdym państwie. Kolej była obowiązana na stacjach kolejowych ogłaszać kursy walut, po jakich przyjmuje zapłatę w walucie.

Dla umożliwienia realizacji pod względem technicznym przyjętych konwencji zarządy kolejowe zawarły odrębne umowy specjalne: „Umowę o wzajemnym użytkowaniu i wymianie wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej” zwaną w skrócie RIV, „Umowę o wzajemnym użytkowaniu i wymianie wagonów pasażerskich i bagażowych” zwaną w skrócie RIC.

Umowy te normowały najem i zapłatę za używanie obcych wagonów, sposób przyjmowania i zdawania ich na granicach państw, wymagania techniczne taboru, odpowiedzialność za zniszczenia lub uszkodzenie... Umowy berneńskie były wielokrotnie nowelizowane. Nowe uregulowania zapadały na konferencjach rewizyj-

⁸ Dz.U. RP rok 1922 r. Nr 73, poz. 665, 667.

nych, które odbywały się przeważnie w Bernie. Zarówno Rzeczpospolita Polska, jak i Polska Rzeczpospolita Ludowa ratyfikowały je w całości i bez zastrzeżeń.

Bydgoszcz od początków kolejnictwa była ważnym i aktywnym uczestnikiem w międzynarodowych zabiegach i działaniach o umożliwienie w kolejowej komunikacji przewozu towarów i przejazdu osób za jednym bezpośrednim listem przewozowym lub biletem osobowym.

Dla Centralnego Biura w Bydgoszczy konwencje oraz wprowadzane na ich mocy dodatkowe zadania rozrachunkowe między kolejami, zmiany taryf i kosztów przewozu oraz innych usług kolejowych świadczonych przez koleje polskie i odwrotnie powodowały konieczność bieżącego dostosowania się organizacyjnego i merytorycznego do nowych sytuacji.

Ale Bydgoszcz miała już 62-letnie doświadczenia w tej wysoce specjalistycznej działalności. Po przystąpieniu Polski w 1922 r. do konwencji berneńskiej powstała konieczność powołania specjalnej centralnej kolejowej jednostki organizacyjnej do prowadzenia rozrachunków finansowych z zagranicznymi zarządami kolejowymi za usługi świadczone im przez koleje polskie i odwrotnie.

Wybrano Bydgoszcz. Zlokalizowanie tu nowo utworzonej jednostki nie było przypadkowe. Doceniono tradycje, doświadczenie, znajomość problematyki i reguł międzynarodowego kolejnictwa, a także korzystne położenie w stosunku do obcych kolei, bliskość korytarza pomorskiego oraz wolne pomieszczenia w częściowo opuszczonym budynku kolejowym przy ulicy Dworcowej.

Minister kolei żelaznych 5 sierpnia 1922 r. mianował Filipa Cywickiego, naczelnika urzędu obrotu handlowego w Ostrowie, kierownikiem Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy z zadaniem jego zorganizowania i podjęcia działalności⁹. Zwraca uwagę nazwa powołanej jednostki, nawiązująca do dawniejszego Centralnego Biura Rozrachunkowego kolei, która w pełni identyfikowała historię oraz istotę nowej jednostki. Biuro pod względem merytorycznym podlegało departamentowi przewozowo-taryfowemu w ministerstwie. Sprawy personalne, budżetowe i kasowo-rozrachunkowe czasowo załatwiała dla Biura dyrekcja okręgowa kolei państwowych w Gdańsku. Niezbędne bieżące potrzeby gotówkowe realizowane były w kasie stacyjnej w Bydgoszczy.

Biuro początkowo zatrudniało 10 polskich pracowników merytorycznych, którzy zgłosili się do służby¹⁰. Była to doświadczona kadra, zorientowana w działalności kolejnictwa międzynarodowego, obszernych przepisach prawa kolejowego i skomplikowanej, specyficznej dziedzinie taryfowej, z dobrą znajomością

⁹ Dz.U. rok 1922 Nr 27, poz. 42. Mianowania s. 171 (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych).

¹⁰ M.h. CBRZ z 1972 r. (Materiały historyczne CBRZ z 1972 r. własność autora).

kolejowego języka niemieckiego. Resztę załogi dokooptowywano z innych jednostek kolejowych.

Działalność rozpoczęto od rozrachunków pasażerskich i towarowych z uprzywilejowanej komunikacji tranzytem przez korytarz pomorski Niemcy – Prusy Wschodnie i odwrotnie, Polska – Niemcy i odwrotnie, Polska – Czechosłowacja i odwrotnie oraz z komunikacji Polska – Polska przez niemiecki bytomski węzeł kolejowy¹¹. Następnie podejmowano rozrachunki towarowe i osobowe sukcesywnie uruchamianych komunikacji międzynarodowych. Do kolejnych obowiązków Biura związanych z korytarzem pomorskim doszło w 1925 r., kiedy to rozporządzeniem ministra kolei żelaznych wprowadzono nową taryfę na przewóz osób w komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami polskich kolei oraz polskich kolei położonych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska a austriackimi kolejami związkowymi przez Czechosłowację¹².

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 września 1926 r. utworzone zostało przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe¹³.

Biuro z dniem 1 kwietnia 1928 r. zostało całkowicie wyodrębnione pod względem budżetowym, personalnym i podporządkowane bezpośrednio jako organ wykonawczy ministerstwu komunikacji na równi z dyrekcjami okręgowymi PKP. Na czele stał naczelnik. W zakresie zadań służbowych i organizacyjnych zmian nie dokonano¹⁴. Ranga Biura w Bydgoszczy była wysoka. Zarządzenia personalne dotyczące pracowników etatowych oraz zarządzenia merytoryczne dotyczące rozrachunków PKP z kolejami zagranicznymi do końca 1928 r. publikowane były za pośrednictwem ministerstwa komunikacji w Dziennikach Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej¹⁵.

Polska za kolejowe usługi tranzytowe czerpała korzyści materialne, które stanowiły istotną pozycję w bilansie płatniczym kraju. Arteria komunikacyjna przez korytarz pomorski łączyła z Bałtykiem nie tylko Polskę, ale też Czechosłowację, Austrię, republiki Związku Radzieckiego, Rumunię, kraje skandynawskie i wschodniobałtyckie. Na przełomie lat 20. i 30. XIX w. aż ok. 15% wpływów II Rzeczypospolitej Polskiej miało pochodzić z niemieckich opłat za tranzyt przez korytarz pomorski¹⁶. Te należności egzekwowało Biuro Rozrachunków PKP w Bydgoszczy, które było bezpośrednim ogniwem finansowym łączącym korytarz z budżetem państwa.

¹¹ Tamże.

¹² Dz.U. rok 1925 Nr 65, poz. 463.

¹³ Dz.U. rok 1926 Nr 97, poz. 568.

¹⁴ Dz.U. MK rok 1928 Nr 6, poz. 57 (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji).

¹⁵ Dz.U. MK rok 1928 Nr 17, Zawiadomienia; Dz.U. MK rok 1928 Nr 20, Zawiadomienia.

¹⁶ <https://nowahistoria.interia.pl/ii-rzeczpospolita/news-niemiecki-tranzyt-przez-polski-korytarz,nId,1054930> (dostęp: 28.11.2019).

Ostatnim aktem prawnym w okresie międzywojennym dotyczącym bezpośredniej komunikacji polsko-niemieckiej było zarządzenie ministra komunikacji z 13 grudnia 1937 r.¹⁷

Rozwój międzynarodowego transportu kolejowego, coraz większy w nim udział Polskich Kolei Państwowych wpływały bezpośrednio na poszerzenie zakresu prac rozrachunkowych i rozliczeniowych w Bydgoszczy, co wymuszało w nim zasadnicze zmiany organizacyjne.

Minister komunikacji rozporządzeniem z 11 lipca 1929 r. zatwierdził obowiązujący od 1 sierpnia 1929 r. kompleksowy regulamin organizacyjny Biura. Nazwę jednostki poszerzono, odtąd pełna nazwa brzmiała Centralne Biuro Rozrachunków PKP w Bydgoszczy. Był to pierwszy w historii Biura regulamin jednostki już w pełni samodzielnej. Jest więc przedstawiony w nieco szerszym zakresie¹⁸.

Biuro uzyskało pełną niezależność merytoryczną, organizacyjną, personalną i finansową. Podlegało bezpośrednio ministerstwu i było jego organem wykonawczym. Regulamin sytuował Biuro i dyrektora na dominującej pozycji w stosunkach z kolejami zagranicznymi w zakresie rozrachunków oraz w tworzeniu międzynarodowych kolejowych przepisów i taryf.

Do zakresu działania Biura odtąd należało współdziałanie z krajowymi i zagranicznymi zarządami kolejowymi w opracowywaniu przepisów rozrachunkowych i kontrolno-rozrachunkowych dla komunikacji zagranicznej, przepisów wykonawczych do taryf międzynarodowych, postulowanie wniosków o zmianę zapisów rozrachunkowych, sporządzanie rozrachunków w komunikacji międzynarodowej, pośredniczenie między PKP a kolejami obcymi oraz wydawanie zarządzeń służbowych dyrekcjom kolei państwowych w sprawach dotyczących tych rozrachunków.

Na czele CBR PKP stał dyrektor mianowany przez ministra. Został nim Filip Cywicki, dotychczasowy naczelnik, pierwszy kierownik i organizator Biura w 1922 r. Dyrektor miał do dyspozycji jednego zastępcę mianowanego przez ministra. Biuro składało się z czterech działów, na ich czele stali kierownicy. Kierowników mianował minister na wniosek dyrektora Biura. Na czele referatów stali kierownicy wyznaczeni przez dyrektora podporządkowani kierownikowi działu.

Dział ogólny zajmował się organizacją administracji, sprawami osobowymi pracowników, prowadził rejestrację i statystykę osobową, dokonywał tłumaczeń korespondencji i międzynarodowych przepisów kolejowych, załatwiał sprawy budżetowe i rachunkowe, sporządzał kwartalne preliminarze wydatków. W jego

¹⁷ Dz.U. MK rok 1937 Nr 67, poz. 574.

¹⁸ Dz.U. MK rok 1929 Nr 10, poz. 116.

gestii znajdowało się prowadzenie biblioteki fachowej, prenumerata czasopism, książek fachowych i map, sprawował nadzór nad kancelarią...

Dział rozrachunków z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych dokonywał rozrachunków z tytułu ich transportowania, ustalał i wydzielal udziały należne poszczególnym kolejom, sprawdzał udziały w komunikacji Niemcy – Prusy Wschodnie, sprawdzał tablice udziałowe obcych zarządów, sprawdzał udziały PKP jako kolei tranzytowej.

Dział rozrachunków z przewozów towarowych, węgla i zwierząt dokonywał rozrachunków z tytułu przewozów wymienionych towarów, ustalał i wydzielal udziały należne kolejom biorącym udział w danej komunikacji, sporządzał rachunki udziałów, sprawdzał udziały PKP w komunikacjach towarowych, w których PKP brały udział jako koleje tranzytowe, sprawdzał transporty i udziały w komunikacji Niemcy – Prusy Wschodnie, sprawdzał tablice udziałowe opracowane przez obce zarządy.

Dział wyrównawczy zgłaszał salda powstałe z rozrachunków w komunikacjach zagranicznych, wyrównywał wierzytelności i długi PKP powstałe w komunikacjach zagranicznych z tytułu odszkodowań za zaginięcie, brak wagi i uszkodzenia przesyłek, prowadził księgi wierzytelności i długów do wyrównania przez dyrekcje kolei państwowych i Centralne Biuro Wagonowe w Warszawie, sprawdzał wyrównania wierzytelności lub długi PKP zgłoszone przez koleje zagraniczne i przeprowadzonych przez Związkowe Biuro Rozrachunkowe w Berlinie lub Centralne Biuro Wyrównawcze w Brukseli, prowadził korespondencję w związku z przekazywaniem gotówki do banków zagranicznych dla obcych zarządów kolejowych, dokonywał rozrachunków polsko-niemieckich za pośrednictwem Centralnego Biura Wyrównawczego Związku Kolei w Berlinie.

W 1930 r. liczba zatrudnionego personelu wzrosła do 100 osób¹⁹.

Kolejna zmiana regulaminu z dnia 30 maja 1931 r. rozszerzyła samodzielność w zakresie sprawozdawczości budżetowej okresowej i rocznej, którą Biuro przedkładało ministerstwu już bez pośrednictwa DOKP Gdańsk²⁰.

W 1933 r. odszedł na emeryturę dyrektor Filip Cywicki, bardzo zasłużony w okresie międzywojennym dla CBR PKP i polskiego kolejnictwa. Jego następcą do 1936 r. był dyrektor Bronisław Bartak. W latach 1936-1939 dyrektorem, następnie naczelnikiem CBR PKP był Włodzimierz Varhely, były naczelnik Biura Kontroli PKP w Katowicach, inicjator i propagator mechanizacji pracy biurowej. Za jego kadencji przeprowadzona została poważna reorganizacja rozszerzająca działalność Biura. Bydgoszcz przejęła całość rozliczeń finansowych PKP wynikających ze stosunków kolejowych Polska – zagranica i odwrotnie.

¹⁹ M.h. CBRZ z 1972 r.

²⁰ Dz.U. MK rok 1932 Nr 10, poz. 90.

Wprowadzono centralne rozpatrywanie reklamacji dotyczących odpowiedzialności kolei z tytułu nadpłat i niedoborów, opłat wynikających z umowy przewozu przy nadaniu lub wydaniu towaru w komunikacji międzynarodowej, zaginięcia, niedoboru lub kradzieży towaru, odszkodowań za zaginięcie lub uszkodzenie przesyłek i bagażu, dokonywanie bieżącej kontroli zaliczek i księgowanie rachunków różnicowych.

1 lutego 1937 r. weszło w życie zarządzenie ministra komunikacji „O organizacji Centralnego Biura Rozrachunków PKP w Bydgoszczy”²¹. Nowy regulamin wprowadził zmiany w działalności i obniżył prestiż zawodowy i rangę międzynarodową Biura. Stracił moc obowiązującą regulamin z 1929 r. Zakresu działalności nie normował regulamin, lecz statut. Było tylko 6 działów, nie było wydziałów i referatów merytorycznych. Na czele Biura nie stał dyrektor, lecz naczelnik. Naczelnik sprawował nadzór w granicach obowiązujących przepisów z wyjątkiem spraw zastrzeżonych ministrowi, ministerstwu lub DOKP Toruń.

Centralne Biuro praktycznie nie współdziałało już z zagranicznymi zarządami kolejowymi, lecz tylko uczestniczyło w międzynarodowych zjazdach szefów kontroli dochodów oraz w krajowych zjazdach naczelników służby handlowo-taryfowej i naczelników biur kontroli dochodów DOKP. Nowy dział buchalteryjno-wyrównawczy w zakresie wyrównań finansowych występował do obcych zarządów kolejowych nie jako Centralne Biuro Rozrachunkowe PKP, lecz jako Biuro Wyrównawcze Bydgoszcz. Statut wprowadzał dwa nowe działy: taryfowy i regulacyjno-wyrównawczy (odczuwało się aspekt korytarza pomorskiego). Wprowadzono częściową mechanizację prac biurowych na maszynach pisząco-liczących i księgujących marki Mercedes. W 1938/1939 r. uruchomiono dla nich halę maszyn.

1 stycznia 1938 r. w Bydgoszczy odbyło się na dworcu kolejowym uroczyste, publiczne przekazanie do eksploatacji całej linii kolejowej Herby Nowe – Gdynia, Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu S.A. Dla PKP była to komunikacja zagraniczna bezpośrednia i z dniem 1 lutego 1938 r. utworzono w CBR Bydgoszcz nowy, ukierunkowany dział rozrachunków z Francusko-Polskim Towarzystwem Kolejowym. Sprawy nie najlepszych stosunków współistnienia PKP i FPTK S.A. są bardzo szczegółowo przedstawione in extenso w kilku dziennikach urzędowych ministerstwa komunikacji z lat 1937-1938²².

W 1938 r. CBR Bydgoszcz prowadziło rozrachunki z 27 zagranicznymi zarządami kolejowymi²³.

²¹ Dz.U. MK rok 1937 Nr 3, poz. 15.

²² Dz.U. MK rok 1937 Nr 67, poz. 578; Dz.U. MK rok 1938 r. Nr 6, poz. 42; Dz.U. MK rok 1938 Nr 9, poz. 83; Dz.U. MK rok 1938 Nr 51, poz. 451.

²³ Dz.U. MK rok 1938 Nr 32, poz. 319.

Ostatnim zewnętrznym świadectwem działalności Biura w okresie międzywojennym był Okólnik Nr 1 z dnia 20 stycznia 1939 r. „O popełnianych przez stacje kolejowe nieprawidłowościach w materiale rozrachunkowym z bezpośredniej komunikacji towarowej PKP – FPTK”²⁴.

W 1939 r. pracowało w Biurze 244 pracowników²⁵. Do pracy przyjmowano osoby z wykształceniem, dobrą znajomością języka polskiego i bardzo chętnie ze znajomością języków obcych. W tamtych czasach praca na kolei była atrakcyjna, a w Centralnym Biurze Rozrachunkowym w szczególności. Praca była stała. Po kilkuletnim stażu i nienagannej służbie można było liczyć na mianowanie na pracownika etatowego PKP. Zapewniony był duży zakres przywilejów dla pracowników i ich rodzin, m.in. podstawowa pomoc socjalna, opieka zdrowotna, (poradnia zdrowia przy ul. Dworcowej 63 została oddana do użytku w 1923 r.), bezpłatne i ulgowe bilety kolejowe dla pracowników i ich rodzin, szpitale kolejowe, pomoc opałowa... Była też przewidziana pomoc dla służby domowej (tak, tak, elicie kolejowej wypadło mieć służbę). Ówczesny standard bytowy inteligencji kolejowej można jeszcze obecnie wywnioskować na przykładzie ekskluzywnych mieszkań w budynkach kolejowych przy ul. 20 Stycznia 1920 r. nr 7, Pomorskiej nr 73, Dworcowej nr 75, na rogu ul. Śniadeckich i Matejki, Zygmunta Augusta 4, 5, 8, 9 w Bydgoszczy.

Działalność Biura została gwałtownie przerwana wybuchem II wojny światowej.

W czasie okupacji niemieckiej w latach 1939-1945 w budynku przy ul. Dworcowej nadal mieściły się różne kolejowe urzędy i komórki organizacyjne, m.in. zarząd ruchu kolejowego. Dawnej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy nie reaktywowano. Nową Dyrekcję Generalną Kolei Wschodniej (Ostbahn) utworzono 9 listopada 1939 r. – ale w Krakowie²⁶.

Bydgoszczy, tak jak w erze rewolucji przemysłowej, tak jak po I wojnie światowej, tak i po II wojnie powierzono kontynuację rozrachunków z międzynarodowej komunikacji kolejowej, w której uczestniczyły Polskie Koleje Państwowe. Lekko nie było, gdyż ubiegala się o to Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Gdańsk, która przejściowo miała siedzibę w Bydgoszczy. Jak poważna to była konkurencja, niech świadczy fakt, że w pierwszym po wyzwoleniu statucie organizacyjnym Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP z dnia 14 lutego 1945 r. zapisano, że siedzibą Biura jest Gdańsk²⁷. W sierpniu tegoż roku DOKP powróciła do przedwojennej siedziby w Gdańsku. Dopiero po roku, 15

²⁴ Dz.U. MK rok 1939 Nr 1, część B, poz. 8.

²⁵ M.h CBRZ 1972.

²⁶ *Kolejnictwo polskie...*, s. 123.

²⁷ Dz.U. MK rok 1945 Nr 6, poz. 45.

lutego 1946 r., oficjalnie ogłoszono, że siedzibą CBTiRZ PKP jest Bydgoszcz²⁸. DOKP Toruń już nigdy nie reaktywowano.

Przerwana przez wojnę działalność Biura podjęta została 26 stycznia 1945 r., gdy do Bydgoszczy przybył z Warszawy mgr Józef Ceglecki z nominacją ministra komunikacji na dyrektora Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP²⁹. Z dyrektorem przybył Roman Pokorowski wyznaczony przez Służbę Ochrony Kolei (późniejszy pracownik Biura). Do jego zadań należała ochrona, bezpieczeństwo pracowników, odnajdywanie, zabezpieczanie przed grabieżą i przejmowanie mienia ruchomego Biura.

Już 27 stycznia 1945 r. zgłosili się do pracy dawni woźni, panowie Andrzej Drela i Bolesław Lamparski. W następnych dniach zgłosili się: Piotr Kowalewski, Stefan Semczuk, Marian Siuda, Idzi Lis, Julian Domański – naczelnik wydziału, Tadeusz Lubojemski – kierownik wydziału, Karol Mikołajczyk, Anna Manke, Zofia Strzyżowska, Pelagia Wachowiak, Helena Pawlak, Stanisław Pronobis, Stanisława Jordan, Roman Czerwiński, Franciszek Pawlak, Jan Kiałka i kolejni pracownicy³⁰. Wdzielano pomieszczenia, porządkowano pozostawioną dokumentację, gromadzono niezbędne materiały i sprzęt biurowy. Brakowało wszystkiego.

Decret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z 4 listopada 1944 r. „O militaryzacji Polskich Kolei Państwowych” zobowiązywał każdego kolejarza do zgłoszenia się do wojskowej służby kolejowej³¹. Niektórzy pracownicy, jak np. Marian Muszyński, Zygmunt Stupaj, Kazimierz Pawlak, w Służbie Ochrony Kolei rewindykowali mienie PKP na wyzwalanych stacjach kolejowych na Pomorzu. Inni, jak Stanisław Jeżak, Aleksander Czabański, Tadeusz Wójcik, służyli w zaopatrzeniu i aprowizacji pracowników kolejowych i ich rodzin. Po zakończeniu służby wracali do CBT i RZ.

Funkcjonowanie Biura było ograniczone – trwała jeszcze wojna. Nie działała sprawnie krajowa komunikacja kolejowa, nie mówiąc o zagranicznej. Pomorze nie w całości zostało wyzwolone, w Grudziądzu bronił się oblężony niemiecki garnizon. To nie była normalna sytuacja.

Pierwszy powojenny statut organizacyjny Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy obowiązywał od 1 marca 1945 r. Z tą datą oficjalnie podjęta została zewnętrzna działalność. Dyrekcja i administracja do czasu opuszczenia pomieszczeń przy ul. Dworcowej 63 przez DOKP Gdańsk urzędowały przy ul. 20 Stycznia 1920 r. nr 7.

²⁸ Dz.U. MK rok 1946 Nr 1, poz. 2.

²⁹ M.h. CBRZ rok 1972 r.

³⁰ Tamże.

³¹ Dz.U. rok 1944 Nr 11, poz. 55.

Powojenny statut organizacyjny znacznie różnił się od statutu z 1937 r. Przede wszystkim przywrócono Biuru i dyrektorowi rangę w strukturze wewnętrznej PKP i międzynarodowej. Na czele Biura stał na powrót dyrektor mianowany przez ministra komunikacji. Miał do pomocy jednego zastępcę. Biuro w odróżnieniu od okresu międzywojennego miało trzystopniową strukturę organizacyjną. W jego skład wchodziły 3 wydziały: taryfowy, rozrachunkowy i administracyjno-wyrównawczy, z naczelnikami mianowanymi przez ministra. W skład wydziałów wchodziło 8 działów z kierownikami na czele.

Do rozszerzonego zakresu zadań Biura, z naciskiem na sferę taryfową, należało opracowywanie projektów taryf w komunikacjach lądowych i morskich z zagranicą, sporządzanie rozrachunków za przewozy w komunikacjach międzynarodowych, sporządzanie statystyk międzynarodowych komunikacji kolejowych, nadzorowanie należytego sporządzania przez stacje PKP materiałów rachunkowych dotyczących przewozów w komunikacjach międzynarodowych, udział w zjazdach międzynarodowych organizacji taryfowych i rozrachunkowych, opracowywanie projektów przepisów kontrolno-rozrachunkowych, tabel udziałowych.

Działalność ukierunkowana była szczególnie na sferę finansową, z naciskiem na generowanie dochodów, co przy zrujnowanej wojną gospodarce narodowej było konieczne. Nowością była właśnie specyfika wydziału taryfowego, którego generalnym zadaniem była koordynacja całości zagadnień taryfowych komunikacji międzynarodowej w myśl zasady, "jakie taryfy taki dochód". Dodatkowo opracowywano projekty przepisów ekspedycyjno-rozrachunkowych, badano na bieżąco warunki konkurencyjne w komunikacjach międzynarodowych, tłumaczono na język polski i odwrotnie, taryfy i kolejowe przepisy międzynarodowe.

Gdy na konferencji poczdamskiej przyjęto zmienione granice Polski dla realizacji merytorycznych zadań Biura powstała konieczność opracowania niezbędnego nowego powojennego spisu stacji kolejowych oraz wykazu kolejowych odległości taryfowych (WOT), a także aktualnego planu sieci PKP. Ten mający dużą wartość merytoryczną i historyczną plan kolei państwowych wykonano w Bydgoszczy. Dokonali tego pracownicy CBTiRZ. Z tym planem kolei wiąże się ciekawa historia: autorzy planu zostali delegowani do ministerstwa komunikacji w Warszawie. Zostali tam przedstawieni ówczesnemu Prezydentowi Polski, wręczyli mu swój plan. Oryginalna fotografia z tego wydarzenia krążyła wśród załogi przez wiele lat. Bydgoski plan PKP był prezentowany na publicznych plakatach i fotografiach. Nie była to mapa geograficzna z wymaganymi licznymi informacjami, lecz schematyczna, uproszczona mapa ścienna, prosta i czytelna.

Gdy tylko powstawały sprzyjające warunki polityczne i handlowe uruchamiane były kolejne komunikacje międzynarodowe i kolejowe rozrachunki zagra-

niczne realizowane przez Centralne Biuro w Bydgoszczy. Pierwszego po wojnie pełnego rozrachunku z tytułu przewozu towaru i osób dokonano z komunikacji Polska – Związek Radziecki, którą uruchomiono 15 grudnia 1945 r. Uruchamiane były komunikacje promowe z państw skandynawskich od Polski i tranzytem liniami PKP do krajów południowej i południowo-zachodniej Europy. Wznowiono komunikacje z Czechosłowacją, Jugosławią, Rumunią, Węgrami. W 1949 r. wprowadzono komunikację z Niemiecką Republiką Demokratyczną³².

Po zakończeniu działań wojennych bardzo poważnym problemem dla PKP była rewindykacja swego taboru. Spustoszenie w taborze kolejowym spowodowane długoletnią wojną było bardzo poważnym uszczerbkiem. Szczególnie dotkliwy był brak lokomotyw i wagonów wszystkich rodzajów. To szczególnie skomplikowane zadanie powierzono Bydgoszczy. Była to bardzo żmudna i bardzo trudna działalność. Cały tabor w czasie wojny, po usunięciu wszelkich znamion przynależności do PKP, został przecechowany na tabor obcych kolei, co bardzo utrudniało jego odszukanie i identyfikację. Międzynarodowe porozumienie przewidujące zwrot taboru zawłaszczanego w czasie wojny właściwym kolejom macierzystym zostało podpisane w Belgradzie 30 listopada 1946 r. Niezależnie od tej umowy PKP zawierały z poszczególnymi zarządami szczegółowe umowy, na mocy których przeprowadzały rewindykację swojego taboru porzucanego po całej Europie. Polskie Koleje Państwowe rozpoczęły rewindykację własnego taboru w lutym 1946 r. i trwała ona do 1956 r.³³

1 stycznia 1946 r. w ramach zmian strukturalnych Biura utworzony został nowy wydział obrachunków wagonowych³⁴. Przed wojną tymi o wiele łatwiejszymi sprawami zajmowało się Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych PKP w Warszawie. Już nigdy tam nie powróciło. Do zakresu czynności wydziału należało ewidencjonowanie obrotu wagonów towarowych PKP na kolejach obcych, również obcych kolei na PKP, sporządzanie obrachunków czynszu za używanie na liniach PKP wagonów będących własnością obcych zarządów kolejowych, sporządzanie podobnego obrachunku za wagony osobowe, prowadzenie rozrachunków za uszkodzenie wagonów, przyrządów ładunkowych... Wydział nie dzielił się na działy.

Z dniem 1 lipca 1947 r. wydział ten podzielono na 3 działy³⁵. Obok dotychczas istniejącego (1) Działu komunikacji bezpośrednich utworzono (2) Dział komunikacji z ZSRR: prowadził ewidencję obrotu wagonów towarowych w komunikacji przeładunkowej, prowadził rozrachunek z kolejami ZSRR z tytułu opłat

³² M.h. CBRZ PKP z 1972 r.

³³ M.h. CBRZ z 1972 r.

³⁴ Dz.U. MK rok 1946 Nr 1, poz. 4.

³⁵ Dz.U. MK rok 1947 Nr 7, poz. 103.

za użytkowania wagonów w tej komunikacji, prowadził ewidencję obrotu wagonów towarowych w komunikacji bezprzeladunkowej (ze zmianą zestawów kołowych) w kierunku Polska – ZSRR i kierunku odwrotnym, prowadził rozrachunek z kolejami ZSRR z tytułu opłat za użytkowanie przez PKP wagonów tej komunikacji, ewidencjonował obrót wagonów w komunikacji bezprzeladunkowej w kierunku Polska – radziecka strefa okupacyjna Niemiec i odwrotnie, oraz (3) Dział Techniczny: prowadził rozrachunki z obcymi zarządami za uszkodzenie wagonów, przyborów ładunkowych i za brak części wagonowych, sprawy odszkodowań za wagony spalone, rozbite lub zaginione z winy kolei użytkującej, rozrachunki z kolejami ZSRR z tytułu wydatków związanych z wysłaniem pociągów ratunkowych i pługów odśnieżnych...

Do wykonania tylu nowych zadań Biuro nie miało już dostatecznej ilości doświadczonej, wykwalifikowanej kadry. Szkolenie nowo przyjętych osób do pracy w CBTiRZ w tak specjalistycznej dziedzinie trwało długo. Pożądanymi byli doświadczeni pracownicy PKP ze znajomością języków obcych, gdyż starsi po trudach przeżytej wojny korzystali z możliwości przejścia na emeryturę. W tej sytuacji wystąpiono do ministra komunikacji o rozpatrzenie możliwości wyreklamowania pracowników Biura z wojskowej służby kolejowej i aprowizacyjnej. Sprawa znalazła pozytywny oddźwięk, gdyż zarządzeniem ministra komunikacji z dnia 20 października 1947 r. do zakresu czynności działu ogólnego Biura dodano „sprawy wojskowo-reklamacyjne pracowników Biura”. Wyreklamowani pracownicy podejmowali pracę w macierzystej jednostce³⁶.

Dużym i niespodziewanym wydarzeniem dla Biura było zarządzenie Ministra Komunikacji z 11 marca 1950 r., które zamknęło się w lapidarnej wypowiedzi: *W Centralnym Biurze Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP znosi się wydział taryfowy. Czynności taryfowe obejmuje służba handlowa Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych w Warszawie. Centralne Biuro Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP otrzymało skróconą nazwę Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych Polskich Kolei Państwowych w Bydgoszczy. Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia, tj. 5 kwietnia 1950 r.* Starsi pracownicy jeszcze długo wspominali, że kiedy już opanowali bardzo trudne w ówczesnych, specyficznych czasach problemy międzynarodowych taryf kolejowych, to sprawę im zabrano. Twierdzili, że chodziło o rzekomo atrakcyjne, dewizowe wyjazdy zagraniczne. Można przecież było przyznać Bydgoszczy kilka etatów, byłoby taniej i po sprawie. Może nie brakowało w tym racji, bo kiedy w Warszawie w końcu jakoś opanowano zagadnienia, potrzebne kontakty, przy wszelkiej merytorycznej i personalnej pomocy Bydgoszczy, powołano w 1963 r. specjalną jednostkę

³⁶ Dz.U. MK rok 1947 Nr 10, poz. 196.

organizacyjną Biuro Taryf PKP z siedzibą w Warszawie, podległą bezpośrednio dyrektorowi Centralnego Zarządu Handlowo-Przewozowego w Ministerstwie Komunikacji. Zakres zadań rozpisany został aż na 9 pozycji, a co najważniejsze Biuro to „wykonywało funkcję zwierzchniego kierownictwa PKP”. A wypadło powołać tę instytucję u źródła, w Bydgoszczy³⁷.

Z rokiem 1950 skończyła się w kolejnictwie międzynarodowym era samodzielnej dominacji systemów prawnych: CIM i CIV oraz RIV i RIC. Obok powstały nowe, równoległe systemy: SMGS i SMPS oraz PPW. Oba systemy mimo wieloletnich działań zmierzających do scalenia, ujednoczenia nie przyniosły efektów i nadal istnieją, poszerzając współdziałanie i współpracę w handlu międzynarodowym.

Jak do tego doszło?

Po II wojnie światowej Europa podzieliła się pod względem politycznym i gospodarczym na dwa odrębne systemy. Linia podziału biegła od Szczecina po Adriatyk.

Podział objął także europejskie koleje narodowe, które musiały się dostosować do nowych warunków. Jak sobie z tym poradzić? Zarządy kolejowe ówczesnych państw tak zwanej demokracji ludowej obok umów zawartych w trybie konwencji berneńskich zawierały nowe oddzielne umowy przewozowe między sobą w komunikacji bezpośredniej.

W Warszawie w grudniu 1950 r. odbyła się międzynarodowa konferencja, której tematem były sprawy komunikacji kolejowej tych państw. Podpisano wówczas dwa porozumienia (umowy): „O komunikacji towarowej SMGS” (Sogłoszenie o Międzynarodnym Żelaznodoróznym Gruzowym Soobszczeni) oraz „O komunikacji osobowej SMPS” (Sogłoszenie o Międzynarodnym Pasażyrskim Soobszczeni). Obie z terminem obowiązywania od 1 listopada 1951 r.

Umowy podpisali pełnomocnicy 7 rządów kolejowych następujących państw: Czechosłowacji, Bułgarii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii, Węgier, ZSRR i później Albanii. Następnie na zasadzie protokołów rewizyjnych z 1953 r. (Moskwa) i 1955 r. (Berlin) przystąpiły do nich Chiny, Korea Północna, Wietnam Północny i Mongolia.

Cechą charakterystyczną i – jak podkreślano – wielkim osiągnięciem konwencji warszawskiej było wprowadzenie dla wszystkich uczestników jednolitych taryf tranzytowych. Taryfy uzgodniono w Budapeszcie w 1951 r., co potwierdzało wcześniejsze zawarcie wspólnej umowy SMGS i SMPS. Organem podejmującym zasadnicze decyzje był komitet ministrów, a stałym organem wykonawczym komitet transportu kolejowego.

³⁷ Dz.U. M.K z 1963 r. Nr 41, poz. 242.

Konwencje berneńskie i umowy warszawskie nie stwarzały realnych przeszkód w prowadzeniu handlu międzynarodowego przy użyciu transportu kolejowego. Zasadniczą różnicą, ważną w tamtych czasach, był aspekt polityczny między dawnymi obozami Wschód – Zachód. Zarówno zachodnie konwencje kolejowe, jak i umowy warszawskie oraz rozległa sfera przepisów rozrachunkowych, przewozowych, taryfowych i eksploatacyjnych były podstawą działalności Biura i miały wpływ na zwiększenie zakresu prac rozrachunkowych.

Europa podzieliła się politycznie, ale Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy nadal pełniło dla Polski funkcję centralnego ośrodka rozliczającego się finansowo z kolejami państw obu systemów.

Do zmienionej sytuacji dostosowały się Polskie Koleje Państwowe. W Polsce SMGS i SMPS (w pierwszej wersji językowej MGS i MPS) zostały ogłoszone 30 września 1951 r.³⁸ Na PKP weszły w życie 1 listopada 1951 r. Resortowe porozumienia – umowy warszawskie – nie zostały ogłoszone w Polsce w dzienniku ustaw, gdyż ich sygnatariuszami nie byli ministrowie lub pełnomocnicy rządów, lecz przedstawiciele zarządów poszczególnych kolei. Umowy przesłane zostały z wyprzedzeniem bezpośrednio do Bydgoszczy, celem przygotowania się do ich realizacji z dniem 1 listopada 1951 r. Biuro niezwłocznie od czasu zawarcia umów prowadziło rozliczenia z zarządami zagranicznych kolei, które te umowy podpisały. Z dniem 1 listopada 1951 r. przestały obowiązywać konwencje berneńskie dla przewozów towarów i przejazdu osób między PKP a kolejami Bułgarii, Czechosłowacji, Rumunii i Węgier.

W 1951 r. w nowej sytuacji prawnej CBRZ prowadziło rozrachunki zarówno w systemie CIM, CIV jak i SMGS, SMPS z Anglią, Austrią, Belgią, Bułgarią, Czechosłowacją, Danią, Francją, Holandią, Norwegią, Niemiecką Republiką Federalną, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią, Szwajcarią, Szwecją, Włochami, Węgrami oraz ZSRR. Należności PKP wynosiły 942,6 mln zł³⁹.

Nowa sytuacja powodowała wprowadzenie poważnych zmian organizacyjnych w CBRZ. Minister kolei nieopublikowanym zarządzeniem z dnia 15 sierpnia 1951 r. wprowadził nowy regulamin pracy. Biuro powróciło do dwustopniowej struktury organizacyjnej. Likwidacji uległy wydziały. Na czele stał dyrektor powoływany przez ministra, który kierował biurem przy pomocy jednego zastępcy. Działy nie dzieliły się na komórki organizacyjne niższego rzędu. Na czele działów stali kierownicy powoływani i zwalniani przez dyrektora, za zgodą ministra. Na czele sekcji niewchodzących w skład działów stali kierownicy sekcji. Dyrektor sprawował ogólny nadzór nad działalnością oraz bezpośrednio kierował

³⁸ Dz. TiZK rok 1951 r. Nr 17, poz. 164-166.

³⁹ M.h. CBRZ z 1972 r. Wykaz należności PKP za lata 1951, 1961, 1971.

wskazanymi w regulaminie komórkami organizacyjnymi, podobnie zastępca dyrektora. Kierowników działów powoływali i zwalniali dyrektorzy za zgodą ministra. Kierowników sekcji niewchodzących w skład działów powoływał dyrektor.

Następna zmiana regulaminu z 19 listopada 1956 r. także została bezpośrednio przesłana do Bydgoszczy z pismem przewodnim KOR-1-11/44/56. Kolejne zmiany regulaminów były już publikowane w biuletynach ministerstwa kolei i następnie w biuletynach ministerstwa komunikacji. W biuletynie ministerstwa komunikacji z 1959 r. nr 24, poz. 183 opublikowano kompleksowy, scalony regulamin. W biuletynie z 1959 r. nr 40, poz. 335 zmienione zostały nazwy 3 działów bez zmian w zakresie ich działalności. Ogółem w okresie 1952-1972 (do 50-lecia Biura) 8 razy zmieniano regulamin CBRZ PKP.

W jubileuszowym 1972 r. Biuro działało w ramach regulaminu organizacyjnego z 1966 r. Zakres podstawowych zadań merytorycznych działów i dyrektorów pozostawał w zasadzie bez zmian⁴⁰. Z tego okresu szczęśliwie zachowały się oryginalne dokumenty zakładowe o organizacji i zakresie działalności, które częściowo wykorzystałem już w moim nieopublikowanym opracowaniu z 1972 r.

Na czele stał dyrektor, który podlegał osobiście ministrowi komunikacji. Kierował całokształtem pracy Biura przy pomocy dwóch zastępców. Zastępcy kierowali pracą komórek organizacyjnych bezpośrednio im podległych. Dyrektorem Biura był mgr Józef Ruta, zastępcami mgr Norbert Imiela i mgr Feliks Słoma.

Na czele działów stali kierownicy. Działy nie dzieliły się na komórki niższego szczebla. Było 13 działów merytorycznych, kilkuosobowe stanowisko radcy prawnego oraz 3 samodzielne specjalistyczne stanowiska pracy.

Nadrzędne zadania Biura pozostały niezmiennie: kontrola materiału rachunkowego z tytułu przewozów i innych usług PKP w komunikacjach międzynarodowych, przeprowadzanie rozliczeń w tym zakresie z obcymi zarządami kolejowymi, sporządzanie końcowych finansowych zestawień saldowych zawierających wyniki pieniężne ze wzajemnych świadczeń między PKP a obcymi zarządami w komunikacji towarowej, pasażerskiej, ekspresowej oraz obrotu wagonów PKP i obcych, udział w tworzeniu nowych postanowień w taryfach kolejowych, załatwianie reklamacji z tytułu niedopłat, nadpłat przewoźnego, przekroczenia terminu dostawy, uszkodzenia i zaginięcia przesyłek...

W związku z przypadającą w 1972 r. 50. rocznicą mianowania Feliksa Cywickiego kierownikiem Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy podjęta została decyzja o zorganizowaniu uroczystych obchodów jubileuszowych. Powołano komitet organizacyjny obchodów i sekcje tematyczne. Zwrócono się z apelem do kierowników działów i załogi o aktywne włączenie w przygotowania do

⁴⁰ Dz.U. MK rok 1966 r. Nr 10, poz. 72.

obchodów. Wszelkie pomysły i inicjatywy były bardzo wskazane⁴¹. Apel spotkał się z entuzjastycznym odzewem załogi. Pracownicy z dłuższym stażem z nostalgią wspominali atmosferę minionych lat, przywoływali zapamiętane wydarzenia, dawnych kolegów i koleżanki, dyrektorów, kierowników, warunki życia i pracy. Trwały poszukiwania starych dokumentów, fotografii, pamiątek. Działy rywalizowały o jak najpiękniejszą wystawę eksponatów swojej historii. Przed gabinetami kierowników w gablotach znajdowały się okolicznościowe plakaty, ciekawe fotografie, własne wiersze i artykuły. Panowała uroczysta atmosfera i nastrój. Obchody odbyły się w połowie września 1972 r. po okresie urlopowym. Warto wspomnieć, że na zakończenie uroczystości sfotografowano całą załogę przed gmachem Biura, było to pierwsze w historii takie wydarzenie. Ta pamiątka jest bardzo ceniona przez ich potomków.

W ramach przygotowań do uroczystości kierownicy jednostek organizacyjnych przekazali sekcji historycznej sprawozdania działalności z co najmniej ostatnich 25 lat pracy. Wszyscy bez wyjątku to uczynili. Zbiorcze opracowanie z niewiadomych dziś przyczyn nie powstało. Spróbuję obecnie, choć tak późno, uszanować pracę Panów Kierowników i w możliwie maksymalnie sensownym skrócie przekazać je, bardziej zainteresowanym, do publicznej wiadomości.

Informacje dotyczą 1972 r. i lat wcześniejszych. Warto poświęcić nieco czasu, aby się z nimi zapoznać, docenić pracę i wkład załogi, a zarazem ocalić od zapomnienia istnienie i działalność Biura, a także sporej grupy inteligencji kolejarskiej Bydgoszczy.

Informacje kierowników działów.

Dział administracyjno-gospodarczy – kierownik Zygmunt Malinowski.

Poza regulaminowymi czynnościami typowymi dla działu kadr kierownik przedstawił historyczne informacje dotyczące stanu załogi Biura w okresie po II wojnie światowej. Dla przypomnienia w 1939 r. w Biurze pracowało 244 pracowników. Stan załogi w 1945 r. wynosił 147 pracowników, w 1950 r. – 312 pracowników, w 1955 r. – 277 pracowników, w 1958 r. – 259 pracowników, w 1959 r. – 259 pracowników, w 1960 r. – 274 pracowników, w 1963 r. – 327 pracowników, w 1964 r. – 354 pracowników, w 1965 r. – 359 pracowników, w 1969 r. – 389 pracowników. W 1972 r. zatrudnionych było 413 pracowników, w tym 299 kobiet i 114 mężczyzn, co równało się 72,4% kobiet i 27,6% mężczyzn, 19 zasłużonych osób pracowało w Biurze 25 lat i dłużej, 4 z nich podjęły pracę jeszcze w okresie międzywojennym. W 1972 r. złotą odznaką „Przodujący Kolejarz” posiadało 8 osób, w tym 2 panie, srebrną odznakę posiadało 17 osób w tym 7 pań.

Dział finansowo-księgowy – główny księgowy Bernard Stolz.

⁴¹ M.h. CBRZ z 1972 r.

Przed wprowadzeniem do realizacji w 1951 r. umów MGS i MPS Biuro prowadziło rozrachunki z 16 zagranicznymi zarządami kolejowymi oraz dowództwem Północnej Grupy Wojsk Radzieckich w Legnicy – należności PKP wynosiły 137,9 mln zł. W 1961 r. rozliczono się z 25 zarządami kolejowymi, dowództwem w Legnicy oraz Intercontainerem S.A. Należności PKP wynosiły 5804,8 mln zł. W 1971 r. rozliczenia prowadzono z 31 zarządami kolejowymi, dowództwem w Legnicy oraz Intercontainerem S.A – należności PKP wynosiły 6580,9 mln zł⁴². Był to efekt pracy całej 412-osobowej załogi, zarówno działów merytorycznych, jak i pomocniczych. Jak ważne to były dla PKP środki finansowe w gotówce, niech świadczy fakt, że stanowiły one zawsze nie mniej niż 25%-30% ogólnego stanu konta ministerstwa komunikacji. Na PKP w 1972 r. zatrudnionych było ogółem 358 tys. pracowników⁴³. Główny księgowy zwrócił uwagę, że dogodnie położenie geograficzne Polski po wprowadzeniu umów MGS i MPS spowodowało, iż stała się ona krajem wybitnie tranzytowym przewożącym liniami PKP we wszystkich geograficznych kierunkach świata, średnio rocznie ok. 16-17 mln ton masy towarowej. Z tranzytu przez Polskę korzystały wszystkie kraje Azji, Europy oraz Afryki (Maroko), wszędzie tam dokąd docierały tory kolejowe (z wyjątkiem Portugalii?). Należności PKP rosły, a CBRZ było bardzo skrupulatne w tym zakresie.

Dział rozrachunków z przewozu osób oraz przesyłek bagażowych, ekspresowych z komunikacji CIV i TIEEx – kierownik mgr Jadwiga Rutkowska.

Dział sprawdzał udziały PKP za przewozy osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych wydzielonych przez zarządy obcych kolei. Wydzielał udziały dla kolei uczestniczących w przewozach i sporządzał dla nich rachunki udziałów, ustalał i sprawdzał wysokości prowizji biur podróży, sprawdzał i rozliczał należności za miejsca sypialne... Od 1964 r. wzrosła liczba podróżujących z ZSRR do krajów w Europie Zachodniej i z powrotem w związku z utworzeniem nowych komunikacji Moskwa – Paryż, Londyn, Rzym, w których Polska uczestniczyła jako kraj tranzytowy. W 1966 r. wprowadzono możliwość odpłatnego przewożenia samochodów pociągami pasażerskimi. Liczba przewiezionych osób w obu systemach CIV i SMPS systematycznie wzrastała. W 1959 r. było to 773 848 pasażerów, w 1966 r. – 1 986 478 pasażerów, w 1971 r. – 2 229 242 pasażerów. Do 1961 r. posługiwano się głównie liczydłami. Od 1961 r. średnia mechanizacja umożliwiła maszynowe sporządzanie rozrachunków z przewozu osób, z przewozu przesyłek ekspresowych sporządzano rozrachunki nadal odręcznie. Próby wprowadzenia dużej mechanizacji podjęte w 1966 r. do 1972 r. nie zostały

⁴² Tamże.

⁴³ *Historia PKP*, wikipedia.org. (dostęp: 12.8.2019).

zrealizowane i PKP w zakresie komunikacji pasażerskiej była zarządem niezmechanizowanym.

Dział rozrachunków z przewozu osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych z komunikacji SMPS – kierownik Franciszek Bitef.

Dział powstał w wyniku realizacji regulaminu Biura z 1966 r. Sprawdzał udziały PKP za przewozy osób, bagażu i przesyłek ekspresowych wydzielonych przez obce zarządy kolejowe, wydzielał udziały dla kolei obcych uczestniczących w przewozach, sprawdzał raporty stacji granicznych PKP na zdeponowane należności przez konduktorów wagonów sypialnych i restauracyjnych obcych kolei. Sporządzał rozrachunki za przebiegi wojskowych tranzytowych pociągów pasażerskich ZSRR na liniach PKP oraz za wojskowe przewozy radzieckie osób, rozliczał przewozy przesyłek bagażowych, ekspresowych i poczty w komunikacji wewnętrznej i sąsiedzkiej. Liczba przewiezionych pasażerów na warunkach umowy SMPS w 1959 r. wynosiła 428 364 osoby, w 1966 r. – 1 525 259 osób, a w 1971 r. – 2 219 511 osób.

Dział rozrachunków z przewozu towarów z komunikacji CIM – kierownik mgr Władysław Konopko.

Dział prowadził rozliczenia z zarządami wszystkich kolei europejskich (z wyjątkiem SŽD) oraz zarządami kolei Iraku i Syrii. Sporządzał zbiorcze zestawienia z nadania i przysyłał obcym zarządom do porównania, porównywał i uzgadniał wykazy przesyłek nadanych, otrzymanych od obcych zarządów z wykazami przesyłek wydanych na PKP, sporządzał obcym zarządom wykaz przesyłek przewiezionych tranzytem przez PKP oraz sprawdzał takie wykazy od obcych zarządów. Wydzielał udziały dla obcych zarządów kolejowych, sporządzał zbiorcze zestawienia finansowe z całości przewozów towarowych z wszystkich komunikacji międzynarodowych. Od 1971 r. partnerem w rozliczeniach międzynarodowych był Intrecontainer, „Międzynarodowe towarzystwo do przewozu towarów transkontenerami” z Bazylei za przewóz przesyłek w transkontenerach między krajami Europy Zachodniej i Japonią. Ponadto od 1972 r. dział prowadził bezpośrednio, scentralizowane rozliczenia z P.S.M. C. Hartwig za przewóz przesyłek tranzytowych do i z krajów Europy Zachodniej reekspediowanych na stacji Małaszewicze i na polskich stacjach portowych. (Kierownik poinformował komisję historyczną, że w jego dziale pracuje 6 mężczyzn i 39 kobiet „w tym 19 dość ładnych”).

Dział rozrachunków z przewozu towarów nadanych i wydanych na stacjach PKP z komunikacji SMGS – kierownik Edward Michałak.

Dział powstał w 1966 r. Sprawdzał wykazy przesyłek nadanych i wydanych z cedułami przewozowymi oraz porównywał je z wykazami zdawczymi, sprawdzał i rozliczał opłaty z wykazów tranzytowych otrzymanych od obcych

zarządów, sporządzał miesięczne zestawienia sum pobranych w walutach taryfowych i złotych z podziałem na komunikację. Eksport i import towarów odbywał się między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Afganistanem, Finlandią, Iranem, wszystkimi krajami demokracji ludowej oraz ZSRR. Dział rozliczał należności za linie PKP oraz należności kolei tranzytowych z zarządami kolei tranzytowych Bułgarii, Rumunii, Czechosłowacji, NRD, ZSSR. Prowadził także rozliczenia z P.S. C. Hartwig Katowice, Warszawa, Gdynia, Szczecin, Centralą Zbytu Węgla – Katowice, Centralą Zaopatrzenia Hutnictwa – Katowice, Centralą Handlu Zagranicznego „Węglkoks” Katowice, Centralą Eksportowo-Importową „Minex” Warszawa, Zakładami Azotowymi Puławy, Centralą Handlu Zagranicznego „Pagged” Warszawa, Przedstawicielstwem Handlu ZSRR w PRL w Warszawie oraz Dowództwem Wojsk Radzieckich w Legnicy.

Dział rozrachunków z przewozu towarów przewiezionych tranzytem przez PKP w komunikacji SMGS – kierownik Paweł Paszkiet.

Dział sporządzał wykazy przesyłek przewiezionych tranzytem przez PKP, zamknięcia rachunkowe z tytułu przewozów tranzytowych ilościowych i pieniężnych, sporządzał rachunki i rozliczenia z tytułu przewozu wojsk radzieckich oraz tranzytu uprzywilejowanego. Prowadził rozrachunki z zarządami kolejowymi NRD, ZSSR, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Mongolii, Korei. Wielkość przesyłek przewiezionych tranzytem przez PKP w 1960 r. wynosiła 825 712 przesyłek, w 1966 r. – 966 974 przesyłek, a w 1971 r. – 1 012 334 przesyłek.

Pierwsze trzy maszyny księgujące wprowadzono w 1959 r. Sprowadzono je w celu odciążenia stacji granicznych PKP sporządzania wykazów tranzytowych. Maszynowe wykazy CBRZ PKP były pierwszymi wobec obcych zarządów, które rachunki tranzytowe opracowywały jeszcze odręcznie. W latach 1962-1963 urządzono halę maszyn księgujących, w której zainstalowano 10 takich urządzeń. W 1972 r. w hali pracowało 16 maszyn, na których opracowywano całość przewozów pasażerskich z komunikacji SMPS i CIV w ilości około 200 000 pozycji każdorazowo.

Dział regulacyjno-rewizyjny – kierownik mgr Leszek Przybylski.

Do połowy lat 60. dział regulował nieprawidłowości taryfowe i rozrachunkowe we wszystkich komunikacjach osobowych CIV i SMPS oraz towarowych CIM i SMGS, regulował nieprawidłowości taryfowe i rozrachunkowe dotyczące komunikacji towarowej w zasadzie tylko w systemie CIM, regulował należności PKP za bezbiletowe przejazdy oraz szkody spowodowane przez podróżnych w komunikacjach międzynarodowych...

Dział obrachunków wagonowych i świadczeń – kierownik mgr (doktorant) Jerzy Grzegorek.

Dział prowadził rozrachunki z obcymi zarządami z tytułu odszkodowań za uszkodzenie, zniszczenie lub zaginięcie oraz zanieczyszczenie i odkażenie wagonów towarowych, rozrachunki z tytułu odszkodowań za niezwrócone, uszkodzone części zamienne, rozrachunki z tytułu uszkodzenia, nieterminowego zwrotu lub zaginięcia przyborów ładunkowych, prowadził kontrolę wyjścia za granice i powrotu do kraju wagonów taboru osobowego PKP kursujących w komunikacjach SMPS i CIV...

Dział obrachunków czynszu za wagony PKP i OPW – wz. kierownika – Zygmunt Rościszewski.

Dział prowadził kontrolę wyjścia za granicę i powrotu do kraju wagonów towarowych PKP użytkowanych w komunikacji międzynarodowej na warunkach PPW i RIV, prowadził ewidencję i rozliczenia wagonów towarowych PKP wydierżawionych obcym zarządom kolejowym, sprawdzał obrachunki czynszu nadsyłane przez obce zarządy i Biuro Eksploatacyjne w Pradze. Rozpatrywał rozszczenia o odszkodowania za próżne przebiegi wagonów towarowych PKP na liniach obcych zarządów. W 1964 r. w związku z powstaniem Wspólnego Parku Wagonów Towarowych „OPW” wprowadzono nową formę ilościowego rozrachunku wagonów, co znacznie zmniejszyło obrót wagonów w systemie PPW i RIV, a tym samym uprościło prace kontrolno-rozrachunkowe w CBRZ. Od 1968 r. wprowadzono kontrolę obrachunku czynszu wagonowego za wagony PKP z kolejami CSD i DR na podstawie tabulogramów wagonów zdanych na te koleje lub przyjętych, opracowywane przez OZO Łódź, które kontrolowano dotychczas na podstawie wykazów wagonowych ze stacji granicznych. Dla obrachunków czynszu z SŻD takie tabulogramy wprowadzono od stycznia 1969 r.

Dział obrachunków czynszu za wagony obce – kierownik Edmund Igliński.

Dział prowadził rozliczenia z obcymi zarządami z tytułu użytkowania przez PKP obcych wagonów na warunkach PPW i RIV, sprawdzał nadsyłane przez obce zarządy rachunki dodatkowe i uwagi rewizyjne do obrachunków czynszu za wagony obce towarowe użytkowane przez PKP, wdrażał poszukiwania na sieci PKP obcych wagonów... W latach 1958-1964 wykazy rozrachunkowe za użytkowanie wagonów wg PPW i RIV na wagony obce sporządzało CBS Warszawa, następnie do 1969 r. OZO Olsztyn i ponownie OZO Łódź.

a) Obrót wagonów PKP w 1958 r. w PPW wynosił 1 107 931 sztuk, w RIV – 454 785 sztuk, w 1966 r. w PPW – 884 062 sztuk, w RIV – 692 125 sztuk, w 1971 r. w PPW – 694 417 sztuk, w RIV – 628 740 sztuk.

b) Obrót wagonów obcych w 1958 r. w PPW wynosił 670 244 sztuk, w RIV – 24 094 sztuk, w 1966 r. w PPW – 694 104 sztuk, w RIV – 59 781 sztuk, w 1971 r. w PPW – 78 182 sztuk, w RIV – 62 660 wagonów.

Dział reklamacji nadpłatowych – kierownik Henryk Kowalewski.

Dział rozpatrywał i załatwiał reklamacje o zwrot nadpłaconych należności z przewozu osób oraz przesyłek bagażowych, ekspresowych i towarowych ustalonych po taksacji ceduł przewozowych, załatwiał zwrot tych nadpłat, odprowadzał do budżetu centralnego kwoty przedawnione lub prekludowane. Od końca 1966 r. wypłacał z urzędu nadpłaty stwierdzone w toku kontroli taryfowej dokumentów przewozowych w komunikacji SMGS i CIM na rzecz jednostek gospodarki uspołecznionej. Wyплаты realizowano bez żądania przedkładania listów przewozowych lub wtórników. Z przesyłek towarowych z opłaconym przewoźnym i opłatami dodatkowymi przez klientów niebędących jednostkami gospodarki uspołecznionej przekazanie im nadpłat z urzędu odbywało się po uprzednim powiadomieniu kontrahenta kolei o stwierdzonej nadpłacie z równoczesnym żądaniem nadesłania listów przewozowych lub wtórników listów przewozowych.

Dział reklamacji odszkodowawczych – kierownik Heronim Majchrzak.

Dział rozpatrywał reklamacje o odszkodowania z tytułu całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłek towarowych bagażowych i ekspresowych oraz przekroczenia terminu dostawy przesyłek, wnioski w sprawie zaginięcia, uszkodzenia i przekroczenia terminów dostawy. Od 1971 r. rozpatrywano reklamacje z tytułu szkód i przekroczenia terminu dostawy z umów przewozu zawartych na stacjach granicznych PKP za listami przewozowymi komunikacji wewnętrznej, gdy przesyłki były nadane do dalszego przewozu bez przeladowania.

Mechanizacja i automatyzacja prac obliczeniowych i rachunkowo-statystycznych w Biurze sięga lat 30. XX wieku. Mechanizacja pracy po czynnościach rozrachunkowych i obrachunkowych z obcymi kolejami była drugim wiodącym kierunkiem działalności Biura. Ilość materiału rozrachunkowego szybko wzrastała. Mechanizacja przetwarzania danych umożliwiała działom merytorycznym terminową realizację zadań. Kontakty osobiste dyrektorów i specjalistów z zagranicznymi zarządami kolejowymi, udział w międzynarodowych konferencjach, naradach, komisjach tematycznych, a także wizyty w zagranicznych kolejowych biurach rozrachunkowych przyczyniły się do zainteresowania mechanizacją prac biurowych i zapoczątkowaniem jej w Bydgoszczy. Inicjatorem i propagatorem był dyrektor Włodzimierz Varhely (1936-1939). Jeszcze przed II wojną światową sprowadzono do Biura pierwsze maszyny księgujące marki Mercedes, szkolono pracowników, wdrażano mechanizację. Halę maszyn uruchomiono w latach 1938-1939. Bydgoszcz należała do liderów mechanizacji prac biurowych w kraju. Wojna gwałtownie przerwała wszelkie prace.

Niezwłocznie po wyzwoleniu miasta w 1945 r. podjęte zostały działania w celu jak najszybszego reaktywowania działalności Biura w Bydgoszczy. Z powodu znacznych zniszczeń w wyposażeniu, braku personelu i środków finansowych na pewien czas zawieszona została aktywność w tym zakresie. A i powojenne czasy nie były zbyt sprzyjające. Europa dopiero pod koniec lat 50. XX wieku wracała do normalności. Ożywiły się międzynarodowe kontakty i wymiana handlowa. Biuro mogło powrócić do tradycyjnej aktywności w zakresie mechanizacji. Cały czas dokonywano analiz wykonywanych czynności w kierunku możliwości ich zmechanizowania.

Prace w zakresie mechanizacji nabrały tempa w 1965 r. w wyniku lustracji CBRZ przez podsekretarza stanu ministerstwa komunikacji D. Tarantowicza. Podjęto centralną decyzję o zmechanizowaniu czynności kontrolno-rozrachunkowych w zakresie kolejowych przewozów towarowych w komunikacjach międzynarodowych. Włączone zostały czołowe krajowe ośrodki obliczeniowe, w tym ZETO Bydgoszcz i CBRZ PKP jako główny użytkownik. Systematycznie powiększał się zakres wykonanych zadań. Równoległe z prowadzeniem prac przygotowawczych w próbnym taksacjach i opiniowaniu programów komputerowych brali aktywny udział najlepsi, doświadczeni pracownicy Biura.

W 1972 r. stan zmechanizowania czynności kontrolno-rozrachunkowych związanych z przewozami w komunikacjach międzynarodowych przedstawiał się następująco:

I. W CBRZ sporządzano na maszynach do księgowania:

- 1) wykazy (rachunki) przesyłek przewiezionych tranzytem liniami PKP w komunikacji SMGS,
- 2) wykazy rozrachunkowe za sprzedane bilety w komunikacji SMPS i CIV w kierunku z Polski za granicę,
- 3) rachunki za przewóz brykietów i węgla brunatnego w kom. DR- PKP oraz na maszynie do fakturowania sporządzano wykazy na należności z rachunków przedpłaty dla C. Hartwig.

II. W ośrodkach zmechanizowanych przy pomocy maszyn licząco-analitycznych wykonywano następujące prace:

- 1) wykazy obrachunku czynszu za użytkowanie na PKP wagonów obcych kolei w systemie OPW i RIV (wyk. Ośrodek Zmechanizowanych Obliczeń (OZO) Łódź),
- 2) sprawozdania z liczby przyjętych i przekazanych wagonów OPW (OZO Łódź),
- 3) pomocnicze wykazy wagonów PKP za granicą w systemie PPW i RIV (OZO Łódź),

- 4) wykazy obrachunkowe za użytkowanie na PKP przyborów ładunkowych obcych kolei w systemie PPW i RIV (OZO Łódź),
- 5) pomocnicze wykazy przyborów ładunkowych PKP za granicą w systemie PPW i RIV (OZO Łódź),
- 6) wykazy nadanych przesyłek koksu w komunikacji SMGS objętych planowym rozliczeniem należności przewozowych wraz z ustaleniem należności (OZO Sosnowiec),
- 7) wykazy przesyłek węgla nadanych w kom. SMGS objętych planowym rozliczeniem należności przewozowych wraz z ustaleniem należności przewozowych (OZO Sosnowiec),
- 8) wykazy rozrachunkowe na przesyłki wydane w komunikacji CIM (OZO Warszawa).

Ponadto z tytułu przewozu przesyłek importowych w kom. CIM rozliczano komunikację: Austria, Jugosławia, Niemcy Zachodnie, Włochy, Szwecja, Dania – Polska.

W 1959 r. na stanie Biura były 3 maszyny księgujące, 12 maszyn do pisania, 26 arytmometrów, 20 kalkulatorów, 11 sumatorów elektrycznych, a w 1966 r. było już 13 maszyn księgujących, 20 maszyn do pisania, 46 arytmometrów, 23 kalkulatory elektryczne, 31 sumatorów elektrycznych i 2 fotokopiarki.

W 1972 r. było 16 maszyn księgujących, 2 maszyny fakturujące, 29 maszyn do pisania, 69 arytmometrów ręcznych, 26 kalkulatorów elektrycznych, 51 sumatorów elektrycznych, 2 fotokopiarki, 1 kserokopiarka. W stosunku do potrzeb to ciągle było bardzo mało. Po kalkulatory elektryczne były długie kolejki, zamawiano je na godziny wieczorne lub nawet na niedziele. Pisało się prawie wszystko odręcznie i liczyło w pamięci na arkuszach po kilkadziesiąt pozycji. Do wprowadzenia mechanizacji większość prac polegała właściwie w wielu referatach merytorycznych na sporządzaniu i tysięcy kolumn, i zestawień zbiorczych.

W Biurze funkcjonowało „samodzielne stanowisko pracy do spraw organizacji i koordynacji prac rozrachunkowych w komunikacji międzynarodowej”, pracował tam mgr Edward Kret, radca kp. ds. ekonomicznych.



BYDGOSZCZ 14 WRZESIEŃ 1972 - 50 LAT CBRZ-PIF

Wykaz dyrektorów

I. Okres pruski (w strukturze dyrekcji kolei wschodniej), lata 1862-1920

Lata	Imię i nazwisko
1859–1863	Karl Heinrich Eggert
1863–1867	Albert von Maybach
1867–1874	Erhart von Matius
1874–1881	Eduard Wex
1881–1898	Engelbert Pape
1898–1903	Carl Neumann
1903–1905	Johannes Schulze-Nickel
1905–1908	Arthur Krueger
1908–1915	Ludwig Pedel
1915–1920	Paul Halke

II. Okres międzywojenny, lata 1922-1939

Lata	Imię i nazwisko
5.08.1922–1933	Filip Cywicki
1933–1936	Bronisław Bartak
1936–4.09.1939	Włodzimierz Varhely

III. Okres powojenny, lata 1945-1972

Lata	Nazwisko i imię
26.01.1945–31.12.1947	Ceglecki Zbigniew
17.01.1948–1950	Lekki Włodzimierz
1950–30.05.1951	Mika Zbigniew
1.06.1951–31.07.1951	Domański Julian
24.08.1951–17.06.1952	Tadeusz Lubojemski (pełniący obowiązki dyr.)
1.06.1953–1984	Ruta Józef

Wicedyrektorzy (zastępcy dyrektorów)

Lata	Nazwisko i imię
1945–31.12.1947	Lekki Włodzimierz
1.01.1952–31.05.1953	Ruta Józef
04.1952–27.08.1968	Gałęska Leon
1.09.1953–30.05.1958	Kościukiewicz Aleksander
1.09.1966	Imiela Norbert – 1972 i dłużej
1.12.1968	Słoma Feliks – 1972 i dłużej

Wykonano na podstawie: *Dyrekcja Kolejowa w Bydgoszczy*, [w:] G. Kotlarz, J. Pawłowski, *Węzeł kolejowy Bydgoszcz 1851-2014* oraz materiałów archiwalnych CBRZ PKP, Bydgoszcz z 1972.

158 years of financial settlements of the international railway transport in Bydgoszcz

keywords: the international railway transport, financial settlement, Bydgoszcz

Summary

The origins of financial settlements of the international railway transport in Bydgoszcz are related to functioning of the Railway Authority in Bydgoszcz, the Central Accounting Office of the Prussian Eastern Railway, which started activity on April 1, 1875. It ran accounting for international transport of goods and passengers based on as many as 114 tariffs. Back then, Prussia had 50 boards of railway companies managing 63 separate networks with 1,400 transportation tariffs in force. Harmonization of tariffs was implemented by the "International Convention concerning carriage of goods by rail" concluded in Berne in 1890. When Poland joined the Berne Convention in 1922, it was necessary to establish a special central rail organizational unit involved in financial accounts with foreign rail authorities for services provided by Polish railways and opposite. Bydgoszcz was chosen as the seat of the Accounting Office, which on July 11, 1929 was named the PKP Central Accounting Office in Bydgoszcz. Activity of the Office was interrupted by the outbreak of World War II. Its activity was resumed on March 1, 1945. Later, its name was changed to the Central Foreign Accounts Office of the Polish State Railways.

158 Jahre finanzieller Verrechnungen des internationalen Eisenbahnverkehrs in Bydgoszcz

Schlüsselwörter: internationale Eisenbahnverkehr, finanzielle Verrechnungen, Bydgoszcz

Zusammenfassung

Die Anfänge der finanziellen Verrechnungen des internationalen Eisenbahnverkehrs in Bydgoszcz sind mit der Tätigkeit der Eisenbahndirektion in Bydgoszcz, des Zentralen Abrechnungsbüros der Preußischen Ostbahn, das am 1. April 1875 seine Tätigkeit aufnahm, verbunden. In dieser Anstalt verrechnete man internationale Güter- und Personentransporte aufgrund von bis 114 Tarifen. In Preußen gab es damals 50 Vorstände der Eisenbahngesellschaften, die 63 gesonderte Netze verwalteten, wofür 1400 Transporttarife galten. Die „Internationale Berner Übereinkunft über den Gütereisenbahnverkehr“ vom Jahr 1890 vereinheitlichte die Tarife. Nach dem Beitritt Polens 1922 der Berner Übereinkunft

entstand die Notwendigkeit der Gründung einer speziellen zentralen Eisenbahnorganisationseinheit für finanzielle Verrechnungen mit den Eisenbahnverkehrsvorständen im Ausland für die ihnen gegenüber durch das polnische Bahnunternehmen geleisteten Dienstleistungen und umgekehrt. Bydgoszcz wurde zum Sitz des Abrechnungsbüros gewählt, das am 11. Juli 1929 das Zentrale Abrechnungsbüro der Polnischen Staatsbahnen genannt wurde. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges unterbrach die Tätigkeit des Büros, das am 1. März 1945 reaktiviert wurde. Im Laufe der Jahre benannte man es zum Zentralen Büro für Ausländische Abrechnungen der Polnischen Staatsbahnen um.