

Łoś, Robert

Radziecka eksploatacja polskich urządzeń kolejowych : regulacje 1954-1957

Dzieje Najnowsze 30/1, 53-63

1998

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Robert Łoś

Łódź

Radziecka eksploatacja polskich urządzeń kolejowych. Regulacje 1954-1957

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie rozmów dotyczących rozliczeń za usługi kolejowe, jakie świadczyła strona polska ZSRR po II wojnie światowej. Rozmowy te nastąpiły w okresie przełomowym dla stosunków polsko-radzieckich, w latach 1954-1957, a momentem zwrotnym była śmierć Stalina (5 III 1953 r.), kiedy to przed kierownictwem radzieckim stanęły nowe problemy. Kryzys dotychczasowego systemu władzy spowodował, że na Kremlu sformułowano hasła odrodzenia socjalizmu. Jednym z elementów projektowanej reformy był postulat zmiany polityki wobec krajów satelickich. Początkowo Kreml nader ostrożnie kreślił nowy model zależności satelitów. Zmiany wymuszane były często przez ciśnienie bieżących wydarzeń i ogólną sytuację międzynarodową¹. Wobec Polski, poddanej eksploatacji jak inne kraje Bloku Wschodniego, zmieniano stopniowo politykę zależności. Jednym z elementów podporządkowania Polski wobec Związku Radzieckiego był problem wykorzystywania polskich urządzeń kolejowych w przewozach osobowych i towarowych, radzieckich transportów cywilnych i wojskowych.

Już w 1944 r. polska kolej poddana była kontroli przez radzieckie władze wojskowe, co było oczywiste z uwagi na toczące się działania wojenne. Przy Resorcie Komunikacji, Poczty i Telegrafu PKWN wyznaczono stałego pełnomocnika Głównego Zarządu Komunikacji ZSRR — generała I! Rumiancewa². Z powodu toczących się działań wojennych, konieczności szybkiego przetransportowania wojska i materiału wojennego przystosowano nawet szerokość torów do wymogów radzieckich. Jediną praktyczną rekompensatą był udział jednostek radzieckich w odbudowie linii kolejowych. W okresie wojny trudno oczywiście mówić o jakiegokolwiek odpłatności za transport, gdyż nawet samej PKP trudno było określić opłaty za przewóz dla polskiej ludności cywilnej.

Po II wojnie światowej już w Poczdamie usiłowano uregulować problem zwrotu Polsce taboru kolejowego przez Niemcy. Na podstawie porozumienia Polski z ZSRR z 16 VIII 1945 r. o re-

¹ Patrz szerzej: R. Łoś, *Wokół VII Plenum KC PZPR (19-21X1956 r.)*, „Studia Polityczne” 1996, nr 3; tegoż, *Przełom 1956. Od protektoratu do ograniczonej suwerenności*, „Więź” 1995, nr 1.

² S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944-1949*, Warszawa 1984, s. 50.

kompensacie strat spowodowanych niemiecką okupacją. Warszawa miała prawo odzyskania całego przenumerowanego polskiego taboru, a także prawo do taboru kolei niemieckich na obszarach przyłączonych do Polski. W trakcie rozmów w Moskwie (20 VIII — 23 XI 1945 r.) rząd radziecki zrzekł się 3 IX 1945 r. na rzecz satelity wszelkich roszczeń do niemieckiego mienia transportowego na terytorium Polski, łącznie z tą częścią terytorium Niemiec, która weszła w skład Polski. Nie zapobiegło to jednak przejściu przez stronę radziecką środków transportu, nie spowodowało też ich zwrotu. Przeciwnie, instalacje kolejowe zostały potraktowane jako łup wojenny Armii Radzieckiej i wbrew ustaleniom nie zaliczono ich na korzyść Polski³. Według danych polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych⁴, 23 XI 1945 r. została podpisana umowa „O przewozach wojskowych dla ZSRR” oraz „Przepisy tymczasowe o transzycie pociągów ZSRR”. Przepisy te próbowano zmienić w trakcie rozmów 1 III 1948 r., gdy polskie Ministerstwo Komunikacji bezskutecznie chciało uzyskać taryfy obowiązujące dla Wojska Polskiego. Do umowy była dołączona taryfa opłat za przewóz radzieckich osób wojskowych, co w realiach tranzytu przez Polskę obejmowało również rodziny wojskowych. Można więc zaryzykować twierdzenie, że była to większość obywateli radzieckich podróżujących polskimi kolejami⁵. Według taryfikatora za odległość 100 km opłata wynosiła 2,95 zł. W normalnej taryfie PKP (II klasa) opłata za analogiczny przejazd wynosiła 32,4 zł. Taryfa dla wojskowych radzieckich i ich rodziny wynosiła więc 10 razy mniej od stosowanej normalnie dla obywateli polskich. W kolejnych latach uznano, że przewozy w latach 1946-1948 pozostaną bezpłatne⁶. W grudniu 1948 r. odbyła się w Warszawie konferencja międzynarodowa poświęcona komunikacji kolejowej. Podpisano wówczas dwie umowy: o komunikacji pasażerskiej (SMPS — Sogłaszenie o Międzynarodnom Pasażyrskom Soobszczeni) i o komunikacji towarowej (SMGS — Sogłaszenie o Międzynarodnom Gruzowej Soobszczeni)⁷. Umowy te nie weszły jednak w życie 1 XI 1951 r., ale 11 1954 r.⁸ Opóźnienie było spowodowane trwającą wojną w Korei. Zmiany w Bloku Wschodnim po śmierci Stalina dały bodziec do tego, iż Kreml zrezygnował 10 VI 1954 r. z praktycznie bezpłatnego tranzytu kolejowego na linii NRD-ZSRR. Zgodnie z obliczeniami polskich urzędników masa towarowa przesłana tranzytem przez terytorium Polski wynosiła od 1 I 1946 r. do 30 VI 1954 r. — 16 934 494 t. Po uwzględnieniu opłat przewozowych przyjęto za okres od 1 I 1946 r. do 31 X 1951 r. taryfę polsko-radziecką z 1945 r., czyli 10% realnej wartości w porównaniu z przewozami dla Wojska Polskiego. Za okres od 1 XI 1951 r. do 30 VI 1954 r. miano zastosować opłaty taryfy SMGS. Razem saldo na korzyść Polski miało wynosić 433 841 256 rubli. Od tego należało odjąć wydatki strony radzieckiej na konduktorów, rewidentów, pracowników drużyn parowozowych,

³ R. Łoś, *Polskie reparacje z Niemiec 1945-1956*, „Dziś” 1997, nr 9.

⁴ Notatka informacyjna dla ministra M. Naszkowskiego z 18 IV 1953 r., Umowy wojskowe. Stacjonowanie radzieckiej armii na terenie Polski, Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych (dalej AMSZ), Dep. I, Wydz. Radz., w. 7, t. 3, z. 7, k. 93.

⁵ Relacja Jerzego Albrechta dla autora publikacji.

⁶ Notatka w sprawie przewozów pociągami tranzytem z ZSRR przez PKP od 11 1946 r. do 30 VI 1954 r.; Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), Ministerstwo Kolei, Departament Zagraniczny: Przewozy kolejowe, sygn. 106.

⁷ *Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej*, Warszawa 1953.

⁸ S. Zamkowska, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944-1984*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Radomiu” 1991, nr 10, s. 46.

czynsze wagonów i inne. Saldo ostateczne na korzyść PKP wynosiło 240 566 078 rubli⁹. Nowe opłaty, zgodnie z SMGS, miały obowiązywać od 1 VII 1954 r. Tym samym ZSRR zrezygnowała z bezpłatnego praktycznie przewozu przez terytorium Polski transportów osobowych i towarowych (cywilnych i wojskowych).

Oprócz wspomnianych problemów w sferze przewozów kolejowych były jeszcze problemy wynikające z niekorzystnej umowy o użytkowaniu wspólnego parku wagonowego. Umowa obowiązywała od 1 XI 1951 r.¹⁰ i według polskich urzędników znacznie bardziej opłacało się przetrzymywać obce wagony niż powiększać własny tabor, co szczególnie mocno obciążało PKP. Przykładowo w okresie od 1 VIII 1955 r. do 30 VI 1956 r. na kolejach europejskich krajów socjalistycznych znajdowało się 1 204 486 wagonów PKP, natomiast w Polsce było 441 770 wagonów innych państw. W tej sytuacji PKP musiały interwencyjnie ściągać wagony z NRD, wnosząc dodatkowe opłaty za puste przebiegi. Dyrekcja PKP proponowała, by zwiększyć opłaty, które zlikwidowałyby proceder przetrzymywania wagonów.

Najpoważniejsze rozmowy, które dotyczyły regulacji prawnych za przewozy kolejowe, odbyły się pomiędzy 31 V a 4 VI 1955 r. w Moskwie. Decyzje podjęte w czasie konferencji nie rozwiązały jednak wszystkich spornych spraw.

Delegacja polska, na czele której stał dyrektor Departamentu Zagranicznego Ministerstwa Kolei — inż. Stefan Batkowski, przybyła do Moskwy 30 V 1955 r. Dzień później rozpoczęły się rozmowy robocze z przedstawicielami Ministerstwa Komunikacji ZSRR, którym na przemian przewodniczyli zastępcy naczelnika Zarządu Komunikacji Międzynarodowej: Szczukin i Uszakow.

Według szczegółowego raportu¹¹, sporządzonego przez przewodniczącego polskiej delegacji, rozmowy dotyczyły m.in. obniżenia klas w taryfie opłat SMGS. Delegacja polska wyjaśniła i uzasadniła powody, które skłoniły ją do niezatwierdzenia niektórych uchwał konferencji w sprawie SMGS w styczniu 1955 r. w Bukareszcie. Uchwały te dotyczyły zasad, według których miała być przeprowadzona rewizja opłat taryfy oraz obniżenia klas na przewóz różnych surowców. Strona polska wskazała na istotne jej zdaniem nieprawidłowości w obliczaniu tej taryfy.

W dalszej dyskusji omówiono ze stroną radziecką sprawę planu przewozu towarów importowanych do Polski z ZSRR oraz przewożonych z ZSRR w tranzycie przez Polskę. Delegacja polska wskazała na dotychczasowe warunki (dokumenty są przekazywane nieterminowo oraz zawierają nierealne dane), utrudniające realizację zadań przez PKP. Delegacja polska postulowała również, aby wszelkie odchylenia od ustalonych planów były zawczasu podawane do wiadomości kolejom ZSRR i PRL w celu uzgodnienia zmienionych warunków przewozu i przygotowania się do ich wykonania. Strona radziecka przyznała słuszność przedstawicielom polskiego Ministerstwa Kolei. Należy przy tym nadmienić, że przedstawiciele kolei ZSRR całkowicie popierali stanowisko strony polskiej i zażądali od przedstawiciela handlu zagranicznego ZSRR zastosowania się do powyższych postulatów. 2 czerwca 1955 r. przedstawiciel

⁹ Notatka w sprawie obliczeń należności dla PKP tranzytem pociągów osobowych ZSRR, AAN, Ministerstwo Kolei. Departament Zagraniczny: Umowy komunikacyjne, sygn. 190, t. 3, k. 36.

¹⁰ Notatka z 9 I 1958 r. w sprawie stawek czynszu za użytkowane wagony w komunikacji między krajami socjalistycznymi, AAN, KC PZPR, Materiały dotyczące RWPG, bez sygn., k. 1.

¹¹ Sprawozdanie z rozmów prowadzonych w Moskwie. Stosunki polsko-radzieckie w zakresie komunikacji, AMSZ, Dep. I, Wydż. Radz., z. 7, t. 99, w. 12, k. 1-28.

kolei ZSRR podał następujący, uzgodniony z Ministerstwem Handlu Zagranicznego plan importu i tranzytu dla przejścia granicznego Brześć-Małaszewicze na czerwiec 1955 r., a mianowicie:

a) do przeładunku w Brześciu ogółem 375 tys. t, z czego 120 tys. t przypada na rudę dla Polski i 110 tys. t na rudę dla NRD;

b) do przeładunku w Małaszewiczach 125 tys. t, w tym 90 tys. t zboża dla NRD.

Zboże dla Polski było przekazywane w ilości 35 tys. t tylko przez Żurawicę.

3 czerwca 1955 r. delegacja polska skonfrontowała powyższe dane z informacjami, które otrzymał Radca Handlowy Ambasady PRL bezpośrednio od Ministerstwa Handlu Zagranicznego ZSRR. W wyniku konfrontacji stwierdzono zasadnicze różnice między liczbami przekazanymi delegacji a danymi otrzymanymi przez radcę handlowego, a mianowicie:

a) do przeładunku w Brześciu rudy dla Polski 90 tys. t (o 30 tys. t mniej), rudy dla NRD 95,7 tys. t (o 14,3 tys. t mniej);

b) do przeładunku w Małaszewiczach zboża dla NRD 57 tys. t (o 33 tys. ton mniej).

Z powodu powyższych różnic delegacja polska poprosiła o ponowne rozpatrzenie tych spraw wspólnie z Ministerstwem Handlu Zagranicznego ZSRR. Po wyjaśnieniu przez stronę radziecką powyższych sprzeczności w Ministerstwie Handlu Zagranicznego ZSRR ustalono, że realne są liczby podane przez kolej, natomiast w liczbach podanych Radcy Handlowemu powstały pomyłki niewłaściwego przeliczenia średniej ładowności wagonów ZSRR.

W tej sytuacji delegacja polska zwróciła się z prośbą o poparcie przez stronę radziecką, na przyszłej konferencji berlińskiej, wniosku o podwyższenie stawek czynszu za użytkowanie wagonów towarowych, podając przy tym szereg faktów odbijających się ujemnie na dotychczasowej gospodarce wagonami w obrocie międzynarodowym. Strona radziecka oświadczyła nieoficjalnie, że ma zamiar poprzeć stanowisko delegacji polskiej. Oświadczone, że praktyka ostatnich czterech lat wykazała, że rachuby na uczciwe podejście kolei do wagonów obcych okazały się nieuzasadnione i że trzeba będzie wprowadzić środki zmuszające koleje do materialnego zainteresowania w szybkim zwrocie obcych wagonów.

Równie wiele wątpliwości i dyskusji polskich urzędników budził tranzyt radzieckich pociągów osobowych przez terytorium Polski i wynikające z tego należności dla PKP. Polscy urzędnicy w celu usprawnienia obrad sporządzili wówczas projekty rozliczeń należności w kilku wariantach do przedyskutowania ze stroną radziecką¹².

Wariant I

W wariantcie tym obliczeń dokonano według stawki z 1939 r., biorąc pod uwagę należności za osiokilometr. Należności obliczono, mnożąc ogólną liczbę osiokilometrów wagonów wchodzących w skład osobowych pociągów tranzytowych ZSRR przez odpowiednią stawkę za osiokilometr (za wagony osobowe 0,70 zł; za inne — towarowe, pocztowe itp. po 0,50 zł). Nie uwzględniono w tym wariantcie należności za użycie parowozów z uwagi na to, że pociągi te ciągnęły lokomotywy radzieckie. Od tak ustalonych sum odjęto kwoty wpłacone już przez ZSRR przy wyrównaniu rachunków za osiokilometry przebiegu pociągów tranzytowych ZSRR.

¹² Ibidem, k. 20-28.

Ogólna kwota należności dla PKP, wynikająca z tego obliczenia, wyniosła 63 439 039,20 dolarów USA. Kwota ta wynikała z przeliczenia ogólnej należności w złotych przedwojennych po kursie 5,30 zł za 1 dolara oraz przeliczenia należności ZSRR po kursie obowiązującym dla jednostek taryfowych i rubli.

Wariant II

WII wariantcie należności dla PKP obliczono w sposób następujący: należności za przewóz osób, bagażu oraz wagonów salonowych i sypialnych ustalono za czas do 31 października 1951 r. wg cen biletów i stawek opłat bagażowych przewidzianych w polsko-radzieckiej taryfie na przewóz osób i bagażu; za czas od 1 listopada 1951 r. wg stawek taryfy międzynarodowej. Liczbę osób obliczono, przyjmując za podstawę liczbę miejsc w wagonach pulmanowskich (osobowych, 3 klasa — 80 miejsc, a 2 klasa — 64 miejsca). Wagę bagażu ustalono, przyjmując 3000 kg na wagon bagażowy. Jeżeli chodzi o wagony salonowe i sypialne, to do obliczenia należności przyjęto minimalną liczbę biletów przewidzianą do obliczenia opłat za przewóz tych wagonów w taryfie międzynarodowej (20 biletów klasy 1). Należności za przewóz wagonów pocztowych, wobec braku stawki dla tego typu przewozów w polsko-radzieckiej taryfie osobowej i taryfie międzynarodowej, ustalono wg stawki dla przewozu poczty wewnątrz kraju — obowiązującej w 1951 r. Należności za przywóz wagonów restauracyjnych ustalono wg stawki za osiokilometr przewidzianej w taryfie międzynarodowej (0,20 rubla za osiokilometr). Opłaty za przewóz wagonów towarowych ustalono za czas do 31 października 1951 r. wg stawki przewidzianej dla przewozu przesyłek pośpiesznych w polsko-radzieckiej taryfie towarowej; a od 1 listopada 1951 r. według stawek klas wskazanych w załączniku do tego obliczenia (z SMGS), podwyższonych o 100% (stawki przewidziane dla przesyłek pośpiesznych). Dopłat za przewóz przesyłek pośpiesznych w pociągach osobowych nie zaliczono. W obliczeniach nie brano pod uwagę należności za przewóz wagonów ogrzewczych i służbowych, wychodząc z założenia, że kolej pobierając należności wg taryfy, powinna dostarczać tego typu wagony bezpłatnie. Od ustalonych w ten sposób należności PKP odjęto należności dla ZSRR za trakcje (parowozy ZSRR), drużyny konduktorskie, czynsz za użytkowanie radzieckich wagonów towarowych, należności za osiokilometry przebiegu wagonów ZSRR i kwoty zapłacone już przez koleje radzieckie wg obliczenia za osiokilometry. Przy tym systemie należało potrącić czynsz, jaki przypadają na pewną liczbę wagonów PKP, gdyż i one były częściowo używane do przewozów w pociągach tranzytowych. Ponadto pozostawiono do rozważenia, czy za przewozy przesyłek towarowych w pociągach osobowych w okresie od 1 listopada 1951 r. nie należałoby doliczyć dopłaty za przewóz przesyłek pociągami osobowymi.

Należności PKP ustalone wg wyżej podanych zasad i przeliczone na dolary po kursie obowiązującym dla jednostki taryfowej rubla i złotego (z odpowiednich okresów) wyniosły 138 195 401,56 dol.

Wariant III

W wariantcie tym do obliczenia opłat zastosowano każdorazowo obowiązujące stawki taryf wewnętrznych PKP, z tym że należności za przewóz poczty, wobec niemożności uzyskania stawek z poszczególnych okresów, ustalono za cały okres przewozów wg stawki z 1951 r., a należności za przewóz wagonów towarowych za czas od 1 XI 1951 r., wg stawek SMGS (taryfa tańsza od PKP). Należności za przewóz wagonów osobowych ustalono wg cen biletów obowiązujących w poszczególnych okresach i liczby miejsc w wagonach osobowych pulmanowskich, przy czym przyjęto, że 1/3 liczby osób przewieziono pociągami pośpiesznymi, a 2/3

osobowymi. 1/4 osób przewieziono w wagonach klasy II, a 3/4 — w wagonach klasy III. Należności w wagonach salonowych i sypialnych obliczono, przyjmując za podstawę minimalną liczbę biletów, za które pobiera się należność w ruchu wewnętrznym według obowiązującej taryfy PKP (za przewozy w wagonach salonowych liczono opłaty za cały okres za 24 bilety klasy I; za przewóz w wagonach sypialnych — do 31 XII 1948 r. za 24 bilety klasy I, a od 1 I 1949 r. za 24 bilety klasy II). Przy ustaleniu opłat za bagaż przyjęto 3000 kilogramów na jeden wagon. Do ustalenia należności za przewóz wagonów towarowych przyjęto przeciętną wagę towaru na jeden wagon — 10 ton. Od tak ustalonych należności PKP odjęto należności ZSRR ustalone wg zasad podanych w wariancie II.

Saldo należności dla PKP z tego obliczenia wyniosło 158 614 681 dol.

Wariant IV

Należności obliczono za osiokilometry przebiegu wagonów wg stawek taryfy wewnętrznej PKP obowiązujących w poszczególnych okresach przewozu dla ustalenia opłat za przewóz pociągów uruchamianych na zamówienie. W wersji tej nie zaliczono opłat za użycie parowozów, gdyż były one radzieckie. Należności w tym wariancie ustalono na sumę 156 603 584 dol.

Wielość wariantów i komplikacji w ich obliczaniu świadczyła o tym, jak wielkie były zaległości w rzeczywistych rozmowach polsko-radzieckich na temat kolei. Brak jednolitych rozliczeń utrudniał wszelką dyskusję i nie może być argumentem na podkreślenie strat, jakie ponosiła strona polska w kontaktach z radzieckim partnerem.

Wiele danych dotyczących stosunków polsko-radzieckich dostarczają również problemy związane z opłatami za tranzyt towarów na linii NRD — ZSRR. Dane te są niestety zdekompletowane, co uniemożliwia prześledzenie negocjacji do końca. Podobnie jak w poprzednich wyliczeniach, polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych przedstawiło 4 warianty rozliczeń PKP za okres od 1 stycznia 1946 r. do 30 czerwca 1954 r. Wariant I przewidywał dodatnie saldo na korzyść Polski w wysokości 1 131 529 088 rubli, wariant II — 1 081 505 513 rubli, wariant III — 1 041 457 704 ruble. W wariancie IV przewidywano na korzyść strony polskiej wypłatę 995 174 313 rubli. Do obliczeń dołączono rozliczenia za budowę mostów przez stronę radziecką w wysokości 62 817 830 rubli na korzyść Związku Radzieckiego¹³.

Wszystkie powyższe rozmowy wykorzystane zostały dopiero w latach 1956-1957. Niestety w archiwach brak jest danych dotyczących rozliczeń. Nowe taryfy weszły w życie, ale uzyskanie opłat za poprzednie lata było mało prawdopodobne. Do poruszonych tematów wrócono dopiero po przełomie październikowym 1956 roku.

Problem opłat za przewozy kolejowe powrócił w trakcie rozmów polskiej delegacji partyjno-rządowej w Moskwie (14-18 XI 1956 r.)¹⁴. W trakcie rozmów poruszono oczywiście inne problemy i kwestia rozliczeń kolejowych nie wydawała się najważniejsza, ale stanowiła dla polskiej delegacji ważny element przetargowy. Według raportu Stefana Jędrychowskiego¹⁵, PKP przewiozła osoby i towary na trasie NRD-ZSRR i opłaty za tę usługę miały wynosić 446 mln rubli. Z sumą tą nie zgadzała się strona radziecka, domagając się obniżenia wartości

13 Tranzyt towarów z NRD do ZSRR przez Polskę w latach 1946-1954, AAN, Ministerstwo Kolei. Departament Zagraniczny, sygn. 108.

14 R. Łoś, *Przełom...*

15 Raport S. Jędrychowskiego, AAN, KC PZPR, bez sygn.

przewozowej do 398 mln rubli¹⁶. Po dokonaniu ostatecznych rozrachunków i wydatków poniesionych przez stronę radziecką, a nie uwzględnionych w dotychczasowych obliczeniach, strona polska ustaliła ostateczne saldo na swoją korzyść w wysokości 200 mln rubli. Tak znakomicie przedstawiony przez delegację polską problem rozliczeń kolejowych, poparty licznymi ekspertyzami, zmusił przedstawicieli strony radzieckiej do równie drobiazgowych rozliczeń. Przedstawili oni wówczas dodatkowe koszty własne w wysokości 18,5 mln rubli, uwzględniając w tym konieczność wykonania własnych inwestycji na naprawy taboru i robót kolejowych. Podkreślić należy, że przy opracowaniu wspólnych danych nie wzięto pod uwagę polskich urządzeń kolejowych w rejonie Szczecina i Świnoujścia, które były wykorzystywane przez wojska radzieckie. Rejon ten nie leżał w kompetencji władz wojskowych Północnej grupy Wojsk Radzieckich stacjonujących w Polsce, ale w gestii władz radzieckich w Berlinie, które odmawiały wszelkich rozmów w tej sprawie.

W dalszej dyskusji strona polska zgłosiła również pretensje do wartości taboru kolejowego przekazanego do Warszawy przez ZSRR po II wojnie światowej, który oceniono na 111 mln dolarów, co było według przedstawicieli PKP wartością zawyżoną. Zdaniem Warszawy, wartość sprzętu wynosiła w rzeczywistości ok. 80-90 mln dolarów¹⁷. Moskwa uznała słusność strony polskiej, ale wydaje się, że nie odegrało to żadnej roli w toczących się rozmowach. Postanowiono jedynie powołać do życia komisję w celu dokonania rozrachunku, a usługi transportowe, świadczone przez Polskę Związkowi Radzieckiemu w latach 1946-1954, zbilansować z kosztami poniesionymi przez ZSRR na utrzymanie sprawności portów morskich w pierwszych latach powojennych. Nie było więc mowy o żadnych korzyściach materialnych, a rozmowy regulujące świadczenia radzieckie nie musiały być korzystne dla strony polskiej.

Transportowe problemy, jakie wynikały z rozmów moskiewskich, zostały poruszone w trakcie uzgadniania Umowy wojskowej z 17 XII 1956 r. Problem ten był oczywiście wówczas marginalny, ale dał impuls do dalszych rozmów kolejowych. W trakcie rozmów przedstawiciele resortów obu krajów: ministerstwa spraw zagranicznych i komunikacji, w styczniu 1957 r.¹⁸, ustalono, że w terminie do 17 III 1957 r. powinno być zawarte szczegółowe porozumienie o przewozach kolejowych PKP. W trakcie konsultacji Eugeniusz Szyr 13 III 1957 r. spotkał się z kolejarzami¹⁹. Przedstawiciele PKP skarżyli się na utrudnienia, jakich doświadczali ze strony radzieckiej, głównie ze względu na brak specyfikacji towarowej, co utrudniało dokonywanie wszelkich obliczeń z tytułu wyrównania wszelkich opłat za przewozy. W tych okolicznościach podjęto również problem demontażu i wywozu majątku kolejowego, ale strona radziecka odmówiła rozmów na ten temat²⁰. Niestety nie są jasne okoliczności, w jaki sposób postanowiono wyznaczyć linie tranzytowe przez terytorium Polski: Moskwa — Brześć — Warszawa — Poznań — Frankfurt — Berlin oraz Brześć — Warszawa — Wrocław — Drezno.

i¹ E. Szyr, *Nieznana notatka z rozmów delegacji polskiej z kierownictwem ZSRR w listopadzie 1956 r.*, „Dziś” 1993, nr 7.

¹⁷ Raport S. Jędrzychowskiego...

¹⁸ Pismo z MSZ z 31 I 1957 r. do Ministerstwa Kolei: Umowa o statusie prawnym wojsk radzieckich stacjonujących w Polsce. Porozumienie o przewozach wojskowych na PKP, AMSZ, Dep. I, Wyd. Radz. z. 7, t. 58, w. 7, k. 1.

¹⁹ Pismo T Gede do M. Korolczyka z 13 III 1957 r., *ibidem*, k. 88.

²⁰ *Ibidem*.

W czasie rozmów z delegacją radziecką wpłynęło wiele spornych spraw, które wymagały pilnego rozwiązania²¹. Strona radziecka odrzuciła sugestie, aby w opłatach za przewozy pasażerskie stosowano opłaty Międzynarodowej Komunikacji Pasażerskiej (SMPS). Uzyskanie zresztą jakichkolwiek opłat od Moskwy wydawało się najtrudniejszą sprawą. Problem ten dotyczył nie tylko spraw kolejowych, ale również innych przedmiotów rozmów. W lutym 1957 r.²² strona polska w trakcie rozmów w Moskwie natrafiła na przeszkody dotyczące rozliczeń finansowych w sprawach handlowych. Niemniej strona radziecka domagała się przeprowadzenia regulacji w sprawach handlowych, starannie unikając jednak rozmów dotyczących opłat. Opinia członków polskiej delegacji była jednoznaczna: Związek Radziecki, przedłużając rozmowy, starał się ograniczyć płatności²³. W ciągu dalszych negocjacji podjęto decyzje, że w pierwszej kolejności zostaną dokonane rozliczenia w sprawach kolejowych i telekomunikacyjnych (1945 r. pominięto z inicjatywy Gomułki, który podkreślał, że za okres wojny nie można żądać odpłatności za przewozy kolejowe). Ale do podpisania umowy nie doszło, gdyż na pół godziny przed jej parafowaniem strona radziecka wysunęła żądania uwzględnienia jej wydatków na odbudowę linii kolejowych w 1945 r. Postulat ten uwzględniono z uwagi na to, że inne korzyści były znacznie większe. Artykuł 4 porozumienia miał stanowić, iż strona radziecka zwróci Polsce 66,5 mln rubli w postaci rozliczenia na konta clearingowe. Po dokonaniu zwrotu tej sumy wszystkie rachunki niehandlowe, dokonywane przed 1 listopada 1956 r., miały być definitywnie uregulowane. Właściwe resorty komunikacji ZSRR i PRL miały dokonać szczegółowych rozliczeń dotyczących przewozów tranzytowych z Niemiec do ZSRR i odwrotnie za okres od 1 stycznia 1946 roku do 1 lipca 1954 r., uwzględniając przy tym wydatki eksploatacyjne, które poniosła strona radziecka. W tej sytuacji przy końcowym rozrachunku miały być uwzględnione w 50% wydatki poniesione do 1956 r. przez radzieckie Ministerstwo Komunikacji przy robotach torowych i opłatach materiałowych dla kolei polskich. Strona radziecka do końca nie była skłonna do realnych rozliczeń, czego przykładem była rozmowa ambasadora Polski w Moskwie Tadeusza Gede z wysokim urzędnikiem radzieckiego MSZ-u z 1 marca 1957 r.²⁴ Polski ambasador w trakcie rozmowy z Gorczałowem, w której uczestniczył również E. Szyr, spotkał się z twierdzeniem, że „sprawę rozliczeń należy traktować w aspekcie politycznym, gdyż wyzwolenie Polski kosztowało 35 mld rubli i morze krwi”. Z tego powodu inne, „drobne sumy” miały nie odgrywać większej roli²⁵. Tego typu argumenty strona radziecka używała w przeszłości wielokrotnie, ilekroć wymagała tego sytuacja. Oceniając z tej perspektywy postępy rozmów, T. Gede wyraził obawy, że wszelkie dyskusje o rozliczeniach są bezcelowe i należałoby kwestie odszkodowań sprowadzić do zera. Według polskiego projektu, regulującego sprawy przewozów, przepisy miały być zastosowane do przewozu koleją osób, bagażu i przesyłek pocztowych oraz do przewozu eszelonami jednostek wojskowych. Przewozy miały dotyczyć również tranzytu przez terytorium Polski na linii ZSRR-NRD i odwrotnie. W przypadku przejazdów wewnątrz krajowych obowiązywać miały przepisy jak na kolejach PKP, a w przypadku komunikacji zagranicznej — umowy

21 Notatka z 29 X 1957 r. dla ministra A. Rapackiego, *ibidem*, k. 205.

22 Pismo T. Gede do M. Korolczyka z 17 II 1957 r., Umowy wojskowe, Stacjonowanie wojsk radzieckich w Polsce 1949-1957, AMSZ, Dep. I, Wydz. Radz., z. 7, t. 51, w. 6, k. 312.

23 Pismo T. Gede do M. Korolczyka z 18 II 1957 r., *ibidem*, k. 317.

24 Pismo T. Gede do A. Rapackiego z 2 III 1957 r., *ibidem*, k. 328.

25 *Ibidem*.

międzynarodowej komunikacji osobowej. Opłaty za przewóz można było skredytować w przypadku posiadania przez wojskowych zlecenia przewozu. Bez niego należało wnieść opłatę w gotówce, według tabeli opłat taryfowej (w tym przypadku można było tylko podróżować indywidualnie). Opłatę za przejazd osób z NRD do ZSRR i odwrotnie wnosilo się w wysokości przypadającej za odcinek przebiegający tylko przez Polskę. Jeżeli podróżny odbywał podróż bez ważnego biletu, to musiał uiścić karę, a w przypadku gdy nie mógł tego uczynić, to nie można go było zmusić do zaprzestania podróży, jedynie należało spisać protokół zajścia.

Informacje o podpisanej umowie podała prasa codzienna: „Trybuna Ludu” 23 maja 1957 r. inforowała o podpisaniu protokołu między PRL, ZSRR i NRD w sprawie przewozów i rozszerzeniu udziału transportu morskiego i przewozu ładunków na drogach wewnętrznych. Według notatki, przestały obowiązywać porozumienia z 17 kwietnia oraz 21 kwietnia 1954 r. o transycie na linii NRD — ZSRR przez terytorium Polski. Do umowy dołączone były taryfy opłat za przewozy kolejowe. Są one przykładem, w jakim stopniu Polska pokrywała koszty obecności wojsk radzieckich w Polsce, a przez to są godne przytoczenia. Przy zastosowaniu opłat za odległość 200 kilometrów przewieziono w 1955 r. 246 598 osób. Za przewiezienie 1 osoby, przy odległości 200 kilometrów, obowiązywała taryfa 4,84 rubli, wpływy za przewóz wynosiły 1 193 534 rubli rocznie. Delegacja rządowa przedstawiła projekt nowej taryfy.

Według projektów, strona radziecka miała ponosić koszty przewozów w wysokości 27,00 rubli, przy porównywalnej taryfie dla Wojska Polskiego — 25,80 rubli. Dla porównania, taryfa wewnętrzna PKP wynosiła 51,60 rubli. Taryfa zaproponowana dla wojsk radzieckich całkowicie pokrywała koszty własne PKP w wysokości 16,35 rubli. Z tych kilku podanych liczb można wysnuć wniosek, że do 1957 r. obowiązująca opłata dla wojska radzieckiego była ponad pięć razy mniejsza od proponowanej w marcu 1957 r. W ten sposób wpływy PKP za 1955 r. wzrosłyby z 1 193 534 rubli do 6 658 146 rubli.

Jeszcze bardziej wart podkreślenia jest przykład zastosowanych taryf za przewóz bagażu. Do chwili przedstawienia projektów opłaty za przewóz bagażu były niezwykle niskie i nie pokrywały kosztów własnych PKP. Ogólna liczba przewożonego bagażu wynosiła 1 214 t, a opłata za jeden kilogram — 0,41 rubli. Porównawczo wszelkie inne opłaty były niewspółmiernie wyższe:

- taryfa międzynarodowa — 1,70 rubli,
- taryfa dla Wojska Polskiego — 4,3 rubli,
- koszty własne PKP — 4,3 rubli.

Opłaty za przewóz bagażu dla wojsk radzieckich były więc zdecydowanie niekorzystne dla PKP, nawet po podwyżce opłat, co mogło być tylko rekompensowane wpływami za przewóz osób. Wpływy PKP za przewóz bagażu zwiększyłyby się do 198 124 rubli, ale koszty własne PKP wynosiły — 522 127 r.

Podobnie kształtowały się opłaty za przewóz poczty wojsk radzieckich. Wpływy za przewozy pocztowe przesyłek wojsk radzieckich, według opłat obowiązujących od 1955 r., wynosiły 275 991 rubli, a opłaty według mających obowiązywać cenników miały wynosić — 2 054 524 rubli. Tak wielka podwyżka opłat była jednak niewspółmierna z kosztami ponoszonymi za przewóz poczty, które wynosiły — 3 446 487 rubli.

Podobnie należy traktować opłaty za przewóz ładunku wojska radzieckiego. W 1955 r. opłaty ze strony radzieckiej wynosiły 4 863 849 rubli. Według nowej taryfy, opłaty te miały wynosić 6 039 180 rubli. Porównawczo opłata dla Wojska Polskiego była mniejsza. Mimo to wszystkie te sumy nie mogły pokryć kosztów PKP, które wynosiły 14 429 805 rubli. Z podanych

liczb należy wnioskować, że wszelkie przewozy były dotowane przez rząd polski, który tym samym pokrywał w pewnym sensie koszty pobytu wojsk radzieckich w Polsce.

W ogólnym zestawieniu opłat uzgodniono, że w 1955, według obowiązujących taryf, strona radziecka za przewóz osób, towarów, poczty ponosiła koszty — 14 403 487 rbl (według projektów opłaty te wynosiłyby — 137 156 094 rbl).

Z powyższego zestawienia wynika, że wzrost opłat był blisko dziesięciokrotny, co zresztą nie pokrywało kosztów własnych kolei, ale mogło zlikwidować wielką różnicę w eksploatacji polskich urządzeń komunikacyjnych.

Strona polska przedstawiła również do akceptacji przez delegację radziecką projekt nowych opłat za przewóz tranzytem przez terytorium Polski transportów na linii ZSRR — NRD. Według projektu, PKP powinna otrzymać należność za odcinek długości 690 km. Opłata do 1 października 1956 r. była symboliczna i wynosiła 0,028434 rbl za osiokilometr (w sumie 82 695 880 osiokilometrów w 1955 r., a potem ustalono tą liczbę na poziomie czterokrotnie wyższym — 0,10 rbl. Były to jednak opłaty zbyt niskie, ponad dziesięciokrotnie niższe od zgłaszanych propozycji, gdyż koszty własne PKP wynosiły — 1,36 rbl.

Według danych, wpływy PKP wynosiły do 1 października 1956 r. — 2 351 374 rbl, a od 1 października 1956 r. — 8 296 588 rbl. Według potwierzonego układu, wpływy PKP miały wzrosnąć i powinny wynieść — 80 268 483 rbl. Wszystkie dane dotyczyły roku, co w porównaniu z liczbą 112 466 396 rbl jako kosztów własnych PKP, daje skalę strat, jakie ponosiły polskie instytucje transportu, świadczące usługi dla stacjonujących jednostek radzieckich, nawet jeśli były to tylko oddziały przejeżdżające tranzytem przez Polskę²⁶.

Wszystkie te dane zostały przedstawione stronie radzieckiej w sposób niezwykle usystematyzowany, co mogło świadczyć o rzeczywistej woli walki o interesy PKP. Nie było w tych rozmowach mowy o internacjonalizmie, ale poruszono problemy czysto finansowe, czego szczególnie nie akceptowała delegacja radziecka. Nie należy zapominać, że wszelkie opłaty obciążające stronę radziecką były kalkulowane poniżej kosztów własnych PKP, a niedobór musiał pokrywać budżet państwa. Budżet ten niejednokrotnie finansował przewozy kolejowe dla Polaków, ale stosowanie tych samych zasad dla strony radzieckiej po II wojnie światowej było wyraźną eksploatacją kraju satelickiego. W latach 1954-1957 próbowano uporządkować problemy związane ze świadczonymi usługami przez PKP dla strony radzieckiej. Powyższych zmian nie można rozpatrywać w oderwaniu od innych przemian w relacji Moskwa-Warszawa: generalnie w latach tych zmienił się system zależności między ZSRR a Polską. Nie należy z tego wyciągać zbyt daleko idącego wniosku — nastąpiły radykalne zmiany, ale uzyskanie zaległych świadczeń było niemożliwe²⁷. Momentem przełomowym nie był tu powrót do władzy Gomułki, co było wykorzystywane w tworzeniu mitu Października: to Moskwa ostatecznie określała, na ile może ustąpić z koncesji w wykorzystywaniu polskich urządzeń kolejowych, nawet znakomicie przygotowani polscy eksperci musieli ustąpić przed „argumentami” politycznymi strony radzieckiej. Ważne jest jednak, że po 1956 r. strona polska śmiało stawiała problemy związane z wykorzystaniem polskich urządzeń kolejowych.

26 Ibidem, k. 66-69.

27 Rozmowy dotyczące kolei podjął również Gomułka w trakcie pobytu w Moskwie w maju 1957 r., ale bez rezultatu. A. Korzon, *Notatka z rozmów przeprowadzonych w dniu 24-25 maja 1957 r. między delegacją partyjno-rządową PRL a delegacją partyjno-rządową ZSRR*, „Dzieje Najnowsze” 1993, nr 1, s. 119-130.

Soviet Exploitation of Polish Railway Facilities. The Regulation of 1954-1957

The exploitation of Polish railway facilities, insufficiently examined in Polish scientific literature, constitutes part of the general subjugation of Poland by the Soviet Union. The author of the article presents the range of the exploitation of Polish railway facilities from the end of the second world war, with particular attention paid to the scale of payments for the transportation of army equipment as well as the Soviet military and their families to and across Poland to East Germany (and back again). Some 90% of the costs was covered by the Polish state budget. Attempts at signing railway agreements made in 1948 and 1951 failed. Only after the death of the Stalin (talks held in Moscow in 1955) and during the October 1956 breakthrough did new railway agreements and payment rates come into force. The article draws attention to the form of the talks: the Polish side was well prepared for the discussion and avoided all arguments referring to internationalist friendship while the broached topics concerned purely financial issues. Against the background of the railway talks the author portrays the range of Polish subjection by the Soviet Union and the process of rejecting strict dependence.