Opracował: dr Franciszek Adam Wielądek

Jasiński Zygmunt Józef

Minister Kolei Żelaznych
13.12.1920 – 13.09.1921

Data i miejsce urodzenia: 2 maja 1860, Lwów
Data i miejsce śmierci: 1939, Warszawa

Zygmunt Jasiński[1] był synem prezydenta Lwowa Aleksandra i Marii ze Śląskich. W 1873 ukończył gimnazjum we Lwowie i rozpoczął studia w Lwowskiej Wyższej Szkole Politechnicznej. Następnie przeniósł się na Politechnikę Wiedeńską (Technische Hochschule). Po uzyskaniu w 1883 dyplomu inżyniera budownictwa, rozszerzonego w 1889 o zakres inżyniera cywilnego budownictwa, powrócił do rodzinnego miasta, gdzie zdobył nominację na rzeczoznawcę sądowego w zakresie budownictwa i kolejnictwa. Został też członkiem Państwowej Komisji Egzaminacyjnej dla inżynierów budownictwa.

W 1883 rozpoczął pracę przy projektowaniu, budowie i nadzorze wielu linii kolejowych w Galicji: Zagórz – Grybów, Lwów – Bełżec, Lwów – Janów – Jaworów, Tarnopol – Halicz i Stanisławów – Woronienka oraz rozbudowie stacji Stanisławów i budowie innych dworców w Galicji. W 1899 otrzymał nominację na stanowiska dyrektora dwóch linii prowadzących ze Lwowa w kierunku zachodnim i północno-zachodnim: do Jaworowa i Bełżca.

„W 1907 Jasiński został przeniesiony do Lwowskiej Dyrekcji Kolei, gdzie powierzono mu dział budowy i konserwacji. Trzy lata później kierował budową rafinerii w Drohobyczu oraz rozbudową dworca kolejowego we Lwowie. Następnie został na krótko powołany na stanowisko zastępcy szefa krakowskiej Dyrekcji Kolei. Później objął równorzędne stanowisko we Lwowie, gdzie jednocześnie pełnił funkcję dyrektora ds. technicznych. Sprawował tę funkcję do wybuchu I wojny światowej i ewakuacji Lwowskiej Dyrekcji Kolei. Rozpoczęła się ona od wyjazdu z miasta 31 sierpnia 1914 Jasiński nadzorował ewakuację władz zarówno wojskowych jak i cywilnych.

W październiku został wyznaczony do pełnienia funkcji szefa ekspozytury Lwowskiej Dyrekcji Kolei w Zagórzu, która została powołana z polecenia władz wojskowych dla przywrócenia ruchu na linii rokadowej (biegnącej wzdłuż linii frontu) Przemyśl – Chyrów – Zagórz. Przywrócenie jej drożności umożliwiło zaopatrzenie twierdzy przemyskiej do chwili jej

[1] https://pl.wikipedia.org/wiki/Zygmunt_Jasiński

ponownej blokady w listopadzie 1914. W tym okresie Jasiński przeprowadził ewakuację ekspozytury do Cieszyna, gdzie znajdowała się wówczas Lwowska Dyrekcja Kolei, która po kilku tygodniach została przeniesiona do Berna.

Jasiński powrócił do Lwowa wraz z urzędem w lipcu 1915, aby przez kolejne półrocze nadzorować odbudowę infrastruktury kolejowej na terenach wyzwalanych spod okupacji rosyjskiej. W lutym 1915 powołano go do Ministerstwa Kolei w Wiedniu na stanowisko zastępcy dyrektora departamentu budownictwa. W czerwcu 1916 awansował na szefa tego urzędu. Oprócz spraw związanych z odbudową kolejnictwa galicyjskiego zajmował się przebudową wiedeńskiego węzła kolejowego oraz inspekcjonowaniem robót kolejowych w Czechach i Austrii”[2].

12 września 1918 zwolniono go ze służby w organach austriackich. Podporządkował się Polskiej Komisji Likwidacyjnej. Z jej upoważnienia miał za zadanie uregulowanie spraw związanych z likwidacją dotychczasowej administracji oraz wzajemnych rozliczeń pomiędzy nowymi władzami polskimi i Wiedniem. Zawarł tymczasowe porozumienie z władzami austriackimi i czeskimi dotyczące ruchu kolejowego z Polską. W kwietniu 1919 został przewodniczącym Delegatury Ministerstwa Komunikacji dla Galicji, Śląska Cieszyńskiego, Spiszy i Orawy z siedzibą w Krakowie.

Stanął przed koniecznością rozwiązania problemów związanych z weryfikacją zgłaszających się do polskiej służby pracowników, którzy wcześniej służyli Zachodnio Ukraińskiej Republice Ludowej. 15 września 1919 otrzymał dodatkowo powołanie na stanowisko szefa krakowskiej Dyrekcji Kolei, które sprawował jednocześnie z kierownictwem Delegatury Ministerstwa Komunikacji do momentu jej likwidacji w grudniu tego roku. W 1920 rozpoczął pracę w Ministerstwie Kolei Żelaznych. 16 lutego powierzono mu kierowanie sekcją budownictwa i konserwacji, natomiast 5 marca dodatkowo zaczął szefować sekcją eksploatacyjną, której rola była nie do przecenienia w związku z nasileniem działań na froncie polsko-bolszewickim, powodującym wzmożenie ruchu kolejowego”[3].

Po dymisji ministra Kazimierza Bartla, na wniosek premiera Wincentego Witosa, 13 grudnia 1920 Zygmunt Jasiński został powołany na stanowisko ministra kolei żelaznych. Wybór był podyktowany tym, że kandydat miał wszelkie niezbędne kwalifikacje, a ponadto nie był uwikłany w politykę, co dla premiera miało duże znaczenie. Nastawienie szefa rządu do

[2] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek (redakcja naukowa). Premierzy i ministrowie Rzeczpospolitej 1918-1939, op. cit. s. 270.

[3] Zachodnio Ukraińska Republika Ludowa proklamowała niepodległość 1 listopada 1918, jako państwo ukraińskie, po zajęciu przez oddziały ukraińskie najważniejszych gmachów Lwowa. Miała to być państwowość w ramach federacyjnego państwa austriackiego.

nadania gabinetowi w większym stopniu fachowego profilu miało być odbiciem nastrojów w parlamencie.

Zagadnieniami, które odcisnęły swoje piętno na działalności ministerialnej Jasińskiego były sprawy socjalne pracowników kolei i nadmierna rola związków zawodowych. W styczniu 1922 roku spotkał się z delegacją Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej, która przedstawiła mu porozumienie zawarte z ministrem Bartlem w październiku 1920. Minister wykazał zrozumienie dla wielu postulatów, jednakże był przeciwny ich realizacji pod groźbą protestów społecznych. Uważał, że związki zawodowe mają zbyt duży wpływ na działania resortu.

Na tle ekonomicznym w pierwszych dniach lutego 1922 wybuchł strajk kolejarzy, który początkowo w sposób nieskoordynowany objął ośrodki w dawnym zaborze rosyjskim (Radom, Lublin, Skarżysko), aby następnie rozszerzyć się na niektóre posterunki warszawskiego węzła kolejowego. „Wobec narastania perturbacji w ruchu pociągów minister podjął zdecydowane działania. Złożyły się na nie z jednej strony represje dyscyplinarne, z drugiej sięgnięcie po pomoc wojska, zwłaszcza wojsk kolejowych, w celu podtrzymania ruchu. Jego postawa cechowała się także pewną wyrozumiałością, o czym świadczy przyjęcie 22 lutego 1921 delegacji ZZK i rozmowy na temat zwolnienia pracowników zatrzymanych przez policję.

Gesty czynione przez ministra nie przyniosły rezultatów. Wobec tego 23 lutego udał się wspólnie z premierem do Naczelnika Państwa, który podpisał na żądanie szefa resortu dekret o militaryzacji kolei opracowany w ministerstwie (poparty przez sejm 25 lutego 1921). Następnie udał się na posiedzenie Rady Ministrów, gdzie podjęto decyzję o ustępstwach ekonomicznych w stosunku do kolejarzy. Jasiński nie unikał spotkań z protestującymi odwiedzając różne posterunki. Nie przyniosło to natychmiastowego efektu. Protest rozszerzył się na cały kraj oraz inne branże i zaczął nosić znamiona strajku powszechnego”[4]. 3 marca 1921 zakończył się strajk, a działanie dekretu o militaryzacji kolei uchylono dwa dni później. Nie odbyło się jednak bez reperkusji służbowych, co przejawiło się zwolnieniem, w różnym trybie, kilkuset kolejarzy. Z problemem protestów pracowników kolei Jasiński zetknął się ponownie w sierpniu podczas strajku w zachodniej części kraju. Minister zrobił wszystko aby go stłumić.

„Ministerstwo kierowane przez Jasińskiego borykało się także z innymi trudnościami. Zaliczyć do nich należy m.in. chaos w ruchu pasażerskim wynikający z nieprzestrzegania rozkładu

[4] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 271.

jazdy i spekulację biletami kolejowymi. Mimo wielu starań nie udało mu się rozwiązać kwestii wywłaszczeń dokonanych do 1918 przez zaborców pod inwestycje kolejowe”[5].

Mimo wielu przeszkód minister bardzo pozytywnie zapisał się w historii kolejnictwa polskiego. Jego zasługą jest pozyskanie środków na zakup taboru kolejowego, co było niezbędne ze względu na rosnące potrzeby przewozowe i niedostatek oraz zły stan techniczny wagonów i lokomotyw uzyskanych po zaborcach. W znacznym stopniu przyczynił się do rozwoju rodzimego przemysłu kolejowego, który już od 1923 był w stanie zaspokoić potrzeby polskiego przewoźnika szynowego. Opracował i wdrożył nowy statut ministerstwa, porządkujący jego strukturę. Położył podwaliny organizacyjne i prawne pod powołanie i funkcjonowanie Państwowej Rady Kolejowej, pod przewodnictwem ministra kolei (w 1933 została przekształcona w Radę Komunikacyjną) mającej być platformą współpracy resortu z otoczeniem społecznym, zwłaszcza z kręgami gospodarczymi. Nie sprawował swej funkcji wyłącznie za biurkiem, odbył wiele podróży inspekcyjnych.

Gdy Zygmunt Jasiński obejmował stanowisko ministra Polska była świeżo po wojnie polsko-bolszewickiej (zawieszenie broni nastąpiło w październiku), sieć kolejowa była zniszczona, jednocześnie kolej miała kluczowe znaczenie dla odbudowy kraju, transportu wojska, aprowizacji miast i integracji terytorialnej państwa. Przejęcie resortu nastąpiło w stanie kryzysowym (braki taboru, zniszczone linie i mosty). Trzeba było podjąć natychmiast inwentaryzację stanu kolei (infrastruktury, taboru i kadr). Podjęto także prace nad ujednoliceniem administracji kolejowej (likwidacja różnic w przepisach technicznych, kształtowanie struktur dyrekcji okręgowych). Rozpoczęto porządkowanie taryf przewozowych. Kontynuowano odbudowę kluczowych linii kolejowych, mostów, węzłów kolejowych i zaplecza technicznego. Niezwykle ważnym zadaniem stało się usprawnienie punktualności i przepustowości.

Intensywnie realizowano inwestycje infrastrukturalne. Oddano do eksploatacji linię Kutno – Koło – Konin – Strzałkowo, co znacznie skróciło drogę z Warszawy do Poznania. Zaprojektowano też pierwszy polski parowóz Tr21 do ruchu towarowego.

Przestał być ministrem 13 września 1921, po upadku rządu Wincentego Witosa, jednakże do 19 września pełnił obowiązki szefa resortu. Działalność Jasińskiego po latach została wysoko oceniona przez jego przełożonego. Wskazał on na dodatnie cechy charakteru ministra: zrównoważenie, odpowiedzialność, niechęć do zachowania demagogicznego, szczerość, wreszcie umiejętność wykonywania obowiązków bez względu na niesprzyjające okoliczności. Szef gabinetu sformułował opinię, że Jasiński był zmuszony zmagać się z negatywnymi

[5] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Ibidem s. 271.

konsekwencjami działalności swego poprzednika, co miało mu się w wielu dziedzinach powieść.

Oto najważniejsze decyzje i kierunki działania, które okazały się najbardziej trwałe:

- Centralny model zarządzania kolejami. Umocnienie zasady, że koleje są jednolicie zarządzane przez państwo z poziomu ministerstwa. Odejście od autonomii dawnych dyrekcji zaborczych. Model ten stał się fundamentem działania Polskich Kolei Państwowych i przetrwał cały okres II RP, a po modyfikacjach także po 1945.
- Ujednolicenie przepisów technicznych i ruchowych. Zapoczątkowanie jednolitego systemu regulaminów prowadzenia ruchu, bezpieczeństwa i utrzymania infrastruktury oraz stopniowe eliminowanie norm rosyjskich, pruskich i austriackich. Efekty tego procesu były rozwijane w latach 20. I 30. Stworzyły spójny system kolejowy.
- Jednolita hierarchia i dyscyplina służbowa. Wprowadzenie jasnej hierarchii stanowisk kolejowych w całym kraju, utrwalenie zasady odpowiedzialności służbowej za ruch i punktualność, raportowanie opóźnień jako standard.
- Priorytet dla przewozów na rzecz gospodarki. Wprowadzenie zasady: „Kolej najpierw dla państwa i gospodarki". Wynikały z tego priorytety: pierwszeństwo dla przewozów węgla, żywności, materiałów strategicznych.
- Koncepcja etapowej modernizacji zamiast gwałtownych reform. Odrzucenie rewolucyjnych zmian na rzecz porządkowania, standaryzacji i stopniowej odbudowy. Najpierw należy zapewnić sprawność systemu, potem realizować inwestycje.

Z początkiem 1922 Jasiński przeszedł na emeryturę. W kwietniu został powołany do Państwowej Rady Kolejowej, obejmując stanowisko przewodniczącego Komitetu Eksploatacyjnego. Funkcję tę pełnił do 1928. W 1923, w okresie drugiego rządu Wincentego Witosa, został przez niego zaproszony do komisji mającej opracować program oszczędności w kolejnictwie. Projekt programu został opracowany, ale nie wdrożony ze względu na zmiany wprowadzone przez sejmową Komisję Komunikacyjną. W związku z tym zrezygnował z uczestnictwa w pracach komisji.

Jasiński zasiadał w ciałach zarządczych i nadzorczych krakowskich zakładów związanych z produkcją wyposażenia kolejowego. Do 1914 należał do organizacji zawodowych skupiających inżynierów: Izby Inżynierskiej we Lwowie, Austriackiego Towarzystwa Cywilnych Inżynierów, Architektów i Geometrów.
Zmarł prawdopodobnie w pierwszych dniach II wojny światowej w Warszawie.
Został odznaczony:
Za wybitne zasługi w organizacji kolejnictwa Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski i
Krzyżem Komandorskim Orderu Franciszka Józefa (Austro-Węgry).