



Opracował: dr Franciszek Adam Wielądek

Karliński Leon

Minister Kolei Żelaznych

28.05.1923 – 14.09.1923

Data i miejsce urodzenia: 20 grudnia 1863, Kraków

Data i miejsce śmierci: 23 stycznia 1943, Kraków

Leon Karliński¹ urodził się w rodzinie inteligenckiej jako syn Franciszka (Profesora matematyki i astronomii Uniwersytetu Jagiellońskiego) i Ludmiły z domu Lucker. W 1881 ukończył krakowskie gimnazjum św. Jacka. Następnie odbył roczną służbę wojskową w armii austro-węgierskiej. W latach 1882-1884 przez cztery semestry studiował na Wydziale Leśnym Wyższej Szkoły Przyrodniczej w Wiedniu, lecz jej nie ukończył. W czasie studiów był członkiem Polskiego Akademickiego Stowarzyszenia „Ognisko”².

„W 1884 rozpoczął pracę w austriackim państwowym kolejnictwie galicyjskim. Najpierw pracował na terenie Galicji Zachodniej: w okresie 1884-1885 w Podgórzu, następnie w latach 1885-1886 w Żywcu, a w latach 1886-1888 w Skawinie. W 1888 objął funkcję naczelnika stacji w Podgórzu-Bonarcie. Trzy lata później został przeniesiony do wschodniej części zaboru austriackiego na analogiczne stanowisko w Posadzie Chyrowskiej. Pracował tam do 1898, kiedy to został kontrolerem ruchu w krakowskiej Dyrekcji Kolei.

W 1905 przeniósł się do Wiednia i rozpoczął pracę jako starszy inspektor otrzymując tytuł hofrata³. W 1910 przejął w ministerstwie szefostwo Departamentu Ruchu. W pracy wyróżniał się inicjatywnością i odpowiedzialnością.

Po rozpoczęciu I wojny światowej przydzielono go do organizowania kolejowych transportów mobilizacyjnych armii austro-węgierskiej. Otrzymał nominację na stanowisko dyrektora Centralnego Urzędu dla Rozdziału Wagonów. W lutym 1918 przyłączył się do protestu, jaki został zorganizowany, także w polskim środowisku kolejowym, w związku z zawarciem przez Państwa Centralne pokoju z Zachodnią Ukraińską Republiką Ludową i przekazaniem jej Chełmszczyzny.

¹ Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczek, Wojciech Piasek: Op. cit. s.300-301.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Leon_Karliński

² Była to nazwa używana przez kilka stowarzyszeń akademickich, których celem było podtrzymanie polskości w warunkach zaborów, samokształcenie (historia, literatura, filozofia) oraz działalność kulturalna i patriotyczna. „Ognisko” wiedeńskie było jednym z najważniejszych.

³ Hofrat oznacza w języku niemieckim instytucję, stanowisko urzędowe lub osobę. Termin był używany w Austrii i w Niemczech, obecnie tylko w Austrii. Otrzymują go wyżsi urzędnicy od pewnej grupy funkcyjnej w drodze awansu.



12 września 1918 Karliński był mianowany zastępcą Zygmunta Jasińskiego (późniejszego ministra kolei żelaznych), wiedeńskiego przedstawiciela Polskiej Komisji Likwidacyjnej do spraw regulacji i rozliczeń w kwestiach kolejowych pomiędzy władzami polskimi a innymi państwami powstałymi na terenie byłej monarchii habsburskiej. Sprawował również funkcję delegata polskiego w Komisji Repartycyjnej⁴. Jego zadaniem było określenie polskiego udziału w rozdziale taboru i infrastruktury technicznej kolei austriackich według ich stanu na dzień 12 listopada 1918. Dane opracowane przy udziale Karlińskiego przekazano do wykorzystania Konferencji Pokojowej w Paryżu.

„W odrodzonej Polsce, został 3 kwietnia 1919 wysłany do Wiednia, aby objąć stanowisko delegata do spraw likwidacji polskich spraw kolejowych na terenie monarchii habsburskiej nieobjętych polską administracją. Funkcję tę piastował do końca lipca. 4 sierpnia został przeniesiony na Górny Śląsk i mianowany prezesem Bytomskiej Dyrekcji Kolei. Jednocześnie wszedł do Komitetu Naczelnego, tymczasowo administrującego kolejami górnośląskimi po obu stronach nowo wytyczonej granicy polsko-niemieckiej.

Karliński otrzymał propozycję objęcia resortu kolei żelaznych w rządzie Wincentego Witosa, którą przyjął z wahaniem, z powodu pojawienie się w spekulacjach prasowych nazwiska Andrzeja Nosowicza jako kandydata na ministra⁵. Ostatecznie wyraził zgodę i 28 maja 1923 rozpoczął kierowanie resortem. Zastrzegł jednak u premiera, że jego misja będzie miała charakter apolityczny, choć uważano, że jest wspierany przez endecki Związek Ludowo-Narodowy. „Na stanowisku ministra pozostał niecałe cztery miesiące, efekty jego działalności były więc, choćby z tego powodu, ograniczone.

Jako najważniejsze cele stawiane przed podległym resortem wskazał m.in. dalsze ujednoczenie administracji kolejowej oraz zwiększenie dochodowości powierzonej mu gałęzi transportu. Prowadził prace na rzecz zmiany organizacji resortu (nowy statut uchwalono za ministra Nosowicza). Działał na rzecz przystąpienia polskich kolei do Międzynarodowego Związku Kolei, UIC (Union Internationale Chemins de fer)⁴. Miało to w jego opinii korzystnie wpłynąć na podniesienie jakości funkcjonowania kolei. Dążył do rozbudowy zaplecza socjalno-bytowego kolejarzy. Zabiegał o środki na budownictwo mieszkaniowe. Podejmował decyzje w sprawie usprawnienia ruchu transgranicznego⁵. Na skutek konfliktu z sejmową Komisją Komunikacyjną oraz negatywną oceną działalności jako ministra ze strony Związku Ludowo-Narodowego, 14 września 1923 został odwołany.

Karliński pełnił urząd w okresie intensywnego łączenia i modernizacji kolei po zaborach, kiedy Polska dążyła do ujednoczenia i usprawnienia systemu kolejowego.

⁴ Ostatecznie zapadła decyzja pozytywna i Polska znalazła się wśród członków założycieli UIC. Stało się to na konferencji w Paryżu 17 października 1922 r.

⁵ Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczek, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 300-301.



Jego kadencja wpisuje się w czas częstych zmian na stanowiskach ministrów kolei żelaznych w II RP, w którym wyzwaniem były reorganizacja sieci, integracja różnych systemów technicznych i administracyjnych oraz odbudowa po wojnie. Pracował w warunkach wielu ograniczeń. Koleje były skrajnie niedofinansowane, przychody z biletów i frachtu rosły wolniej niż szalejąca inflacja (marka polska gwałtownie traciła wartość), panował chaos w finansach publicznych, a do tego następowały częste zmiany rządów. Brakowało pieniędzy na remonty torów, zakup węgla i utrzymanie taboru oraz na przeprowadzenie reformy płac.

Zadaniem Karlińskiego było raczej ratowanie bieżącego funkcjonowania kolei, a nie jej rozwój. To wywoływało silne napięcia społeczne i strajki. Ministerstwo próbowało wprowadzić doraźne dodatki, ograniczyć chaos kadrowy i utrzymać ciągłość ruchu. Sytuacja społeczna stawała się coraz bardziej zaogniona, nastroje strajkowe narastały. Ich kulminacja nastąpiła jesienią 1923, już po odejściu Karlińskiego.

Karliński przeszedł na emeryturę 13 grudnia 1923 i osiadł w Krakowie, gdzie mieszkał do śmierci.

Był odznaczony:

Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski,

Krzyżem Komandorskim Orderu Franciszka Józefa (Austro-Węgry).



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO
STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW
I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO
