Opracował: dr Franciszek Adam Wielądek

Romocki Paweł

Minister Kolei
14.06.1926 – 24. 09.1926
Minister Komunikacji
27.09.1926 – 27.06.1928

Data i miejsce urodzenia: 17 kwietnia 1880, Wola Marzeńska, pow. Łask
Data i miejsce śmierci: 28 czerwca 1940, Warszawa

Paweł Nepomucen Romocki[1] herbu Prawdzic był synem Juliana i Zofii z domu Łyczyckiej. Naukę rozpoczął w gimnazjum w Łodzi, gdzie również ukończył Wyższą Szkołę Rzemieślniczą w 1898. Następnie studiował na Politechnice w Hanowerze i w Petersburskim Instytucie Technologicznym, który ukończył w 1907. W latach 1902-1911 działał w Związku Młodzieży Narodowej, a w czasie wojny w Lidze Walki Czynnej[2] w Korpusie Wschodnim (od maja 1915 do jego rozwiązania).
„Po ukończeniu studiów najpierw pracował w zakładach garbarskich w Koninie skąd został powołany do służby wojskowej w armii rosyjskiej, którą zakończył w stopniu chorążego. Od 15 października 1915 służył w Brygadzie Strzelców Polskich[3]. Dwa lata później został członkiem sekcji wojskowej, która na polecenie Związku Wojskowych Polaków w Rosji, przystąpiła w czerwcu 1917 do tworzenia wojska polskiego w imperium carskim. W listopadzie tegoż roku został komisarzem 3 Dywizji Strzelców Polskich, a następnie pełnomocnikiem Naczelnego Polskiego Komitetu Wojskowego w Mińsku Litewskimi. W lutym 1918 prowadził w Brześciu nad Bugiem negocjacje z Niemcami w sprawie poddania się im I Korpusu Polskiego oraz wspólnej okupacji Białorusi. To on 19 lutego 1920 dostarczył gen. Józefowi Dowbor-Muśnickiemu w Dobrujsku (miasto na Białorusi) pismo z warunkami poddania się.
W czasie wojny polsko-bolszewickiej, od 1 lutego 1920 służył w 16. Pułku Artylerii Polowej w randze porucznika. W październiku tego roku był dowódcą 1. Baterii. Odznaczył się w walkach o Łoszę 15 października, za co 13 lat później został przedstawiony do Orderu Virtuti Militari. W uzasadnieniu podano, że: *„Osobistej odwadze por. Romockiego i jego osobistej decyzji, nie bacząc na grożące baterii niebezpieczeństwo, należy w wysokim stopniu zawdzięczać późniejsze powodzenie akcji całej grupy”.* Opinie przełożonych, dowódcy

[1] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek:. Op. cit. s. 533-534.
Kto był kim w Drugiej Rzeczpospolitej (pod redakcją Jacka Majchrowskiego). Op. cit. s. 64-65.
https://pl.wikipedia,org/wiki/Paweł_Romocki.

[2] polska tajna organizacja wojskowa założona w czerwcu 1908 we Lwowie, mająca przygotować walkę zbrojną o wyzwolenie Polski.

[3] sformułowana w 1915 w Bobrujsku z resztek Legionu Puławskiego, która walczyła pod dowództwem rosyjskim.

dywizjonu i dowódcy pułku, świadczą o tym, że był dzielnym i wzorowym dowódcą mającym bardzo korzystny wpływ na swoją jednostkę.

Po demobilizacji (miał stopień majora) podjął pracę w Komitecie Przemysłowym Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie pracował do listopada 1922, kiedy został wybrany na posła z ramienia chrześcijańskiej demokracji. W sejmie I kadencji był sekretarzem zarządu, następnie komisji rewizyjnej klubu Chrześcijańskiego Narodowego Stronnictwa Pracy. Działał w komisjach: budżetowej, robót publicznych i przemysłowo-handlowej. W czasie prac sejmu, był m.in. referentem ustawy o prowizorium budżetowym na III kwartał roku 1925 oraz o ratyfikacji konwencji pocztowej z ZSRR. Był bardzo aktywnym posłem w zakresie zarówno opiniowania budżetów państwa na lata 1924-1926, jak i dyskusji budżetowych poszczególnych ministerstw, a także urzędu Prezydenta RP, czy Prezydium Rady Ministrów. Przemawiał zawsze niezwykle merytorycznie, co wynikało ze starannego przygotowania się do udziału w obradach”[4].

W maju 1926, w trakcie zamachu stanu Józefa Piłsudskiego, odgrywał rolę łącznika między sejmem i prezydentem. Pod koniec tego miesiąca uczestniczył z ramienia chrześcijańskiej demokracji w rozmowach z rządem Kazimierza Bartla. Okazały się one dla niego na tyle przekonywujące, że 14 czerwca 1926 wyraził zgodę na wejście do rządu jako minister kolei, w którym zastąpił premiera pełniącego dotychczas tę funkcję.

„Konsekwencją decyzji Romockiego było złożenie przez niego mandatu posła oraz zrezygnowanie z członkostwa w CHNSP. Upadek drugiego i trzeciego rządu Bartla nie oznaczał końca kariery ministerialnej Romockiego, którą kontynuował w gabinecie Piłsudskiego. Zanim do tego doszło, prezydent dekretem zlikwidował Ministerstwo Kolei, a w jego miejsce 24 września 1926 utworzył Ministerstwo Komunikacji. Premier złożył 26 września 1926 wniosek o nominację Romockiego na stanowisko szefa tego resortu; a prezydent podpisał ją dwa dni później. W okresie pełnienia funkcji premiera przez Piłsudskiego, Ministerstwo Komunikacji nadzorowało wiele inwestycji istotnych z punktu widzenia rozwoju kraju”[5]. Najważniejszą była budowa magistrali węglowej Herby Nowe – Gdynia 552 km). Nie mniej ważną była linia ze Śląska do Wielkopolski o długości 115 km: Kalety – Herby Nowe – Wieluń – Podzamcze. Pierwsza (po jej ukończeniu) umożliwiała zwiększenie eksportu węgla i rozwój gdyńskiego portu, druga (zbudowana w rekordowym tempie w ciągu jednego roku) omijała obszary przyznane Niemcom, co zwiększało suwerenność gospodarczą Polski. Obie linie projektował i nadzorował ich budowę wielki patriota i znakomity inżynier Józef Nowkuński, którego pomnik znajduje się w Tarnowskich Górach. Romocki opracował też 10-letni program rozwoju kolei, zakładający wybudowanie w tym okresie 2500 km nowych dróg kolejowych.

Na wniosek ministra 24 września 1926 prezydent Ignacy Mościcki podpisał trzy dekrety:

1) Rozporządzenie o powołaniu urzędu ministra Komunikacji,
2) Rozporządzenie o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” oraz

[4] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 533.
[5] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Ibidem. S. 334.

3) Rozporządzenie o likwidacji Głównej Inspekcji Kolejowej i powołaniu Głównej Inspekcji Komunikacyjnej[6], z takimi samymi zadaniami co zlikwidowana jednostka. Polskie Koleje Państwowe stały się samodzielną jednostkę prawną i gospodarczą wyodrębnioną z administracji ogólnej. Przewidywano, że umożliwi to rozwój, którego podstawą miała się stać krajowa produkcja taboru kolejowego. W tym celu zakupiono prywatną fabrykę wagonów „Wagon", co krytykowała opozycja. Romocki wspierał także rozbudowę Gdyni i rozwój transportu samochodowego, choć sukcesu w tym zakresie nie osiągnął. W roku 1927 uruchomiono pierwszą kolej elektryczną (prywatną) pod nazwą Elektryczna Kolej Dojazdowa (EKD) na linii Warszawa – Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki.

Do 1927 w Polsce nie było w ogóle podkładów żelbetowych. Ułożono jedynie 800 tys. podkładów stalowych, na ogólną liczbę 50 mln sztuk. Dopiero zimą 1927/1928 Ministerstwo Komunikacji zdobyło się na ogromny wysiłek, zakupując u wielu dostawców ponad 7 mln podkładów na potrzeby bieżące oraz utworzenie rocznego zapasu. Od tej chwili można było prowadzić prawidłową gospodarkę podkładami[7].

Najważniejsze działania ministra można podsumować następująco:

- Odbudowa i unifikacja kolei. Wspierał ujednolicenie zarządzania koleją. Rozwijał centralne planowanie inwestycji. Traktował kolej jako kluczowy element suwerenności państwa.
- Kolej jako narzędzie obronności państwa. Jako były oficer i uczestnik walk o niepodległość kładł nacisk na strategiczne znaczenie transportu. Popierał modernizację linii istotnych dla mobilności wojska. Współpracował z kręgami wojskowymi związanymi z Piłsudskim.
- Styl polityczny. Nie był politykiem partyjnym w klasycznym sensie. Reprezentował technokratyczny typ ministra. Cieszył się opinią rzeczowego i kompetentnego urzędnika, bez skandali czy ostrych sporów politycznych. Był postrzegany jako działacz gospodarczy, nie polityczny. Raczej postać drugiego planu, znany głównie historykom administracji i transportu.

„W wyborach parlamentarnych w 1928 Romocki stanął na czele Katolickiej Unii Ziem Zachodnich, którą firmował Józef Piłsudski. Unia była odpowiednikiem Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem na Pomorzu i w Wielkopolsce. Jej kandydaci zdobyli trzy mandaty, ale wśród nich nie było Romockiego. Dostał się jednak do sejmu, bowiem startował także z Warszawy, gdzie uzyskał mandat.

Po ustąpieniu gabinetu Piłsudskiego został dyrektorem Izby Przemysłowo- Handlowej w Wilnie. Funkcję tę pełnił w latach 1929-1930. Przez następne trzy lata pracował w chorzowskiej Królewskiej Hucie jako rządowy kontroler w Polskich Kopalniach Skarbowych na Górnym Śląsku „Skarboferm". W 1932 Romocki wszedł w posiadanie części akcji Sierszańskich Zakładów Górniczych, w skład których wchodziły liczne zakłady przemysłowe z rejonu Sierszy i Trzebini z największym z nich – kopalnią Artur w Sierszy. 1 grudnia 1933 został dyrektorem Sierszańskich Zakładów Górniczych i na tym stanowisku pozostawał do 1938. Jednocześnie był wiceprezesem spółki eksploatującej kopalnię węgla w Sierszy. W 1938 został wybrany na stanowisko naczelnego dyrektora Unii Polskiego Przemysłu

[6] Dz.U. z 1926 nr 97, poz. 569

[7] Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej 1918-1939. Op. cit. s. 149-150.

Górniczo-Hutniczego w Katowicach”[8]. W okresie międzywojnia był prezesem rady nadzorczej Spółdzielni Mieszkaniowo-Budowlanej „Zdobycz Robotnicza” w Warszawie oraz członkiem zarządu Zjednoczenia Kooperatyw Chrześcijańskich oraz prezesem Związku Oficerów Rezerwy RP.

Podczas II wojny światowej znalazł się na Lubelszczyźnie, a po zakończeniu działań zbrojnych – w Warszawie. Wspólnie z Antonim Olszewskim[9] przygotował opracowanie dotyczące strat Polski poniesionych w czasie wojny.

W historiografii bywa postrzegany jako przykład pokolenia ojców niepodległości, których dzieci zapłaciły najwyższą cenę w czasie wojny. Sam zginął potrącony przez niemiecki samochód wojskowy, a jego synowie: Andrzej (pseudonim „Moro”, urodzony w 1923, oficer Batalionu „Zośka”) i Jan (pseudonim „Bonawentura” urodzony w 1925, żołnierz Batalionu „Zośka”) polegli w powstaniu warszawskim.

Został odznaczony:
Orderem Virtuti Militari,
Krzyżem Walecznych (dwukrotnie),
Krzyżem Niepodległości.

[8] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 534.
[9] Polski inżynier, minister przemysłu i handlu, dyplomata.