Opracował: dr Franciszek Adam Wielądek

Tyszka Kazimierz

Minister Kolei Żelaznych
19.12.1923 – 01.07.1924
Minister Kolei
01.07. 1924 – 13.11.1925

Data i miejsce urodzenia: 13 marca 1872, Kalisz
Data i miejsce śmierci: 25 stycznia 1951, Londyn

Kazimierz Tyszka[1] był synem Franciszka i Stanisławy z domu Niemczykiewicz. Szkołę średnią ukończył w Warszawie, po czym podjął studia w Instytucie Technologicznym w Petersburgu. W 1897 uzyskał dyplom inżyniera. W latach 1897-1918 pracował w kolejnictwie rosyjskim, zarówno w europejskiej jak azjatyckiej carskiej Rosji, pełniąc różne funkcje:

- Inżyniera-konsultanta w Towarzystwie Kolei Bucharskiej[2],
- Głównego inżyniera w Towarzystwie Kolei Troickiej[3],
- Członka kierownictwa towarzystwa Kolei Władykaukaskiej[4],
- Członka zarządu Towarzystwa Naftowego w Majkopie,
- Członka zarządu Rosyjskiego Towarzystwa Zakładów Metalurgicznych.

„Po wybuchu rewolucji i rozpoczęciu wojny domowej został pełnomocnikiem Czerwonego Krzyża do spraw opieki nad jeńcami i uchodźcami. Przez ok. pięć miesięcy był więziony przez władze bolszewickie. Powrócił do Polski w 1922 i w maju został mianowany członkiem, a w czerwcu 1923 przewodniczącym delegacji polskiej w Komisji Mieszanej do spraw repatriacji z ZSRR”[5].

Na podstawie dzienników Juliusza Zdanowskiego[6] można wnioskować, iż to on był autorem koncepcji objęcia Ministerstwa Kolei Żelaznych przez Kazimierza Tyszkę. Kandydatura ta była zgłoszona jako jedyna możliwa do zaakceptowania przez Związek Ludowo-Narodowy wobec niemożności przeforsowania dotychczasowego ministra Andrzeja Nosowicza, którego zdecydowanie oprotestowała Polska Partia Socjalistyczna. Zapewne okolicznością sprzyjającą dla nominacji Tyszki były jego relacje z premierem Władysławem Grabskim, uchodzące ówcześnie za przyjacielskie.

[1] Kto był kim w Drugiej Rzeczpospolitej (pod redakcją Jacka Majchrowskiego). Op. cit. s.73. https://pl.wikipedia.org/wiki/Kazimierz_Tyszka
[2] Historyczna linia kolejowa w Azji Środkowej. Łączyła Bucharę (w dzisiejszym Uzbekistanie) z główną siecią Rosji. Powstała na przełomie XIX i XX w.
[3] Historyczna linia kolejowa Imperium Rosyjskiego, nazwana od miasta Troick (dziś Troitsk) w obwodzie czelabińskim.
[4] Kolej prywatna zbudowana w latach 70. XIX w. Łączyła Rostów nad Donem z Władykaukazem, później przedłużona do portów nad Morzem Czarnym. Po rewolucji październikowej znacjonalizowana.
[5] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 646.
[6] polski prawnik, ekonomista i polityk, wiceprezes Związku Ludowo-Narodowego, senator I kadencji.

Okoliczności powołania drugiego rządu Grabskiego, którego głównym celem miała być sanacja finansów i waluty, odbiły się także na działaniach ministerstwa kolei żelaznych. Deficyt, jaki przyniosły państwu koleje stanowił ok. 30% niedoborów budżetu państwa. Tyszka podjął się realizacji programu mającego uniezależnić koleje od dotacji skarbu państwa. Pierwsze enuncjacje ministra na ten temat spotkały się ze sceptycyzmem socjalistów. Podczas debaty w sejmowej Komisji Komunikacyjnej nad programowym wystąpieniem Tyszki, jeden z posłów PPS skrytykował koncepcję polityki personalnej, która mogła zasiać niepokój wśród kolejarzy obawiających się o utrzymanie miejsc pracy. Obawy te okazały się przedwczesne, a minister wykazał się dużym zaangażowaniem w pacyfikowaniu napięć społecznych. W 1924 Tyszka kilkakrotnie spotkał się z delegacją Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP. Deklarował zamiar współpracy ze związkowcami i nie uchylał się przed dyskusją nad ich postulatami.

W trakcie posiedzenia Komisji Komunikacyjnej, które zostało zwołane w marcu 1924, niejednokrotnie zarzucano ministrowi, że nie tylko nie przeprowadza redukcji zatrudnienia, ale je zwiększa. Ostatecznie redukcja zatrudnienia nastąpiła; etatowy personel zmniejszył się o 12 tys., co stanowiło 8% zatrudnionych. Tyszka po pół roku urzędowania zadeklarował, że w nieodległym czasie nie tylko zrównoważy budżet kolei, ale doprowadzi do dodatniego salda. Udało się to osiągnąć na przełomie lat 1924/1925, a czysty dochód kolei dwukrotnie przekroczył planowaną wartość.

„Wśród prac legislacyjnych, w okresie ministrowania Tyszki, na czołowe miejsce wysuwa się ustawa z 12 czerwca 1924 o zakresie działania ministra kolei. Jej wprowadzenie oznaczało także zmianę formalną: nastąpiła zmiana dotychczasowej nazwy resortu na Ministerstwo Kolei. Podczas pełnienia przez Tyszkę funkcji ministra, prowadzono intensywne prace przygotowawcze mające na celu uruchomienie połączenia kolejowego Górnego Śląska z Gdynią. Dla sfinansowania tej inwestycji postulował rozpisanie specjalnej pożyczki. W latach 1924-1925 oddano do eksploatacji pięć odcinków linii kolejowych; najważniejszymi z nich były: połączenie Sierpc – Nasielsk, liczące 88 km i linia Łódź – Kutno, 71 km. W stosunkach międzynarodowych niezwykle ważnym problemem stały się konsekwencje kryzysu w stosunkach polsko-gdańskich. Jedną z przewidywanych retorsji w stosunku do władz Wolnego Miasta Gdańsk było podniesienie taryf na wywóz towarów z Gdańska. Minister musiał się także mierzyć ze skutkami wielkich katastrof kolejowych, jakie miały miejsce w 1925; m.in. pod Stargardem[7] i Rogowem[8]. W konsekwencji wzmocniono ochronę infrastruktury”[9]. W roku 1924 rozpoczęto budowę parowozów w „Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Parowozów” i HCP Cegielski.

Rekapitulując można stwierdzić, że do głównych osiągnięć Tyszki w okresie sprawowania funkcji ministra należą:

[7] Nocą z 30 kwietnia na 1 maja pomiędzy Tczewem i Stargardem wykoleił się pociąg relacji Królewiec – Berlin. Zginęło 29 osób, rannych było 68 pasażerów. Nie wykluczało się zamachu.

[8] Wbicie się parowozu w nasyp, w wyniku czego nastąpił spiętrzenie wagonów i zniszczenie przewożonych towarów.

[9] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłaczkow, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 647.

- zarządzanie i usprawnianie działania kolei po zniszczeniach wojennych. Kierował pracami nad statutem państwowego zarządu kolei określającym organizację PKP i podległych dyrekcji, co miało uporządkować zarządzanie siecią po okresie zaborów,
- regulacja taryf i przewozów – wprowadzenie nowych taryf w walucie stałej, ujednolicenie taryf osobowych i towarowych oraz przygotowanie nowego regulaminu przewozów,
- zwiększenie zakupów taboru i redukcja ilostanów taboru chorego,
- modernizacja istniejących linii i pozostałej infrastruktury – usuwanie zniszczeń i normalizacja ruchu kolejowego po latach działań wojennych,
- reorganizacja obsługi przewozów i harmonizacja taryf wewnętrznych i międzynarodowych,
- rozbudowa infrastruktury warsztatowej i zwiększenie napraw taboru,
- utworzenie przy ministerstwie Biura Statystycznego PKP, które zajmowało się badaniem przewozów różnych towarów i przygotowaniem danych operacyjnych do planowania rozwoju.

Wraz ze słabnięciem pozycji premiera Grabskiego nasiliły się ataki na Tyszkę. W styczniu 1925 przeciwko ministrowi wystąpił Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych RP zarzucając mu dążenie do nadmiernej komercjalizacji kolei. W marcu podczas obrad sejmowej Komisji Komunikacyjnej pod adresem ministra padły zarzuty, zarówno z lewej strony sceny politycznej jak i z prawej. Kazimierz Bartel, w imieniu Stronnictwa Ludowego Wyzwolenie, sformułował paletę zarzutów, takich jak: zła organizacja gospodarki opałowej, rezygnacja z działań mających ukrócić nadużycia na kolei, błędna polityka taryfowa w przewozach pasażerskich, która miała cechować się wprowadzeniem zbyt wysokich stawek. Z kolei posłowie prawicowi skupieni wokół endecji podnosili sprawę korupcji i deficytowości kolei. Na łamach prasy Tyszka bronił się wskazując na wstrzemięźliwość resortu w podnoszeniu cen biletów i obniżenie stawek w ruchu towarowym. U progu dymisji znalazł się w wyniku konfliktu z jednym ze swoich poprzedników, a wówczas pełniącym funkcję wiceministra, Julianem Eberhardtem, któremu zarzucał niegospodarność. Mimo wszystko praca ministra Tyszki była oceniana pozytywnie. Wskazywano na sukces, jakim niewątpliwie było zrównoważenie budżetu kolei. Doceniono również jego wysiłki w kierunku ujednolicenia administracji kolejowej.

„Po opuszczeniu stanowiska ministra kolei, co nastąpiło 13 listopada 1925, nadal zajmował się sprawami transportu. Był członkiem Państwowej Rady Komunikacyjnej oraz prezesem zarządu Tramwajów miejskich w Warszawie. Zaangażowany był w działalność gospodarczą jako zarządca spółki „Przedsiębiorstwo Budowlane inż. Stanisława Dworakowskiego i Spółka" oraz członkiem Rady Banku dla Handlu i Przemysłu w Warszawie. W maju 1927 został wybrany, z listy Gospodarczego Komitetu Obrony Polskości Warszawy, na członka Rady Miejskiej. Do końca międzywojnia prowadził działalność polityczną, będąc aktywnym w ruchu chadeckim. W lutym 1934 stanął na czele Zjednoczenia Chrześcijańsko-Demokratycznego. Wyłoniło się ono po rozłamie w Polskim Stronnictwie Chrześcijańskiej Demokracji jako struktura ugodowo nastawiona do obozu sanacyjnego. Wraz nią zgłosił akces do Obozu Zjednoczenia Narodowego.

W chwili wybuchu II wojny światowej znajdował się w Warszawie. 5 września 1939, z nominacji prezydenta miasta Stefana Starzyńskiego, stanął na czele stołecznego Komitetu Pomocy Społecznej. Wkrótce po przyjęciu nominacji w niejasnych okolicznościach opuścił stolicę. Wydostał się z kraju i znalazł się na Zachodzie. W latach 1941-1945 był doradcą rządu na wychodźtwie do spraw transportu.

Sprawował wiele funkcji społecznych, zwłaszcza na terenie Warszawy. Działał w Stołecznym Komitecie Pomocy Bezrobotnym, w Komunalnej Kasie Oszczędności miasta Warszawy, był kuratorem domu wychowawczego im. księcia Baudouina. W drugiej połowie lat 30. stanął na czele Społecznego Komitetu Funduszu Obrony Narodowej, był również zaangażowany w działalność Polskiej Macierzy Szkolnej. Znajdował się w zarządach instytucji gospodarczych oraz w radzie nadzorczej Towarzystwa Przemysłowego „Lilpop, Rau i Löwenster oraz kompanii na rzecz handlu z Azją”[10].

Zmarł w 1951 roku w Londynie i został pochowany na cmentarzu St Mary`s Catholic Cementary. W 2023 roku jego szczątki zostały sprowadzone do Polski i złożone w grobie na warszawskich Powązkach.

Tyszka był odznaczony:
Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski,
Krzyżem Zasługi,
Belgijskim Krzyżem Wielkim Orderu Korony i
Watykańskim Krzyżem Wielkim Orderu Świętego Grzegorza.

[10] Zbigniew Giżyński, Jarosław Kłoczkow, Wojciech Piasek. Op. cit. s. 647.