



XIX WEP

Seminarium „Wybitni Elektrycy Polscy”

**"ALFONS KÜHN (1878-1944)
— tajemniczy inżynier-elektryk,
a także minister i budowniczy II RP"**

Janusz Czyż, dr hab. – prof. em. KUL

Warszawa, 16 stycznia 2019 r.



Alfons Walenty KÜHN (1878-1944)

1. Akademicka młodość

Alfons Walenty Kühn urodził się na Mazowszu, w Przejmach k. Przasnysza 14 lutego 1878 roku. Był synem Zygmunta i Zofii Erlickich. W roku 1896 ukończył średnią szkołę realną w Warszawie po czym udał się na studia na Politechnikę w Darmstadt, które ukończył w 1903 roku.

Tu możemy zapytać, dlaczego Kühn nie podjął studiów prowadzonych w języku polskim na politechnice we Lwowie, podobnie jak **Władysław Sikorski** i młodszy od niego o 4 lata **Kazimierz Bartel**.

Wówczas uzdolniona młodzież polska studiowała zagranicą z dwóch zasadniczych powodów. Po pierwsze, gdyż ten wybór kierunków studiów i poziom nauczania był wyższy niż na polskojęzycznych uczelniach w Krakowie i we Lwowie. Po drugie, to aby otrzymać przygotowanie do kariery zagranicą (oczywiście w obecnym rozumieniu tego słowa) jak stało się w przypadku Marii Skłodowskiej-Curie.

Jeśli chodzi o Alfonsa Kühna to miał tu miejsce niewątpliwie pierwszy przypadek. Bowiem podczas studiów działał on w społecznych i patriotycznych organizacjach takich jak: **Polska Czytelnia Akademicka, Związek Zagraniczny Socjalistów Polskich, którego był prezesem, **Stronnictwo Demokratyczne i Radykałowie Narodowi** [10].**

Co więcej, po powrocie do Kraju, o ile mi wiadomo, nie wyjechał więcej na dłuższy pobyt zagranicą.

2. Tramwajarski technokrata

Zaraz po powrocie do kraju w 1903 roku Alfons Kühn rozpoczął pracę w magistracie warszawskim, gdzie wkrótce został naczelnikiem Wydziału Budownictwa.

W czasie Pierwszej Wojny Światowej Kühn wykazał się szczególną aktywnością politechniczną i obywatelską. Napisał dwie broszury poświęcone zagadnieniom ówczesnej elektryfikacji, mianowicie:

„Przemysł elektrotechniczny i elektryfikacja ziem polskich” [11]
i „Elektrownie publiczne i oświetlenie ulic” [12].

W 1915 r., gdy przez Warszawę z zachodu na wschód przechodził front Pierwszej Wojny Światowej Kühn **był Komisarzem Straży Obywatelskiej**, zaś od stycznia 1917 roku do listopada 1918 **był członkiem Komisji Odbudowy Kraju i Regionalnego Budownictwa** podległej po-

wołanej przez wojskową administrację niemiecką **Tymczasowej Radzie Stanu**.

Tu przypomnę, że po zajęciu Warszawy przez wojsko niemieckie miejscowa ludność uzyskała większą autonomię, czego przejawem była większa samorządność lokalna i dopuszczenie wykładów w języku polskim w warszawskiej Szkole Głównej.

Zaraz po odzyskaniu przez Polskę Niepodległości w Listopadzie 1918 roku Kühn **został mianowany Dyrektorem Tramwajów i Autobusów Miasta Warszawy** i to stanowisko piastował najdłużej, bo w sumie **przez 12 lat**. Wtedy został też **wykladowcą Wyższej Szkoły Handlowej (obecnie SGH)**.

Z faktu, że Kühn był członkiem, a później prezesem zorganizowanej w 1923 roku **Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP)** mo-

żemy wywnioskować, że był on wyraźnie powiązany z wojskowością i to nie tylko tą naziemną.

3. Dlaczego minister?

Dnia 27 kwietnia 1928 roku Alfons Kühn został powołany do czwartego Gabinetu **Premiera Kazimierza Bartla** na stanowisko **Ministra Komunikacji** z inicjatywy niewątpliwie samego Bartla, który był kluczową postacią w działalności Kühna na szczeblu państwowym, toteż temu mężowi stanu poświęcimy teraz więcej uwagi.

Kazimierz Bartel (1882–1941). Urodzony 3 marca we Lwowie, syn Michała (maszynisty kolejowego) i Amalii z d. Chadaczek. Jako samouk ukończył gimnazjum realne. Studiował na Wydz. Budowy Maszyn Politech-

niki Lwowskiej i kierunku matematycznym Uniwersytetu Lwowskiego. Następnie wykładał na Politechnice oraz pisał prace naukowe i podręczniki akademickie z dziedziny geometrii wykreślnej, perspektywy malarskiej i fotogrametrii i w 1918 r. został profesorem zwyczajnym.

Podczas walk z Ukraińcami w obronie Lwowa kierował obroną dworca kolejowego oraz zorganizował pułk kolejowy, który w całym tym wojennym okresie zapewnił przejezdność na linii Lwów-Przemyśl.

W ciągu całego niemal roku 1920, kiedy trwała wojna z bolszewikami Bartel był Ministrem Kolei Żelaznych. Premier Wincenty Witos napisał w swoich wspomnieniach o nim kąśliwie, że „Na swoim urzędzie dawał sobie radę z wojskowością (...) Lubił też

często i głośno przechwalać się, że właściwie wojnę prowadzi on, a nie żadni generałowie" [18], s.195. Jednak inni ówczesni politycy podziwiali ówczesną ministerską działalność Bartla w pełni.

I tak Maciej Rataj napisał, że Bartel „(...) w czasie najazdu bolszewickiego (...) oddał nieocenione, a może niedocenione usługi, usuwając cały tabor kolejowy z zajmowanych przez bolszewików terytoriów, przerzucając z nieprawdopodobną szybkością przy szczupłości środków dywizję z jednego krańca Rzeczypospolitej na drugi”. Zamordowany przez Niemców 26 lipca 1941 we Lwowie.

Jest niemal pewne, że w Sierpniu 1920 roku, gdy rozstrzygały się losy wojny, **Bartel i Kühn** nieraz ze sobą się spotykali i ściśle **ze sobą współ-**

pracowali. Bowiem • pierwszy kierował wtedy całym kompleksem kolejowym i transportowym w Polsce, a • drugi był komisarzem transportowym Rady Obrony Stolicy.

Jednak po kilku miesiącach ich drogi jakby się rozeszły.

Kühn pozostał w Warszawie i przy warszawskich tramwajach.

Zaś **Bartel** poróżnił się z **Witosem** [18], złożył dymisję i po pewnym czasie wyjechał na półroczny staż naukowy do Francji i Włoch. A po powrocie powrócił do swojego akademickiego powołania i nauczycielskich powinności **na Politechnice Lwowskiej**, gdzie dzięki niemu został utworzony w **1923** r. matematyczno-fizyczno-malarski **Wydział Ogólny** [14], i coraz bardziej angażował się w życie polityczne. Podczas wyborów parlamentarnych w 1922 r. został wybrany do sejmu z listy lewicującego PSL-Wyzwolenie, które porzucił wiosną 1925 r. **zakładając pro-piłsudczykowski Klub Pracy** [13]. Latem tego roku przyjął od mar-

szałka Józefa Piłsudskiego propozycję kierowania rządem po obaleniu przez marszałka rządów parlamentarnych [7].

Wspomnę, że członkowie Klubu Pracy, podobnie jak sam Bartel, byli masonami [8].

Z drugiej strony Kazimierz Bartel, będąc politykiem w pełnym tego słowa znaczeniu nie przestał być w pełnym znaczeniu tego słowa technokratą. Z pamiętnika jego żony dowiadujemy się, że pomagał organizować powrót do kraju z emigracji i z Politechniki w Zurychu Gabriela Narutowicza [4].

W Sejmie przewodniczył Komisji ds. Komunikacji i bez pardonu krytykował zaniedbania ówczesnych ministrów kolei żelaznych, które doprowadziły do katastrofy pod Stargardem i niewyjaśnienia jej przyczyn i okoliczności [13]. Zaś bezpośrednio po Zamachu Majowym (1926) Bartel przekonał Piłsudskiego by po rezygnacji prezydenta Sta-

niśława Wojciechowskiego zgłosił jako prezydenckiego kandydata prof. chemii z Politechniki Lwowskiej – **Ignacego Mościckiego** [4] [6], s. 254.

Dzięki staraniom Bartła w jego drugim rządzie powołanym 8 czerwca 1926 r. tekę Ministra Skarbu objął inżynier **Czesław Klarner** [13], a Ministra Przemysłu i Handlu — **inż. Eugeniusz Kwiatkowski** [16].

Mogłoby się wydawać, że resortem kolei w pomajowych Rządach Pracy Bartła będzie kierować również przez niego wskazany świetny fachowiec. Ale historia spletała figla. Bowiem Bartłowi udało się przekonać marszałka, by zwolnił aresztowanego w czasie Zamachu „Witosowego” ministra **Adama Chądzyńskiego** i samemu kierować tym resortem w ciągu trzech tygodni (do 4 czerwca 1926), ale później, wskutek stanowczego polecenia Piłsudskiego, zmuszony był oddać to stanowisko **Pawłowi Romockiemu**, o którym Maciej Rataj w swoich „Pamiętnikach” napisał, że to jest „piłsudczykowski neofita, gburowaty” [15], s.369.

Co gorsza, **Romocki** okazał się bardzo niekompetentnym ministrem. Obiecywał budowę setek kilometrów nowych linii kolejowych, co było nierealne, zaś nie potrafił zorganizować kontynuowania rozpoczętych inwestycji kolejowych takich, jak **warszawska Linia Średnicowa**, przy której prace były wstrzymane wskutek cięć budżetowych po reformie waluty **Władysława Grabskiego**.

Bartla musiał bardzo niepokoić **stan stagnacji** przy budowie Magistrali węglowej Herby-Bydgoszcz-Gdynia, gdyż w swoim exposé wygłoszonym w lipcu 1926 r. obiecywał tę budowę przyspieszyć [2].

Ale pozycja polityczna Bartla słabła. W ostatnich dniach września 1926 r. jego kolejny trzeci rząd upadł (zapewne wskutek nacisku sfer bankierskich), **Czesław Klarner** jako Minister Skarbu został zastąpiony przez **Gabriela Czechowicza**, o którym Rataj napisał, że to „karirowicz”, co wzmocnił jeszcze jednym dodatkowym określeniem,

Piłsudski sam objął tekę premiera, **zaś Bartel** został zdegradowany do „gospodarczego”, a raczej „budżetowego” wicepremiera.

Sytuacja polityczna dla Bartla stała się korzystniejsza dopiero po wyborach do Sejmu i Senatu wiosną 1928 roku, gdy po rezygnacji Piłsudskiego został on ponownie premierem. Zapewne wtedy między Piłsudskim, a Bartlem doszło do rządowego kompromisu. Mianowicie do rządu Bartla (czwartego z kolei) weszło dwóch nowych ministrów: pierwszym był faworyzowany przez Piłsudskiego **Kazimierz Świtalski** z niechętnej technokratom grupy pułkowników, który został ministrem wyznań religijnych i oświecenia publicznego, a drugim był właśnie **Alfons Kühn**, który został ministrem komunikacji.

Chcę zasygnalizować, że moje stwierdzenia odnoszące się do postaci Alfonsa Kühna na scenie politycznej i właściwie tylko niego, w terminologii sądowej nazwać by można „poszlakowymi”. Bowiem wprowadze-

nie przez Bartla do sfer rządowych innych technokratów zostało udokumentowane przez wiarygodnych świadków tamtych czasów.

O okolicznościach powołania Mościckiego napisała Bartłowa [4] i Stanisław Cat-Mackiewicz [6], Kwiatkowskiego — Andrzej Wierzbicki [16], a o kompetencjach Klarnera do sprawowania urzędu Ministra Skarbu w Sejmie wypowiedział się sam Kazimierz Bartel [13].



K. Bartel



Cz. Klarner



P. Romocki

Natomiast w literaturze, którą przeczytałem, nie znalazłem żadnych eksplicite sformułowań dotyczących bezpośrednich relacji między Bartlem a Kühnem. Znajdowałem za to wiele „poszlak”. Np. w rektyfikatorze „Prezydium Rady Ministrów” znalazłem wzmiankę o działaniach Rządu na rzecz przyspieszenia budowy Elektrycznej Kolei Dojazdowej w Warszawie w pierwszych dniach czerwca 1926 r. A wtedy prezesem Związku Przedsiębiorstw Tramwajowych i Kolei Dojazdowych w Polsce był Kühn.

4. Operacja LOT

Zastąpieniu w Gabinetzie RP Pawła Romockiego przez Alfonsa Kühna towarzyszyła zmiana nazwy resortu z „Ministerstwa Kolei Żelaznych” na „Ministerstwo Komunikacji”. I nie chodziło tu bynajmniej o to, by Kühn nie rozstawał się wówczas ze swoimi ulubionymi niewąt-

pliwie warszawskimi tramwajami. Zapewne (choć to znów poszlaka) już wtedy było zamierzone, że ten nowy minister, będący też prezesem paramilitarnej **Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej**, zajmie się organizacją państwowego lotnictwa cywilnego.

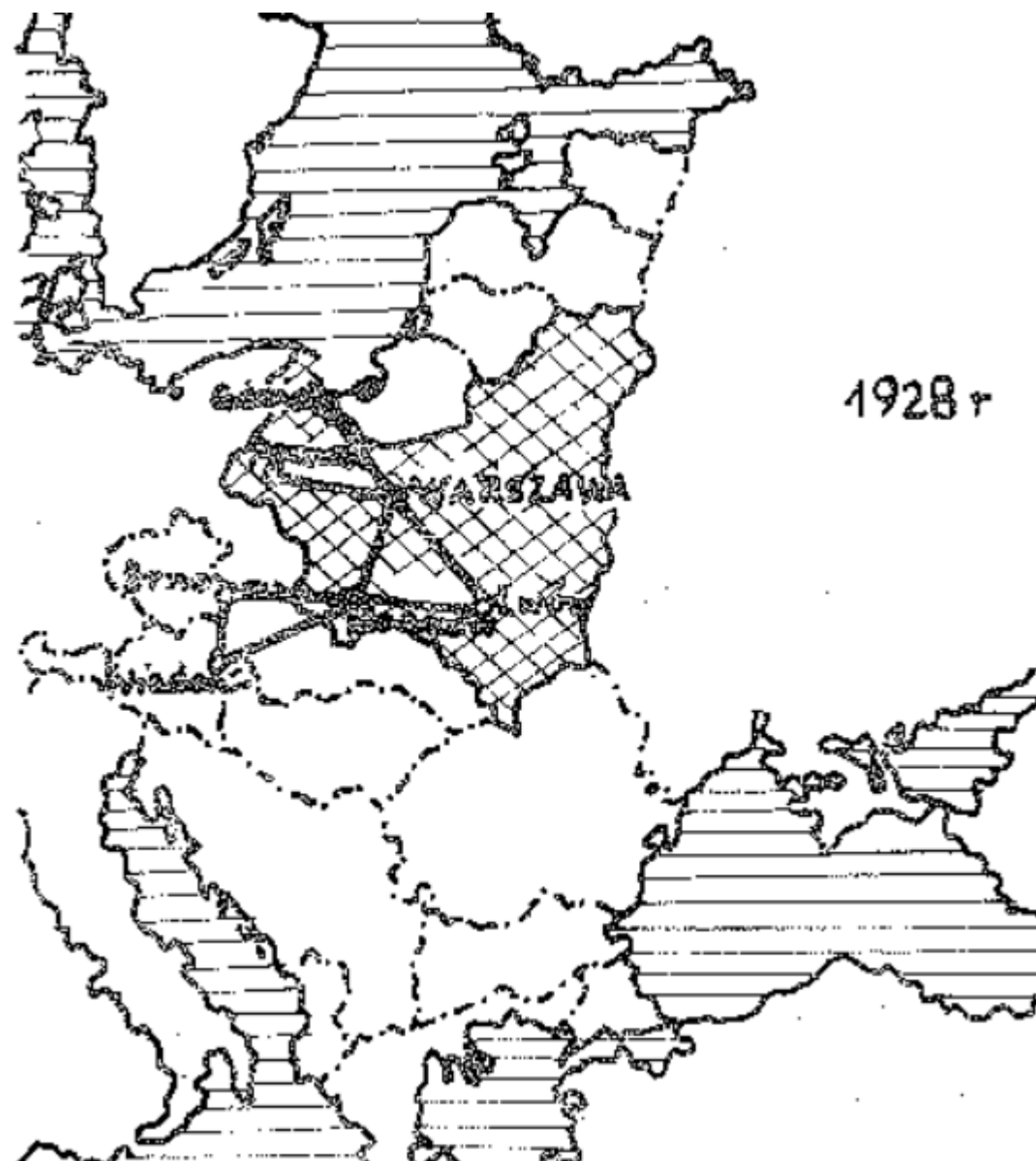
Przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe **Polskie Linie Lotnicze „LOT”** rozpoczęło swoje istnienie i działalność pół roku po rozpoczęciu pracy przez **Kühna** na stanowisku **Ministra Komunikacji**, a dokładnie **1 stycznia 1929 r.** Majątek LOT-u powstał **dzięki upaństwowieniu** dwóch prywatnych przedsiębiorstw lotniczych **„Aerolotu”** i **„Aero”**.

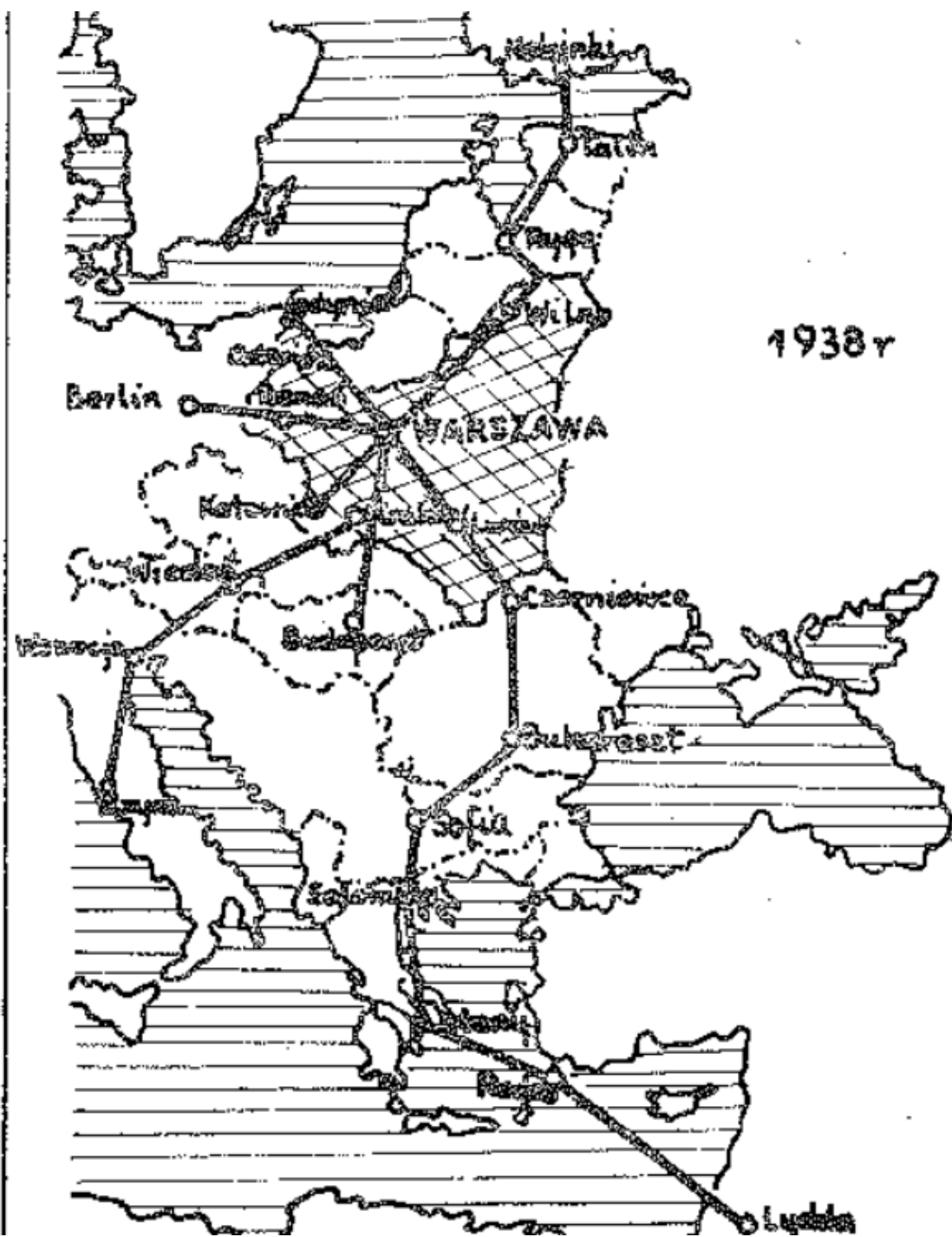
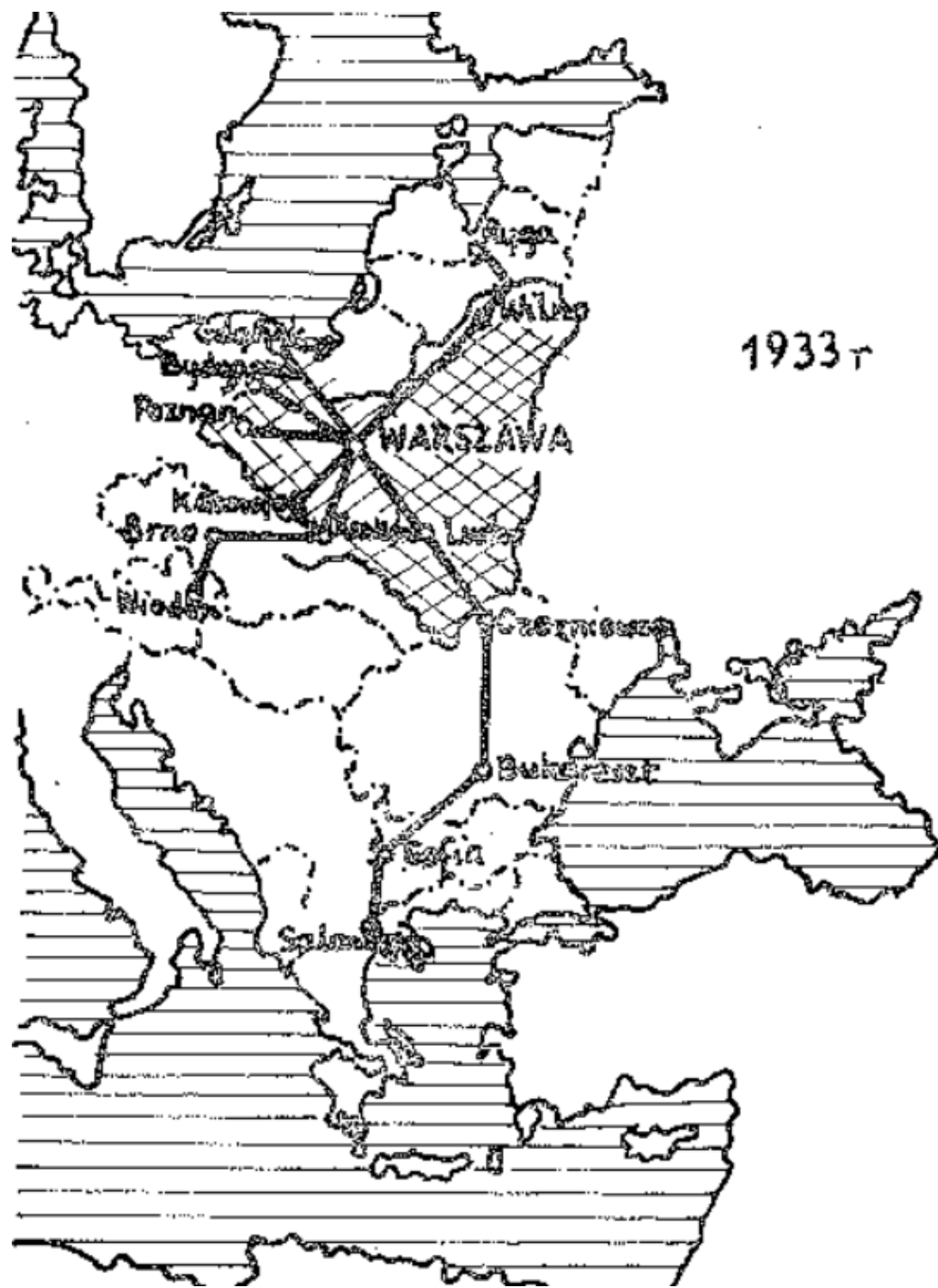
Działalność komunikacyjną **LOT** rozpoczął 2 stycznia 1929 r. obsługując 5 linii krajowych łączących Warszawę z Gdańskiem, Poznaniem,

Katowicami, Krakowem i Lwowem oraz jedną zagraniczną Warszawa-Kraków-Brno-Wiedeń .

Tworzenie linii „LOT-u” przebiegało nie tylko w myśl racji ekonomicznych i technicznych, ale również politycznych. Mianowicie zostało ono wpisane w polityczną koncepcję „Międzymorza”, którą pełniący funkcję Ministra Spraw Zagranicznych RP od Zamachu Majowego do jesieni 1932 r. **August Zalewski** starał się urzeczywistniać.

Dlatego zagraniczne połączenia LOT-u były wytyczane w kierunkach bardziej południkowych niż równoleżnikowych.





Do roku **1933**, gdy Kühn był Ministrem Komunikacji powstały jeszcze dwie nowe, zdawałoby się niezbyt atrakcyjne linie zagraniczne LOT-u, jedna z Warszawy do Wilna i Rygi i druga – do Bukaresztu, Sofii i Salonik.

Józef Beck, który został Ministrem Spraw Zagranicznych w końcu 1932 r. był zainteresowany Międzymorzem mniej od poprzednika. Tym nie mniej, gdy pełnił tę funkcję, linie LOT-u zostały **wydłużone do Lidy k. Bejrutu, Rzymu i Helsinek**.

Tak oryginalne przedsięwzięcie, jakim był LOT i jego rozwój było traktowane do pewnego stopnia jak tajemnica państwowa. Zapewne dlatego nie znalazłem żadnych danych na ten temat w stenogramach z posiedzeń Rady Ministrów z lat 1928/9 przechowywanych w Archiwum

Akt Nowych. Znajdująca się tam teczka LOT-u zawiera dane datowane dopiero od 1935 roku.

5. Warszawska Linia Średnicowa

W okresie rozbiorów Warszawa znajdowała się przy granicy imperiów, bądź zachodniej granicy carskiej Rosji bądź (od 1915 r.) wschodniej – Niemiec. Te imperia nie były zainteresowane rozwojem infrastruktury komunikacyjnej w rejonie Warszawy.

Ale z chwilą pojawienia się realnych szans na odrodzenie się Niepodległego Państwa Polskiego natychmiast polscy inżynierowie przystąpili do prac projektowych nad przekształceniem Warszawy w główny węzeł komunikacyjny Państwa.

Już we wrześniu 1918 r. profesor Politechniki Warszawskiej inż. **Aleksander Wasiutyński** przedstawił ogólny „przelotowy” projekt przebudowy Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego WWK, a później inż. **Julian Eberhard**, kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych (1919), przygotował dla tej inicjatywy warunki organizacyjne.

O tym, jak mało było biurokracji w ówczesnej państwowej administracji, świadczą cztery następujące daty:

11 listopada 1918 – powstanie Państwa Polskiego,
26 stycznia 1919 – wybory do Sejmu Ustawodawczego,
20 lutego 1919 – uchwalenie przez Sejm Ustawodawczy tzw. Małej Konstytucji,
19 lipca 1919 – uchwalenie przez Sejm Ustawodawczy Ustawy o Przebudowie Warszawskiego Węzła Kolejowego.

Realizacja nowatorskiego w Europie inżynieryjno-urbanistycznego projektu inż. Wasiutyńskiego wymagała:

- **przebudowy dworców Głównego i Wschodniego, oraz budowy – Zachodniego, a także**
- **przekopania Tunelu Średnicowego przez trudną geologicznie Skarpę oraz**
- **zbudowania nad korytem Wisły Mostu Średnicowego.**

Okazało się, niestety, że zasoby ekonomiczne, materialne i intelektualne, w Państwie nie dorównują jego potencjałowi inżynierskiemu. I tak, choć prace wykonawcze zostały rozpoczęte już w 1919 roku, to do końca 1925 r. zostało wykonanych zaledwie ok. 30% przewidzianych prac.

I co gorsza, wprowadzony w celu ratowania stanu finansów Państwa

po niezbyt dobrze wykalkulowanej **Reformie Grabskiego** (o czym dziś wie mało kto) **fatalny plan oszczędnościowy** (dziś, powiedzielibyśmy, **balcerowiczowski**) ministra skarbu **Jerzego Zdziechowskiego** doprowadził do całkowitego wstrzymania prac przy tej inwestycji.

Zaś „pomajowy” i „pobartłowski” minister kolei **Romocki** nie potrafił doprowadzić do wznowienia tych prac.

Prace przy budowie WWK ruszyły pełną parą, gdy Ministrem Komunikacji został mianowany **Alfons Kühn**. Co więcej, w 1929 r. ministerstwo komunikacji przekazało zlecenie **prof. Romanowi Podoskiemu** z Wydziału Elektrycznego Politechniki Warszawskiej przygotowania równie nowatorskiego projektu elektryfikacji całego WWK.

Z powodu szalejącego od października 1929 roku **Światowego Kryzysu Gospodarczego** termin zakończenia realizacji przebudowy WWK

został opóźniony o kilkanaście miesięcy i ta inwestycja została zakończona 2 września 1933 roku, czyli rok po odejściu Kühna ze stanowiska ministra.

Projekt **R. Podoskiego** elektryfikacji całego WWK został zrealizowany pod koniec 1937 r. Syn projektodawcy, **prof. Jan Podoski** powiedział mi, że ten projekt dałoby się zrealizować wcześniej, gdyby kolejni ministrowie komunikacji, pułkownicy **Michał Butkiewicz** i **Juliusz Ulrych**, byli „mniej urzędniczy”.

Mój Ojciec zaczął pracować w Warszawie w 1938 r. i wtedy zrobił serię zdjęć miejsc, które w naszym Mieście wydały mu się najładniejsze. Na jednym z nich znajduje się pomnik Fryderyka Chopina w Łazienkach. Zaś na innym widnieje zaprojektowany przez **inż. Aleksandra**

Pstrońskiego Most Średnicowy z czterema efektownymi łukami i przejeżdżającym po nim pociągiem parowym.



6. Centralna Magistrala Węglowa

Centralna Magistrala Węglowa czyli linia kolejowa **Herby-Bydgoszcz-Gdynia** długości **480 km** była największą inwestycją państwową w Drugiej RP, a **największa jej część** została zrealizowana w latach **1928-32**, gdy Ministrem Komunikacji był **Alfons Kühn**.

Prace projektowe Centralnej Magistrali Węglowej były rozpoczęte w **1925** r., a pięć lat później były w dwóch-trzecich wykonane. Wymagało to pokonania szeregu trudności o charakterze geologicznym i komunikacyjnym.

Najpoważniejsze jednak — trudności ekonomiczne, pojawiły się wraz ze **Światowym Wielkim Kryzysem** w **1930** r. Wtedy Ministerstwo Komunikacji nawiązało współpracę z francuskimi grupami kapitałowymi i z nimi utworzone zostało konsorcjum, które zapewniło sfinansowanie

ostatniego 150-kilometrowego odcinka Magistrali Karsznice-Inowrocław.

Magistrala została oddana do użytku wiosną 1933 r., w terminie niewiele różniącym się od przewidywanego [5].

7. Bieżąca praca Ministra Komunikacji

Pierwszym nieoczekiwanym wyzwaniem , wobec którego stanął Kühn jako Minister Komunikacji była **Zima Stulecia**, czyli luty **1929** roku, gdy **miesięczna średnia temperatura** w Kraju wahała się w granicach od **−16°C do −13°C**.

Kilkanaście lat temu w Polskim Radio redaktor **Andrzej Zalewski** przypomniał, że wtedy na stacjach kolejowych pasażerowie i kolejarze pisali hasło „gorące serca zwalczą mróz!”, a **premier Bartel**,

jeżdżąc po całym Kraju swoją salonką, przebijał się przez **czterometrowe zasy śniegu**. Zapewne towarzyszył mu Minister Kühn.

Mój Ojciec był sympatykiem Stronnictwa Narodowego i miał krytyczne nastawienie do obozu piłsudczykowskiego. Ale z podziwem opowiadał mi, jak **punktualnie w tamtą mroźną zimę kursowały u nas pociągi**.

W swoim najdłuższym ekspozé wygłoszonym w Sejmie **w styczniu 1930 r. Bartel** prawie dwie strony poświęcił „**sytuacji na kolejach**” i przygotował je zapewne współpracując z **Kühnem**. Połowę miejsca poświęcił on tam skutkom ciężkiej zimy.

Natomiast w drugiej napisał i **mówił o potrzebach modernizacji kolei**. Położył wtedy akcent na konieczność i opłacalność wyposażenia wagonów towarowych w **hamulce automatyczne**.

8. Po dymisji

Alfons Kühn odszedł z rządów Drugiej RP we wrześniu 1932 roku jako ostatni z wprowadzonych tam przez Kazimierza Bartla technokratów. Choć ówczesny premier **Aleksander Prystor** odnosił się z sympatią do Bartla i „jego ludzi”, zapewne przeważała zdecydowana postawa ówczesnego ministra skarbu **Władysława Zawadzkiego**, który był z kolei człowiekiem i zięciem Walerego Sławka oraz pupilem światowej finansjery.

Dzięki Zawadzkiemu i jego „ekonomii równowagowej” Polska w 1939 r. miała spłacone zagraniczne pożyczki, natomiast kredyt inwe-

stycyjny, który Bartel chciał uczynić jak najtańszym, **podrożał niemożliwie**.

Przed wojną mieliśmy do czynienia na ogół ze zbyt wąskim frontem inwestycyjnym. W **PRL**, zwłaszcza za **Gierka**, plenum KC ciągle radziło jakby zawęzić front inwestycji. Przypuszczam, że **za Kühna front inwestycji komunikacyjnych był w sam raz**.

Zarówno **Bartel jak Kühn**, po zakończeniu rządowej działalności i ustąpieniu miejsca we władzach państwowych otaczającej marszałka Piłsudskiego grupie pułkowników, w różnych sytuacjach zachowywali się podobnie. I jeden i drugi dużo energii poświęcali działalności społecznej.

Bartel w 1932 r. został wybrany na 2-letnią kadencję prezesem Polskiego Towarzystwa Matematycznego zaś **Kühn** w 1934 r. był wiceprezesem, a w 1935 r. — prezesem SEP.

Obaj wrócili do swoich zawodowych miejsc pracy. **Bartel** powrócił do wykładów na Politechnice Lwowskiej i pisania monografii „**Perspektywa Malarska**”.

Zaś **Kühn** ponownie został **dyrektorem Warszawskich Tramwajów** i prowadził **wykłady w SGH**. W **1934** r. został przeniesiony na stanowisko **komisarza**, a następnie **dyrektora Elektrowni Warszawskiej**. Zajmował je do 1942 roku, kiedy ustąpił z niego na żądanie okupacyjnych władz niemieckich.

Alfons Kühn nie doczekał Powstania Warszawskiego i wyzwolenia Warszawy od okupantów niemieckich.

Zmarł 27 stycznia 1944 roku w Warszawie.

9. Refleksje końcowe

Alfons Kühn był ministrem bezbłędnym. I to jest zapewne główna przyczyna, że przekaz, jaki został pozostawiony o nim w jego czasach dla przyszłych pokoleń jest tak mało obszerny i jeszcze mniej wyrazisty.

Nie ma tu porównania np. z generałem **Wieniawą Długoszowskim**. Pod tym względem Kühn przegrywa nawet z **Pawłem Romockim**, o którym pozostały złośliwe powiedzenia i po którym pozostała karykatura Jotesa:



MARSZAŁEK JÓZEF PIŁSUDSKI
Minister Spraw Wojskowych



PROF. KAZIMIERZ BARTEL
Premjer



INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI
Minister Przemysłu i Handlu



INŻ. CZESŁAW KLARNER
Minister Skarbu

Kühn zapisał się trochę w literaturze i w pamięci inżynierów, zwłaszcza elektryków. Jest jednak powód, dla którego powinien być obecny w pamięci czy świadomości humanistów i filozofów.

Bowiem jego biografia daje świetny materiał do badań w dziedzinie prakseologii, którą otworzył „Traktat o dobrej robocie” filozofa Tadeusza Kotarbińskiego.

Podziękowania

Pragnę podziękować Panu Profesorowi Zbigniewowi Klimiukowi za wskazania ekonomiczne. Dziękuję również Pani Doktor Alicji Sadowskiej za pomoc techniczną.

Bibliografia

- 1. Bartel, K., „Eksposé Premjera Prof. Dra K.Bartla wygłoszone na posiedzeniu Sejmu w dniu 10 stycznia 1930 r.”, Warszawa, Drukarnia Państwowa, 1930;**
- 2. Bartel, K., „Mowy Parlamentarne”, Warszawa, Drukarnia Państwowa, 1928;**
- 3. „Kazimierz Bartel znany i nieznany”, audycja w cyklu „Labirynt Historii”, Polskie Radio, Prog. 1., 4.III.2018, g.1409;**

4. **Bartłowa, M., „Pamiętnik Marii Bartłowej”, Zeszyty Historyczne, Instytut Literacki, Paryż 1987, t.81, s.34;**
5. **Brzosko, E., „Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939”, WSP Szczecin, 1982;**
6. **Cat-Mackiewicz, S., „Historia Polski od 11 listopada 1918 do września 1939”, Kraków;**
7. **Grzybowski, W., „Studium o technice rządzenia. Premier Kazimierz Bartel”, Zeszyty Historyczne, Paryż 1948, t.13, s.99;**
8. **Hass, L., „Masoneria Polska XX Wieku”, wyd. II, kopia, Warszawa 1996;**
9. **Jotes, „Rząd prof. Bartla w karykaturze Jotesa”, W. Głównyński, Warszawa, 1931;**
10. **„Kto był kim w Drugiej Rzeczypospolitej”, BGW, Warszawa 1994;**
11. **Kühn, A., „Przemysł elektrotechniczny i elektryfikacja ziem polskich”, Odczyt wypowiedziany w d. 19 marca na posiedzeniu Stowarzyszenia Techników, Gebethner i Wolf, Warszawa 1915;**
12. **Kühn, A., „Elektrownie publiczne i oświetlenie ulic”, Odczyt wypowiedziany w Stowarzyszeniu Techników w dn. 18 lutego 1916, Druk. Rubiszewskiego, Warszawa 1916;**
13. **„Parlamentarny Klub Pracy”, Drukarnia Państwowa, Warszawa, 1928;**
14. **Popławski, Z., „Politechnika Lwowska w latach 1844-1945”, Politechnika Krakowska, Kraków 1999;**
15. **Rataj, M., „Pamiętniki”, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa, 1995;**

16. **Wierzbicki, A., „Uwagi o przewrocie majowym” w „Najnowsze dzieje Polski”, t.15, s.221;**
17. **Wikipedia, pl, hasło „Alfons Kühn”;**
18. **Witos, W., „Moje Wspomnienia”, t.II, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa, 1990;**

Opracował Janusz Czyż

Dziękuję Państwu za uwagę