

Waldemar Borzestowski
Uniwersytet Gdański

Pierwszy dyrektor Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk Gdynia – Marian Madeyski

Idea Trójmiasta zrodziła się w sposób naturalny, kiedy w 1945 r. Gdańsk, Sopot i Gdynia znalazły się w granicach Rzeczypospolitej Polskiej. Trzy duże ośrodki miejskie miały dążyć do integracji i stać się jedną aglomeracją ze względów gospodarczych. Ostatecznie wielkie plany zakończyły się fiaskiem, właściwie jedynym śladem po nich pozostało działające od 1 kwietnia 1946 r., łączące trzy miasta przedsiębiorstwo transportowe Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia (dalej: MZK GG), które funkcjonowało w tej postaci do 1 stycznia 1951 r.¹ Pierwszy dyrektor MZK GG Marian Madeyski sprawował swoją funkcję od 1946 do 1949 r. Potem wyjechał, aby na kolejnym etapie swojego życia stać się wysokiej klasy naukowcem, człowiekiem, którego wspomina się wciąż w wielu miejscach z życzliwością i uznaniem. Dr Bartosz Zakrzewski z Instytutu Transportu Samochodowego, autor wspomnieniowego artykułu o profesorze Madeyskim napisał, że był on „prekursorem nowych kierunków” oraz „wybitnym teoretykiem i praktykiem transportu”².

Nauka i praca

Marian Madeyski³ urodził się 2 lipca 1905 r. w Bóbrce niedaleko Lwowa. Jego ojciec, Bartłomiej, był urzędnikiem sądowym, rodzina należała do szlacheckich i pieczętowała

¹ Przedsiębiorstwo powołano (podpisanie aktu założycielskiego) 29 marca 1946 r. w ramach związku międzykomunalnego „Wspólnota Miast Wybrzeża”. W styczniu 1951 r. MZK GG przekształcono w WPK GG, czyli Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk Gdynia. S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Gdańsk 2015, s. 159 i 173.

² B. Zakrzewski, *Profesor Marian Madeyski – wspomnienie z okazji 35 rocznicy śmierci*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 3, s. 40.

³ Życiorys profesora z okresu przed pobytem w Gdańsku i z czasu późniejszego udało się odtworzyć na podstawie szeregu tekstów, dla których bazą był skrypt-broszura *Profesor Marian Madeyski 1905–1978*, wydanie powielone SGPiS. Są to: E. Marciszewska, I. Bergel, *Profesor Marian Madeyski – inspirator i twórca szczecińsko-warszawskiej szkoły ekonomiki transportu* [w:] *65-lecie szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu. Przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, red. E. Załoga, J. Stanielewicz, seria: Zeszyty Naukowe – Uniwersytet Szczeciński, nr 628, Szczecin 2010, s. 69–77 oraz B. Zakrzewski, *Profesor Marian Madeyski...*, s. 33–45. Dokumenty potwierdzające opisywane fakty znajdują się m.in. w teczce przechowywanej w Archiwum Państwowym w Gdańsku (dalej: APG), można tam znaleźć np. sporządzony w 1947 r. życiorys, świadectwa pracy, odpisy dyplomu (APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Kwalifikacje pracowników przedsiębiorstwa MZK GG 1945–1947, 1164/1333, k. 7–21), oraz w materiałach zgromadzonych w aktach osobowych

się herbem Poraj. Familia Madeyskich znana była w Galicji, jej przedstawiciele zajmowali wysokie stanowiska w administracji cesarsko-królewskiej, znaleźć w niej można również wybitnych artystów⁴. Matka Anna pochodziła z rodziny Uderskich. Marian do szkół powszechnych uczęszczał w Samborze i odległym Wiedniu. Po śmierci ojca, w 1907 r., sytuacja wdowy z trójką dzieci stała się trudna⁵. Gdy wybuchła pierwsza z wojen światowych, Anna przeniosła się do Krakowa⁶, z którego pochodziła jej rodzina. Tam Marian zaczął swoje „studia gimnazjalne”. Przerwał je wiosną 1920 r., aby wziąć udział w akcji plebiscytowej na Śląsku Cieszyńskim, Orawie i Spiszu. Decyzję o jej przeprowadzeniu na terytoriach spornych między Rzeczpospolitą a Czechosłowacją podjęto pod koniec września 1919 r. Obie strony przygotowywały się do plebiscytu z dużym zaangażowaniem, kiedy jednak w maju 1920 r. wybuchły strajki, alianci zdecydowali się wycofać z tego pomysłu. Wkrótce potem sytuacja na wschodzie wymusiła inne rozwiązanie. Siły Tuchaczewskiego niebezpiecznie zbliżyły się do Warszawy. Niebawem nasz gimnazjalista zgłosił się jako ochotnik do wojska i trafił do Modlina, gdzie rezydował 1. Pułk Artylerii Ciężkiej. Był jednym z wielu w tej wojnie młodocianych żołnierzy. Zwolniony jesienią 1920 r. ten piętnastoletni weteran powrócił do szkolnej ławy. Kontynuowanie edukacji mimo rozlicznych przeciwności, stanowczość, z którą je pokonywał, to z pewnością rys charakterystyczny dla przyszłego dyrektora MZK GG. Przeszkodą w nauce, zdaniem jego bliskich, były słabe zdrowie i „zbyt żywy” charakter⁷.

Marian, awansowany w armii na kaprała, w dniu 8 stycznia 1923 r. zatrudnił się w znanym Ziemskim Banku Kredytowym T.A. z Lwowa, posiadającym swój oddział przy ulicy Floriańskiej 32, w sercu Krakowa (jego oddział funkcjonował również w Gdańsku, początkowo przy ulicy św. Ducha, potem na Targu Drzewnym). Kiedy filia krakowska w kwietniu roku 1924 uległa częściowej likwidacji, młody pracownik, po osiemnastu miesiącach, wyładował na bruku. Sam bank dotrwał do 1930 r., jednak nietrafione inwestycje i kryzys ostatecznie zadecydowały o jego upadku. Zwolniony referent przeniósł się do Okręgowego Szefostwa Intendentury w Krakowie, gdzie pracował od 1 stycznia do 30 kwietnia 1926 r. Tu także dopadła go reorganizacja, jego etat został zredukowany. Takie były czasy – uciekając przed bezrobociem i biedą, należało się wykazać sporą elastycznością. Młody człowiek zdecydował się zyskać nowy zawód – ukończył kurs szoferki i wiosną 1926 r. odbywał praktyki w Miejskim Parku Samochodowym na Dębnikach

Przedsiębiorstwa MZK GG (archiwum GAI T Sp. z o.o.). Bardzo cenne dla tworzenia opowieści okazały się wspomnienia o ojcu, którymi zechciała się podzielić z autorem tekstu córka Mariana Madeyskiego, Teresa: *Życie Mariana Madeyskiego (1905–1978)*, Warszawa 2020 (mps). Jej pomoc w zebraniu materiałów była nieoceniona, liczne rozmowy pozwoliły lepiej zrozumieć postać i środowisko, w którym żył i pracował Marian Madeyski, zarówno w Gdańsku, jak i w Warszawie.

⁴ Więcej na ten temat zob. I. Fabiani-Madeyska, *Madeyscy, herbu Poraj (dziesięć ostatnich pokoleń)*. Biogramy, Warszawa 1975–1986 (powielony mps).

⁵ Anna miała na utrzymaniu troje dzieci: Zofię (ur. w 1896 r.), Zbigniewa (ur. w 1897 r.) oraz Mariana.

⁶ W innych opracowaniach był to Wiedeń, pobyt w tym mieście potwierdzały notatka z życiorysu Mariana Madeyskiego – wspomina on tam o szkole powszechnej w tym mieście, do której miał uczęszczać. Również jego brat Zbigniew w 1915 r. z tego właśnie miasta wyrusza, aby zaciągnąć się do Legionów. I. Fabiani-Madeyska, *Madeyscy, herbu Poraj...*, s. 346.

⁷ T. Madeyska, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 2 i 5.

pod Krakowem. Był zdeterminowany, by stać się prawdziwym fachowcem, poświęcał nauce cały wolny czas, z dużym zaangażowaniem uczestniczył w pracach montażowych i przeglądach pojazdów (od 14 kwietnia do 13 czerwca 1926 r.). Przyszłość potwierdziła, że miał do tego talent – w ekonomice transportu, opierającej się na analizach, tworzącej prognozy i plany, cenną zaletą było spojrzenie praktyka. Wiedzę w tym zakresie nabywał Madeyski przez lata. Od czerwca do grudnia 1926 r. pracował jako kierownik zawodowy, najpierw w Zakładzie Oczyszczania Miasta, potem z angażem „szofer-monter” w Miejskiej Zawodowej Straży Pożarnej. Nie opuszczał Krakowa.

W 1929 r. zdał (wtedy mówiło się „złożył”) egzamin dojrzałości. Miał 24 lata i postanowił rozpocząć studia na Wydziale Samorządowym Wyższego Studium Handlowego (dalej: WSH) w Krakowie. Była to młoda uczelnia, w 1925 r. wyodrębniła się ze Szkoły Handlowej⁸. Jej dyrektorem był Arnold Bolland, ekspert w dziedzinie towaroznawstwa. Nad wejściem do gmachu uczelni (obecnie Uniwersytet Ekonomiczny) widnieje do dziś łaciński napis: *Rerum cognoscere causas et valorem* („Poznać przyczyny i wartość rzeczy”) – odpowiedni do zanotowania w sztambuchu przyszłego dyrektora. WSH była uczelnią prywatną, oferowała trzyletnie studia, od 1930 r. uzupełnione rokiem przeznaczonym na napisanie pracy kończącej edukację. Jej absolwenci nie otrzymywali jednak tytułu magistra, lecz licencjata. Świeżo upieczony student, aby zarobić na czesne, został nauczycielem w Szkole Szoferskiej w Krakowie przy ulicy Pijarskiej, prowadząc popularne kursy dla kierowców oraz zajęcia dotyczące konstrukcji pojazdów samochodowych, teorii jazdy i przepisów ruchu drogowego.

Sukcesy i stanowiska. Czas wojenny

W 1932 r. Marian Madeyski zakończył podstawowy etap studiów i ruszył na półroczną praktykę w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu. Powołana pięć lat wcześniej decyzją Ministra Przemysłu i Handlu dowodziła znaczenia regionu w planach tworzenia prężnych ośrodków gospodarczych II RP. Absolwent musiał zrobić doskonale wrażenie, skoro niebawem został powołany na wysokie stanowisko – został tymczasowym wiceprezydentem (wicekomisarzem) miasta Częstochowy, o niezwykle szerokich pełnomocnictwach. Pomóc mu mogła protekcja brata Zbigniewa, w latach 1930–1935 posła na Sejm, działającego w Stronnictwie Pracy, a wcześniej w latach 1929–1933 prezydenta Dąbrowy Górniczej⁹. W już powojennym czasie o tamtym okresie w swoim życiorysie Madeyski napisał: „Prowadziłem wydziały: administracyjny, opieki społecznej, zdrowia,

⁸ Więcej na temat historii szkoły zob. A. Jarosz-Nojszewska, *Wyższa Szkoła Handlowa 1915–1933* [w:] *Historia Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie*, red. W. Morawski, Warszawa 2006, s. 43–64.

⁹ Zbigniew Madeyski (1897–1984) był żołnierzem I Brygady Legionów i prawnikiem z wykształcenia. Działał w administracji (m.in. w Ministerstwie Opieki Społecznej), był działaczem społecznym i politycznym. Z ramienia Stronnictwa Pracy trafił do Sejmu (1930–1935). Podczas okupacji działał w PCK i konspiracji, był aresztowany. Uczestniczył w powstaniu warszawskim. Aresztowany ponownie w lutym 1945 r. przez NKWD został zwolniony w lipcu 1945 r. Od 1949 r. związany z Instytutem Urbanistyki i Architektury w Warszawie (przez 19 lat) I. Fabiani-Madeyska, *Madeyscy, herbu Poraj...*, s. 346–351.

wojskowy, gospodarczy oraz szpitale i przedsiębiorstwa miejskie”¹⁰. Do swoich sukcesów zaliczał zorganizowanie Wystawy Przemysłu Częstochowskiego, stanowiącej kontynuację podobnych przedsięwzięć ekspozycyjnych z początku wieku (m.in. z 1909 r.).

W dniu 17 października 1933 r. Madeyski, po złożeniu dyplomowego egzaminu klauzurowego i ustnego z odznaczeniem w Wyższym Studium Handlowym, otrzymał dyplom ukończenia studiów. Tytuł jego rozprawy brzmiał: *Tezy ustawy ramowej w związkach zawodowych*¹¹. Po wyborach do Rady Miejskiej Częstochowy – „na skutek nastrojów politycznych, z którymi się nie godziłem”¹² – zdecydował się zrezygnować z wysokiej posady. Pisał o tym w 1946 r., aby odciąć się wyraźnie od złej sławy BBWR (Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem), z której to formacji wywodzili się wszyscy kolejni prezydenci tego miasta od 1930 do 1939 r. Odejście to nie miało jednak w żadnym wypadku charakteru manifestacji. Madeyski znalazł się w kręgu osób, które mogły liczyć na awanse. Otrzymał kuszącą propozycję i od 1 lipca 1934 r. zaczął pracę na stanowisku szefa administracji Fabryki Samochodów Osobowych i Półciężarówek Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie. Zlokalizowane w dzielnicy Praga-Południe zakłady (pierwotnie Państwowa Wytwórnia Samochodów) były sukcesywnie modernizowane i rozbudowywane. W latach trzydziestych zatrudniały ok. 3 tys. pracowników. Produkowane tu na licencji Fiata (od 1 lipca 1934 r.)¹³ samochody osobowe, półciężarówki i ciężarówki można było liczyć w tysiącach, oprócz tego powstawały tu również motocykle, słynne „Sokoły”. W maju 1935 r. Madeyski zdecydował się przenieść do Torunia, gdzie objął funkcję dyrektora wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy. W tym czasie administrował majątkami Rogoźno, Mgowo i Gołębiewo, przejętymi od byłego (rozwiązane w lipcu 1935 r.) Stowarzyszenia Opieki nad Niezatrudnioną Młodzieżą. W opinii na temat jego pracy zapisano, że „wybitnie przyczynił się do usprawnienia działalności”¹⁴ biura i jego ekspozytur. W tym samym roku ożenił się z Krystyną Czempińską, owocem tego związku jest urodzona w 1937 r. w Warszawie, córka Teresa¹⁵. Dnia 1 października 1936 r. powrócił do stolicy i w Zarządzie Miejskim m.st. Warszawy objął stanowisko dyrektora Wydziału Ogólnego. Miał go rekomendować sam prezydent Stefan Starzyński. W związku z planami decentralizacji miasta podjął się opracowania kwestii komunikacyjnych z tym związanych. Jego działalność zyskała uznanie, otrzymał bowiem Złoty Krzyż Zasługi.

W dniu 24 sierpnia 1939 r. został powołany do służby wojskowej w 4. Dywizji Piechoty w Toruniu¹⁶. Otrzymał stopień porucznika rezerwy. Podczas działań określanych

¹⁰ APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Kwalifikacje pracowników przedsiębiorstwa MZK GG 1945–1947, 1164/1333, k. 7.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

¹³ Władze II Rzeczypospolitej podpisały umowę licencyjną z Fiatem w 1931 r. P. Ambroziewicz, *Auta dla nas, auta dla mas. Kto czym jeździł w Polsce Ludowej*, Warszawa 2019, s. 53 i nn.

¹⁴ APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Kwalifikacje pracowników przedsiębiorstwa MZK GG 1945–1947, 1164/1333, k. 7.

¹⁵ I. Fabiani-Madeyska, *Madeyscy, herbu Poraj...*, s. 355.

¹⁶ Okres wojenny, służbę wojskową i pobyt w oflagu opisano w krótkim biogramie. B. Zakrzewski, *Wspomnienie o pracownikach ITS walczących na frontach II wojny światowej*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Sys-

mianem bitwy nad Bzurą, 19 września dostał się do niewoli. Trafił najpierw do Oflagu XI A w Österode (góry Harz), zaś 1 sierpnia 1940 r. przeniesiono go do Oflagu II C w Woldenbergu (obecnie Dobiegniew w woj. lubuskim). Czas obozowy wykorzystał na naukę – studiował urbanistykę, budownictwo oraz historię kultury.

Na Wybrzeżu

Po powrocie z niewoli objął stanowisko szefa Administracji Zarządu Miejskiego m.st. Warszawy. Na Wybrzeże trafił wiosną 1945 r. wraz z jedną z pierwszych grup operacyjnych, od 15 kwietnia piastował odpowiedzialną funkcję Głównego Inspektora Technicznego w Zarządzie Miejskim w Gdańsku¹⁷. W dniu 1 kwietnia 1946 r.¹⁸ został naczelnym dyrektorem nowej struktury, Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk Gdynia¹⁹. W jej ramach połączono Miejskie Zakłady Komunikacyjne Gdańsk, Miejskie Zakłady Komunikacyjne Gdynia i Miejską Komunikację Autobusową w Sopocie. Rozwiązanie to bezpośrednio nawiązywało do stworzonego w 1942 r. przez Niemców Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG, wspólnego dla całej aglomeracji trzech miast nadmorskich przedsiębiorstwa transportowego czasów wojny. MZK GG miało rozwiązać dotychczasowe problemy w tym zakresie, skoordynować działania służące konsolidacji regionu poprzez tworzenie sprawnie działającej sieci połączeń. Sądono, że dużemu przedsiębiorstwu łatwiej będzie w centrali pozyskiwać fundusze na inwestycje.

Zasadnicze pobory dyrektora ustalono początkowo na 10 tys. zł, ale już niebawem (1 maja 1946 r.) podniesiono je do kwoty 14,5 tys., na rękę Madeyski otrzymywał jednak ponad 43,5 tys. zł²⁰. Skąd reszta? Stałym elementem uposażenia w 1946 r. były rozmaite

temy Transportowe” 2013, nr 3, s. 792. Odpis zaświadczenia potwierdzającego, że M. Madeyski w Oflagu XI A Österode ukończył część I kursu Budownictwa przeznaczoną dla pomocników administracji budowlanej znajduje się w: APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Kwalifikacje pracowników przedsiębiorstwa MZK GG 1945–1947, 1164/1333, k. 19.

¹⁷ Do 15 stycznia 1946 r. T. Madeyska, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 10.

¹⁸ Dat jest kilka. Wedle dokumentów zgromadzonych w archiwum rodzinnym funkcję tę Madeyski zaczął pełnić 15 stycznia 1946 r. *Ibidem*. W niektórych opracowaniach podano: koniec 1945 r. – tak np. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego. Odbudowa i rozwój w latach 1945–1980*, Gdańsk 1992, s. 5. W oficjalnym dokumencie „Wspólnoty Miast Wybrzeża”, podpisanym przez prezydenta m. Gdańska F. Kotusa-Jankowskiego (z dn. 30 marca 1946 r.) można przeczytać: „z dn. 29 marca r.b. jest Obywatel powołany na stanowisko Dyrektora Naczelnego przedsiębiorstwa Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia” – prywatne archiwum rodziny Madeyskich.

¹⁹ W pewnym sensie przejął stanowisko Michała Bogusławskiego (prywatnie jego wuja), który pełnił funkcję dyrektora MZK Gdańsk z ramienia Zarządu Miejskiego od 26 maja 1945 r. Siedziba MZK mieściła się w Gdańsku-Wrzeszczu przy ulicy Jaśkowa Dolina 2 (dawna numeracja 48). M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 2. O dokonaniach kierowanej przez Bogusławskiego firmy (do 1 kwietnia 1946 r.) zob. szerzej W. Borzestowski, *Miejskie Zakłady Komunikacyjne, 1945–1946. Bilans otwarcia*, „Argumenta Historica” 2021, nr 8, s. 22–44.

²⁰ Madeyski otrzymywał m.in. pięćdziesięcioprocentowy dodatek morski – 7250 zł, dodatek rodzinny – 700 zł, premię w wysokości 12 tys. zł, dopłacany podatek do uposażeń – 9084 zł, co z innymi dodatkami dawało ogółem kwotę 43 534 zł. Dane dotyczące zarobków w przedsiębiorstwie dla poszczególnych grup pracowniczych dostępne w: Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Biuro Kontroli przy Radzie Państwa w Warszawie, Kontrola związków samorządowych Zarządów Miejskich w Gdańsku, Gdyni, Sopocie,

dotatki, dotyczyło to nie tylko dyrektorów, ale wszystkich zatrudnionych w MZK GG. Podlegające Ministerstwu Administracji Publicznej przedsiębiorstwo, gdyby miało sztywno trzymać się wyznaczonych mu widełek płacowych, nie znalazłoby pracowników. Madeyski o tej sytuacji powiedział: „Muszę tu stwierdzić, że w ciągu pierwszego okresu pracownicy nasi głodowali. Potem zaczęły się kombinacje z płacami, tzn. ukrywanie zarobków w rozmaitej formie”²¹. Stałym elementem pensji stawał się więc na Wybrzeżu pięćdziesięcioprocentowy dodatek morski, dodatki rodzinne, za wysługę lat i wysoka, sięgająca niekiedy 80–100% stawki podstawowej premia, którą wszyscy traktowali jako stałą (obowiązywała tylko w niektórych działach, w innych o wysokości płac decydowała liczba sprzedanych biletów lub nadgodzin). Czasami starano się pozyskać fachowca, płacąc mu dodatkowo pewną kwotę ryczałtem. Choć uważano dość powszechnie, że w Gdańsku zarabia się dobrze, stawki były „bardzo skromne” i pozwalały zaznać jedynie „minimum egzystencji”. Warto zaznaczyć, że w tym samym czasie przeciętny konduktor zarabiał ok. 10 tys. zł, a pracownicy fizyczni nawet mniej²². Pensja Mariana Madeyskiego, mimo że sprawował funkcję dyrektora naczelnego, nie należała do najwyższych w przedsiębiorstwie, inni dyrektorzy (techniczny i administracyjny) zarabiali niemal dwa razy tyle²³. Nowy dyrektor otrzymał mieszkanie²⁴, nie płacił za światło i opał, mógł również liczyć na świadczenia rzeczowe w postaci drobnych remontów. Stworzono mu możliwość zakupu „po kosztach własnych” dziewięćdziesięciu metrów sukna mundurowego i wiecznego pióra²⁵. Przydzielono mu fundusz dyspozycyjny, którym zawiadywał wedle uznania. Część kosztów, jak noclegi, dojazdy podczas podróży służbowych, pokrywano z funduszu reprezentacyjnego.

Przedsiębiorstwo, którym przyszło mu kierować, było z różnych względów kluczowe dla całego regionu, miało go integrować, czyniąc zeń „Wspólnotę Miast Wybrzeża”²⁶, a w 1948 r. zatrudniało 2300 osób²⁷. Działalność dyrektora, polegająca na odbudowaniu

Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdania, protokoły wraz z załącznikami, korespondencja 1947–1948, 293/147, k. 28–30.

²¹ Biblioteka Gdańska PAN (dalej: BG PAN), Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku, dn. 26 i 27 lipca 1946 r., s. 17.

²² AAN, Biuro Kontroli przy Radzie Państwa w Warszawie, Kontrola związków samorządowych Zarządów Miejskich w Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdania, protokoły wraz z załącznikami, korespondencja 1947–1948, 293/147, k. 28–30.

²³ Inspekcja zalecała, aby stanowiska obu dyrektorów zlikwidować. AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej, Inspekcja Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk–Gdynia – sprawozdanie, zarządzenie poinspekcyjne 1948, 199/2073, k. 3.

²⁴ Madeyscy zamieszkali przy ulicy Grottgera 20.

²⁵ AAN, Biuro Kontroli przy Radzie Państwa w Warszawie, Kontrola związków samorządowych Zarządów Miejskich w Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdania, protokoły wraz z załącznikami, korespondencja 1947–1948, 293/147, k. 10.

²⁶ Liczący 25 stron *Statut Międzykomunalnego Związku Gdańska, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miast Wybrzeża”* z 8 maja 1946 r. (po zatwierdzeniu przez Prezydium Wojewódzkiej Gdańskiej Rady Narodowej Nr 13) ustalający zasady funkcjonowania przedsiębiorstwa z modyfikacjami i uzupełnieniami – w zbiorach Archiwum GAI T Sp. z o.o.

²⁷ AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej, Inspekcja Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk–Gdynia – sprawozdanie, zarządzenie poinspekcyjne 1948, 199/2073, k. 29.

systemu komunikacji miejskiej Trójmiasta, sieci tramwajowych, autobusowych, trolejbusowych, a także żegluga zyskała powszechne uznanie. Mówiło się o nim, że potrafił „jak Feniks z popiołów” wydobyć statki z dna portu, ale przecież można by te słowa sparafrazować też w odniesieniu do innych wydziałów. Najpierw na nogi postawił warsztaty, było to ważne, aby móc dynamicznie rozwijać tabor, „dzięki ofiarności i pomysłowości pracowników” stworzono miejsce pracy, które uznawano za „najlepiej wyposażone”²⁸ w Polsce. Sukcesywnie uruchamiano kolejne wraki, w spustoszonych przestrzeniach miasta tworzone trwałe i w miarę niezawodne, regularne połączenia. Zjednoczenie komunikacyjne trzech dużych miast wymagało ogromnego zaangażowania i niebываłych środków, rosło więc niepokojąco zadłużenie przedsiębiorstwa. Sytuacja stała się alarmowa, co przywołało kontrole instytucji centralnych.

Wykryto szereg nieprawidłowości, zarzucano kierującym przedsiębiorstwem gremiom rozrzutność, ustalono, co należy poprawić. Madeyski przyjął na siebie „całkowitą odpowiedzialność”²⁹ za przesunięcia „nie zawsze zgodne z przepisami” części pozyskanych z różnych źródeł kwot „na bieżące wypłaty”³⁰. Twierdził, że zawsze wymagała tego sytuacja. Dotyczyło to m.in. wydatkowania zaliczek na zakupy³¹ – po cenach „wolnorynkowych” – niezbędnych dla prowadzonych remontów drobnych części, których brakowało w magazynach państwowych. Mógł na nie czekać, jednak postanowił działać, bo dzięki temu można było szybciej przywrócić uszkodzone wozy do ruchu³².

Wadliwa okazała się przede wszystkim niezwykle rozbudowana struktura zarządzania przedsiębiorstwem, w której skład wchodził przedstawiciele władz obsługiwanych miast, a ściślej Międzykomunalnego Związku Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu, występującego pod nazwą „Wspólnota Miast Wybrzeża”. Prezesem Rady Związku i Zarządu był ówczesny prezydent Gdańska, Bolesław Nowicki. Dyrektor naczelny na próżno domagał się zapowiadanych finansowych dotacji (wkładu gotówkowego), musiał również brać pod uwagę przy obsadzaniu stanowisk kierowniczych sugestie swoich zwierzchników z urzędów miasta, część z nich rozdzielano wedle partyjnego klucza. Powołani ludzie nie zawsze spełniali odpowiednie standardy, dochodziło do zaniedbań, a nawet poważnych malwersacji³³. Madeyski miał powiedzieć, że „mniej więcej połowa personelu kierowniczego MZK nie nadaje się i powinna być zmieniona, czego jednak Dyrekcja nie ma możliwości przeprowadzić z powodu dużych sporów wewnętrznych i zewnętrznych”³⁴. W dniu 21 stycznia 1947 r. Marian Madeyski, podczas spotkania poświęconego analizie organi-

²⁸ APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Odbudowa MZK GG 1947, 1164/1321, k. 7.

²⁹ AAN, Biuro Kontroli przy Radzie Państwa w Warszawie, Kontrola związków samorządowych Zarządów Miejskich w Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdania, protokoły wraz z załącznikami, korespondencja 1947–1948, 293/147, k. 11.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ W istocie dyrektor przekazał naczelnikom wydziałów technicznych zaliczki po 20 tys. zł. *Ibidem*.

³² AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej, Inspekcja Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk–Gdynia – sprawozdanie, zarządzenie poinspekcyjne 1948, 199/2073, k. 12.

³³ Część protegowanych – naczelnik wydziału finansowego i dyrektor techniczny – została skazana na areszt i obóz pracy za nadużycia. *Ibidem*, k. 29.

³⁴ *Ibidem*, k. 30.

zacji MZK GG zauważył, że „cały personel MZK GG został dobrany dość przypadkowo, w miarę napływu na Wybrzeże elementu polskiego”, a „wśród wysokiej klasy speców nie zawsze znajduje się element właściwy”³⁵.

Sukcesy i porażki

Dyrektor miał świadomość tego, jak wiele zależy od ludzi: „Przedsiębiorstw tramwajowych jest w Polsce mało, a więc i fachowcy są nieliczni”³⁶. Tymczasem zadania, których się podejmowano, były nadzwyczaj ambitne. Kiedy w 1946 r. ustalono cel działania MZK GG, zapisano, że „przedsiębiorstwo zobowiązało się do odbudowy pełnej sieci komunikacyjnej Gdańska, Gdyni i Sopotu, przy czym jako termin wykonania zadania określono trzy lata”³⁷. Choć nie wszystko przebiegało idealnie, a wśród zatrudnionych trafiały się jednostki szkodliwe, Marian Madeyski wysoko oceniał swoją załogę: „Jeżeli jednak mimo wielu i różnorodnych niedociągnięć w przedsiębiorstwie, z których zdajemy sobie doskonale sprawę, są osiągnięte rezultaty – w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi – wybitnie pozytywne, to jest to zasługa naszej kadry pracowniczej, jej ofiarności, przywiązania do pracy i przedsiębiorstwa i przysłowiowej już pomysłowości w rozwiązywaniu różnorodnych trudności”³⁸. Uważał również, że gdyby nie „obiektywne trudności” i „czynniki niezależne”, choćby brak mostów, materiałów, części, cały plan wykonano by w ciągu niespełna roku³⁹. Jego zdaniem było to możliwe dzięki skierowaniu całego wysiłku na intensywną odbudowę, „kosztem szeregu zagadnień administracyjnych”⁴⁰. Zarzucano tym rozwiązaniom prowizoryczność, lecz głównym zadaniem planu odbudowy było zazwyczaj na tym etapie osiągnięcie stanu optymalnego w stosunku do punktu wyjściowego. Dotyczyło to nie tylko Gdańska⁴¹.

³⁵ APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Odbudowa MZK GG 1947, 1164/1321, k. 7. Madeyski wypowiedział się na ten temat 21 stycznia 1947 r. podczas spotkania poświęconego analizie organizacji MZK GG.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku, Sprawozdanie dyrektora MZK GG z działalności na terenie Gdańska 1947, 1165/960, k. 105. Jeszcze w 1955 r., odpowiadając na pytania tygodnika „Motor” na temat źródeł swojego sukcesu, Marian Madeyski z uśmiechem (ten fakt zauważył i przekazał nam sporządzający notatkę dziennikarz) powiedział o sobie: „Jestem jak akumulator nabijany przez podsumowanie doświadczeń wszystkich moich kolegów”.

³⁹ Dyrektor twierdził, że plan ten wykonano w 95% w ciągu dziewięciu miesięcy, przy czym zaznaczył, że niewykonanie pozostałych 5% było spowodowane czynnikami niezależnymi. APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Odbudowa MZK GG 1947, 1164/1321, k. 7.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ Warto zajrzeć do dokumentów Biura Odbudowy Stolicy, aby się o tym przekonać. Powołane 14 lutego 1945 r. na mocy dekretu Krajowej Rady Narodowej postulowało w zakresie komunikacji „dążenie do szybkiej odbudowy środków komunikacji drogą najprostszymi przystosowań i remontów przez wyremontowanie maksimum pojazdów we własnym zakresie, zabezpieczenie warsztatów naprawczych wagonowych i samochodowych, naprawę i odbudowę sieci i torów”, za: W. Winek, *Warszawskie autobusy, 1939–1964*, t. 2, Warszawa 2018, s. 56–57.

Przedsiębiorstwo zmuszone było działać mimo braku „własnego kapitału”, odpowiednich środków na inwestycje. O jego rentowności nie mogło być mowy – obowiązujące taryfy na przejazd były zbyt niskie, szeroki pakiet ulgowy (korzystało z niego ponad 60% pasażerów), a także zbyt duża grupa ludzi obdarzonych przywilejem jazdy bezpłatnej (m.in. „organa” MO i służby bezpieczeństwa) sprawiały, że straty liczone w milionach złotych. Wiele osób jeździło bezpłatnie wskutek przeciążenia wozów i niemożności wykupienia biletów. „Publiczność” (tak niekiedy określano pasażerów) unikała jak mogła przykrego dla niej obciążenia: „Poczucie obowiązku i słuszność płacenia za bilet należy do wyjątków [...]. Większość uważa, że ze względu na niskie zarobki lub pracę społeczno-polityczną nie musi płacić lub należą się jej przejazdy ulgowe”⁴². Dyrektor bezskutecznie apelował do władz wojewódzkich, aby ustalono wreszcie jasno i precyzyjnie, komu przysługują bezpłatne przejazdy i ulgi: „tramwaj jest demokratycznym środkiem komunikacji i taryfa powinna być jednakowa dla wszystkich”⁴³.

Problemem było utrzymanie wielu połączeń na czterdziestokilometrowej osi łączącej takie miejsca, jak: Chylonia, Gdynia, Gdańsk, Sianki, Orunia. Przy wzrastających cenach benzyny było to zadanie karkołomne i deficytowe. Przyszły specjalista w dziedzinie ekonomiki transportu słusznie zauważał, że „rozzucenie zarówno osiedli mieszkaniowych, jak i instytucji wszelkiego rodzaju na tak wielkiej przestrzeni wywołuje ogromną ruchliwość ludności i przeciążenie zbyt małego taboru”⁴⁴. Madeyski twierdził, że biorąc pod uwagę fakt, iż przedsiębiorstwo rozpoczęło swoją pracę bez jakiegokolwiek kapitału płynnego przy intensywnej odbudowie, nawet przy dobrej koniunkturze nie mogłoby wypracować znaczących środków pozwalających na dalszy dynamiczny rozwój. Z „zamkniętego koła” problemów można by wyjść, ale jedynie dzięki decyzjom wykraczającym poza kompetencje dyrektora. Należało jak najszybciej zmusić korzystające z usług MZK GG ośrodki miejskie do wpłaty obiecanych wkładów finansowych, urentownić taryfy oraz zwiększyć posiadany tabor (tłok sprawiał, że ludzie nie płacili za bilety)⁴⁵. Tylko takie posunięcia mogły uzdrowić sytuację i zapewnić rozwój postawionemu na nogi przedsiębiorstwu. Tymczasem środki na inwestycje pozyskiwano doraźnie, z zewnątrz. Nie była to sytuacja dobra. Rada Międzykomunalnego Związku „Wspólnota Miast Wybrzeża” w 1947 r. wystąpiła do Polskiego Banku Komunalnego w Łodzi o przyznanie pożyczki średnioterminowej w wysokości 50 mln zł na realizację zamierzeń rozpisanego na trzy lata planu inwestycyjnego⁴⁶. Planowano uruchomić szereg nowych linii, m.in. prawie dziesięciokilometrowe połączenie Dworzec Główny w Gdańsku – Sianki (konieczna była odbudowa podstacji Sianki)⁴⁷, Łąkowa (zajezdnia) – Lotnisko, Targ Węglowy – Siedlce,

⁴² APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Odbudowa MZK GG 1947, 1164/1321, k. 15.

⁴³ *Ibidem*, k. 18.

⁴⁴ *Ibidem*, k. 11. Swoje doświadczenia, wyniesione z MZK GG, zawarł w niezwykle ciekawym artykule: M. Madeyski, *Uwagi o zagadnieniach komunikacji regionalnej Wybrzeża*, „Przegląd Komunikacyjny” 1950, nr 4, s. 143–148. Wiele też w nim zawartych, m.in. dotyczących kluczowej roli, jaką w przyszłości aglomeracji miała odegrać Szybka Kolej Miejska, wypada uznać za niezwykle trafne.

⁴⁵ APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Odbudowa MZK GG 1947, 1164/1321, k. 13.

⁴⁶ *Ibidem*, k. 29.

⁴⁷ Uruchomienie połączenia w kierunku Stogów poprzez Sianki było znacząco trudniejsze i można je było

przeprowadzić renowację kilkudziesięciu tramwajów i trolejbusów. Cele te realizowano sukcesywnie przez kolejne miesiące.

Jeszcze pod koniec lipca (26–27) 1946 r. Gdańsk stał się gospodarzem ważnego spotkania – Konferencji Kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych. Z całego kraju przybyło kilkudziesięciu gości, dni wykorzystywano intensywnie, rozmawiano o problemach, szansach, porównywano doświadczenia. Było to znaczące wydarzenie dla całego środowiska, a Marian Madeyski był w zasadzie, prócz władz miasta, jego gospodarzem. Wygłosił interesujący referat omawiający szeroko sukcesy pierwszego okresu odbudowy komunikacji na Wybrzeżu, zebrał też wiele pochwał za organizację i działania. To był jego moment chwały, w pełni zasłużony, komentowany również w prasie ogólnopolskiej. Być może nie wszyscy patrzyli na to z jednakową życzliwością, potem były bowiem kontrole, o których wzmiankowałem, i wnioski, korespondencja z władzami centralnymi i wojewódzkimi. Swoją działalność na Wybrzeżu Madeyski podsumował w jednym zdaniu: „W ramach możliwości, które były, zdaje mi się daliśmy maximum z siebie”⁴⁸. Skromne to słowa, biorąc pod uwagę rozmach przedsięwzięcia, w którym uczestniczył.



Il. 1. Uroczystość otwarcia linii tramwajowej do Sopotu (10 listopada 1946 r.). Obok dyrektora Madeyskiego (w czapce) stoi Eugeniusz Kwiatkowski, wówczas delegat Rządu do spraw Wybrzeża
Źródło: prywatne archiwum rodziny Madeyskich.

Dokonania przedsiębiorstwa, którym przez kilka lat kierował Marian Madeyski, były naprawdę imponujące⁴⁹. Sukcesywnie uruchamiano kolejne połączenia tramwajowe, tworząc sprawną sieć komunikacyjną: w czerwcu 1946 r. z Oliwy do Jelitkowa (linia

przeprowadzić dopiero po odbudowie mostu Siennickiego w 1948 r. *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, red. i oprac. M. Kosycarz, D. Łazarski, Gdańsk 2015, s. 18.

⁴⁸ BG PAN, Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku, dn. 26 i 27 lipca 1946 r., s. 13.

⁴⁹ MZK GG weszło w 1947 r. do ogólnopolskiego planu gospodarczego z doskonałymi wynikami jako jedno z niewielu przedsiębiorstw, które uruchomiło działalność w pełnym zakresie. Otrzymało dotacje pozwalające na zakup maszyn i generalnie na poprawę zaplecza technicznego. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 14.



Il. 2. Otwarcie sezonu Żegluga Gdańskiej (w tym czasie stanowi ona jeden z wydziałów MZK GG). Dyrektor Madeyski w marynarskiej czapce. Zdjęcie pochodzi prawdopodobnie z 1946 r.
Źródło: prywatne archiwum rodziny Madeyskich.

nr 4), w lipcu 1946 r. z Wrzeszcza przez Brzeźno do Nowego Portu (nr 5), w listopadzie 1946 r. z Gdańska do Sopotu (nr 7) – w ten sposób trakcją elektryczną połączono Gdańsk z Gdynią, zaś trolejbusy do Sopotu dotarły w styczniu 1947 r.⁵⁰ Nieco później tramwaje pomknęły m.in. w kierunku Zaspy, Siedlec, Sianek i Stogów⁵¹. Rozbudowywano sieć połączeń trolejbusowych (m.in. w kierunku na Orłowo, Chylonię, Cisową i Mały Kack⁵²) i autobusowych. W 1948 r. do Gdańska trafiła pierwsza dostawa podwozi autobusowych marki Leyland oraz Fiat⁵³. Dyrektor potrafił pozyskiwać pieniądze na inwestycje, m.in. od ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego (8 mln zł)⁵⁴. Warsztaty Główne MZK GG oceniano jako najnowocześniejsze i najbardziej sprawne w całym kraju, to dzięki nim, zatrudnionym tam ludziom oraz realizowanym z zapalem zakupom nowych maszyn, narzędzi i materiałów zdołano postawić na nogi zniszczony tabor, sukcesywnie przywracając jego sprawność. Zaczynano od zera, przy czym już pod koniec 1946 r. zapisano na stanie 68 (42 w ruchu) tramwajów, 33 (24 w ruchu) autobusy i 11 (tyle samo w ruchu) trolejbusów, a pod koniec 1949 r. 161 (119 w ruchu) tramwajów, 37 (19 w ru-

⁵⁰ Było to połączenie kluczowe, do momentu uruchomienia elektrycznej trakcji kolejowej w 1953 r. Więcej na ten temat zob. T. Głuszko, *Tramwaj do Sopotu*, „30 Dni” 2013, nr 6(10), s. 40–43.

⁵¹ Zestawienie połączeń wraz z datami ich uruchomienia w: Archiwum GAI T Sp. z o.o., M. Gwiazda, *Historia komunikacji Gdańsk Gdynia 1927–1984* (ok. 20 stron maszynopisu).

⁵² Więcej na ten temat zob. W. Borzestowski, *Wydział Trolejbusów, lata 1946–1951*, „Argumenta Historica” 2021, nr 8, s. 7–21.

⁵³ Pierwsze trzy Leylandy otrzymały imiona: Miś, Rys i Żbik, czwarty – Piętruś. T. Madeyska, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 18. Piętrowe autobusy na terenie miasta były widziane dość często, pierwszy – jednopiętrowy – zaprezentowano podczas pochodu 1 maja w 1946 r. W. Borzestowski, „*Radujmy się, wszak dzisiaj pierwszy maj!*”, „Pamięć i Przyszłość” 2021, nr 2(52), s. 63. Napisano o tym w „Dzienniku Bałtyckim”.

⁵⁴ BG PAN, Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku, dn. 26 i 27 lipca 1946 r., s. 13.

chu) autobusów i 54 (25 w ruchu) trolejbusy⁵⁵. Oddawano do użytku kolejne stacje prostownikowe, odbudowano wypalone budynki administracyjne i zajezdnie, przywracano do życia torowiska, rozciągano w przestrzeni ulic misterną sieć, którą zerwała wojenna zawierucha. Wydobyto dosłownie z dna (z wyjątkami) cały wydział żeglugi miejskiej, większe i mniejsze statki, parowce i motorowce, dzięki czterem promom można było połączyć brzegi Martwej Wisły i Motławy. Statki pod banderą MZK GG popłynęły z Gdańska w kierunku Sopotu, Helu, Sobieszewa, obsługiwały ruch w portach. Odremontowanie „Panny Wodnej” (byłego trałowca)⁵⁶ stanowiło powód do nie lada dumy dla dyrekcji i pracowników, można było później chwalić się faktem posiadania własnej floty oraz zapraszać turystów na dwugodzinne rejsy w morze z danciem, podczas którego przygrywała „doborowa orkiestra jazzowa”⁵⁷. Być może w jej skład wchodził muzyk z zakładowego zespołu – 23-osobowa orkiestra MZK GG prezentowała bowiem tak wysoki poziom, że zapraszano ją nie tylko na pochody pierwszomajowe, ale także na inne miejskie uroczystości. „Chcemy dać wszystko, co przedsiębiorstwo może dać pracownikowi, aby on czuł się nie najemnikiem, lecz współwłaścicielem tego przedsiębiorstwa”⁵⁸ – powiedział dyrektor podczas jednego ze spotkań. Powstały stołówka, przedszkole, organizowano kolonie i półkolonie dla dzieci, wycieczki i wyjazdy na grzyby, wczasy pracownicze i świąteczne. Przy zakładzie istniały – oprócz sekcji sportowych: piłki nożnej, siatkówki i tenisa stołowego – teatr dramatyczny, chór, i zespół tańca ludowego. Funkcjonowało ambulatorium z pielęgniarką i dyżurującym lekarzem. Organizowano rozliczne kursy, starając się podnieść kwalifikacje pracowników. „Robimy duże wysiłki mimo braku funduszy na ten cel”⁵⁹ – oświadczył naczelny dyrektor, i można odnieść wrażenie, że każde wytyczone sobie zadanie realizował szybko i dokładnie. Przedsiębiorstwo, którym kierował jeszcze w 1947 r., określono w dotyczącej ogólnopolskiego, trzyletniego planu gospodarczego, ministerialnej ankiecie, jako w 100% czynne. Fakt ten można uznać za wielki sukces Mariana Madeyskiego.

Odwołanie

Uchwałami z dnia 30 stycznia 1948 r. zawieszono moc działania statutu „Wspólnoty Miast Wybrzeża”⁶⁰ i mianowano Komisarza. Został nim inżynier Franciszek Wichrzycki, naczelnik Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego⁶¹ i wykładowca na Politech-

⁵⁵ M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 13 i 25.

⁵⁶ Statek wedle anegdoty został wykupiony z rąk sowieckiego generała za 10 litrów spirytusu. W niedalekiej przyszłości sposób przeprowadzenia transakcji miał posłużyć jako jeden z argumentów do odwołania dyrektora. T. Madeyska, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 17.

⁵⁷ Więcej na ten temat zob. W. Borzestowski, „Żegluga Gdańska” w latach 1946–1949. *Rozwój, flota, pracownicy* [w:] *Gdańsk jest kluczem do wszystkiego, W poszukiwaniu genius loci miasta*, red. A. Siekierska, W. Borzestowski, Kraków 2019, s. 41–73.

⁵⁸ BG PAN, Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku, dn. 26 i 27 lipca 1946 r., s. 13.

⁵⁹ *Ibidem*, s. 14.

⁶⁰ APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku, Uchwały dot. m.in. MZK GG 1945–1950, 1165/67, k. 154.

⁶¹ Naczelnik Wydziału Samochodowego Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego.

nice Gdańskiej⁶². Dyrektor Madeyski sprawował jednak swoją funkcję oficjalnie aż do dnia 31 grudnia 1948 r.⁶³ Nieco dłużej, bo do 10 lutego 1949 r. pozostawał Doradcą⁶⁴ Gospodarczym Komisarza „Wspólnoty Miast Wybrzeża”⁶⁵. Zwolnienie nastąpiło „w związku ze zmianami personalnymi”, tak podano na zaświadczeniu, które wskazywało inną datę rozstania Madeyskiego z MZK GG, a mianowicie dzień 15 lutego 1949 r.⁶⁶ Sam Wichrzycki uzasadniał odwołanie słowami: „W związku z bliskim ukończeniem komisarycznym Zarządu Wspólnoty Miast Wybrzeża wypowiada się obywatelowi pracę z terminem przewidzianym ustawą”⁶⁷. Nowy dyrektor zaczynał swoje rządy nominalnie od dnia 1 stycznia 1949 r. Moim zdaniem, nie można wykluczyć politycznego kontekstu zwolnienia dyrektora. W grudniu 1948 r. doszło do połączenia Polskiej Partii Robotniczej z Polską Partią Socjalistyczną. W kolejnych miesiącach trwały „przetasowania” na wielu stanowiskach obsadzanych z partyjnego klucza. Madeyski był PPS-owcem i może zabrakło dla niego miejsca przy nowym, lokalnym rozdaniu⁶⁸.

Jeszcze 20 grudnia 1948 r. w Warszawie na posiedzeniu doradczym Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce, tego samego, którego zjazd odbył się w 1946 r. w Gdańsku, Madeyski zabrał głos. To on, wciąż dyrektor MZK GG, przewodniczył temu spotkaniu. Komitet doradczy Związku głośno wyrażał swoje zaniepokojenie „z powodu opóźnień budowy nowych wagonów tramwajowych i niedotrzymania terminu dostawy silników trakcyjnych przez przemysł elektrotechniczny”. Zauważono, że „załamanie się programu produkcyjnego postawi w bardzo ciężkiej sytuacji przedsiębiorstwa komunikacyjne”⁶⁹. Grudniowy numer biuletynu⁷⁰ „Sprawy Komunikacji Lokalnej”, w którym opublikowano relację ze spotkania, był, jak można przypuszczać, ostatnim, który się ukazał. Wkrótce przestał działać sam Związek⁷¹. W tym samym czasie rozpatrywano coraz

⁶² AAN, Dokumenty Ministerstwa Administracji Publicznej, Pismo wojewody gdańskiego St. Zralka do Biura Kontroli przy Radzie Państwa z dnia 18 września 1948 r., 2073/199, k. 1 i Sprawozdanie Marcelego Porowskiego, inspektora głównego MAP z pobytu w Gdańsku w dniach 16 i 17 stycznia 1948 r. w sprawie MZK GG, s. 35.

⁶³ Pismo o odwołaniu, podpisane przez Wichrzyckiego, datowane jest na dzień 28 grudnia 1948 r. – prywatne archiwum rodziny Madeyskich.

⁶⁴ Względnie Rzeczoznawcą. Nazwa funkcji bywa wymienna.

⁶⁵ Na podstawie dokumentów z prywatnego archiwum rodziny Madeyskich.

⁶⁶ Prywatne archiwum rodziny Madeyskich.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ O takiej możliwości wspominałem w: W. Borzestowski, *Dyrektor Madeyski*, „30 Dni” 2022, nr 5–6(163–164), s. 42. On sam nigdy nie zapisał się do PZPR.

⁶⁹ AAN, Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce. Roczniki biuletynu „Sprawy Komunikacji Lokalnej” za lata 1947–1948, 337/54, k. 199. Warto przytoczyć te słowa w kontekście zarzutów, które stawiano Madeyskiemu. Na omówionym nieco wcześniej spotkaniu w Urzędzie Wojewódzkim stwierdzono, że „społeczeństwo coraz w ostrzejszej formie zaczyna narzekać na działalność MZK GG i narzekania te są uzasadnione, gdyż tabor zamiast się powiększać, co dzień bywa z ruchu wycofywany”. Podano liczby: z 53 autobusów kursuje 14, ze 165 tramwajów w ruchu jest jedynie 63. To samo „społeczeństwo Wybrzeża” domagało się „radikalnego uzdrowienia stosunków panujących w tej instytucji” (tj. MZK GG). APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku, Uchwały dot. m.in. MZK GG 1945–1950, 1165/67, k. 156.

⁷⁰ Numer 24, z grudnia 1948 r.

⁷¹ Sam Związek miał długą tradycję, powstał w 1928 r., działał w latach 1937–1940, reaktywował się w roku 1945.

częściej projekty dotyczące centralizacji przedsiębiorstw komunikacyjnych działających na terenie kraju. Zdaniem opiniodawców, miało to wpłynąć korzystnie na ich działanie, mówiło się o ujednoczeniu taryfy biletowej, typizacji taboru, kredytach na rozbudowę. W kwietniu 1950 r. powstało Ministerstwo Gospodarki Komunalnej. Władze centralne przeprowadzały reorganizację struktur na szeroką skalę.

Kontrole i inspekcje, które spadały na przedsiębiorstwo w zasadzie od końca 1947 r., miały rozbudowany charakter, powstały sprawozdania, które dość jednoznacznie wskazywały głównego winnego – wadliwą strukturę, niewłaściwy podział kompetencji, zaniedbania w zakresie wywiązywania się z finansowych zobowiązań miast zapisanych w statusie. Warto w tym wypadku zaznaczyć, że wszelkie zasugerowane przez kontrolerów wskazania, dotyczące wewnętrznych uregulowań, potraktowano bardzo poważnie. Starano się wprowadzić je w życie jak najszybciej, poddawano reorganizacji wszystkie możliwe działy, by stworzyć optymalne rozwiązania. W tamtym czasie doszło również do przesłuchań i aresztowań, które objęły część kadry przedsiębiorstwa⁷². W gronie zatrzymanych i skazanych znaleźli się protegowani ówczesnych władz miejskich, ale także osoby o dużych zasługach dla odbudowy komunikacji w Gdyni, którym zarzucano brak kontroli nad podległymi wydziałami i defraudację⁷³.

Wnioskodawcą odwołania dyrektora Madeyskiego był jego szef, prezydent Andrzej Nowicki. Podczas posiedzenia Wojewódzkiej Rady Narodowej z 16 stycznia 1948 r. powiedział on, że sytuacja, która wytworzyła się w MZK GG, jest absolutnie „nie do wytrzymania”, „sitw jest bez liku”, a w przedsiębiorstwie występują „nadużycia grube, z pominięciem całego szeregu mniejszych”. Ktoś z zebranych zauważył, że zwolnienie dyrektora, które postulował Nowicki, „poderwałoby zaufanie społeczeństwa do ich działalności w ogóle”⁷⁴, mówiąc to, myślał zapewne o całym zarządzie MZK GG, którego prezydent Gdańska był prezesem⁷⁵. Madeyski, wezwany do odpowiedzi na pytanie: „Czym obywatel tłumaczy sobie nadużycia w MZK GG?”, bronił się: „Nadużycia powodowane były przede wszystkim trudnościami w ich wykrywaniu. Osoby, które nadużycia te popełniały, miały najczęściej poparcie Władz Centralnych. Przy usuwaniu pewnych małych niedociągnięć można było dokonać przesunięć, względnie zwolnień, jednak z uwagi na wspomniane poparcie i obowiązujące w MZK GG przy obsadzaniu stanowisk klucze partyjne było to niemożliwe”⁷⁶. Przystąpił do muru wojewoda, Stanisław Zrałek, zdecy-

⁷² Wśród zatrzymanych miał się znaleźć również sam Madeyski. Wspomina o tym Teresa Madeyska w: *eadem*, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 19–20. Nie ma jednak dokumentów potwierdzających ten fakt.

⁷³ Łącznie w tym czasie, tj. do stycznia 1948 r., zwolniono dyscyplinarnie z MZK GG za różne przewinienia ok. 250 osób. APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku, Uchwały dot. m.in. MZK GG 1945–1950, 1165/67, k. 159.

⁷⁴ *Ibidem*, k. 155–164.

⁷⁵ W skład Rady Nadzorczej i Zarządu wchodziły osoby postawione wysoko w hierarchii trzech miast Wybrzeża.

⁷⁶ Sytuację tę, rozpisaną na wiele głosów, można dokładnie prześledzić dzięki zapisowi z posiedzenia Wydziału Wojewódzkiego, które odbyło się 26 stycznia 1948 r. w sali Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku. APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku, Uchwały dot. m.in. MZK GG 1945–1950, 1165/67, k. 155–164.

dował się na krok ostateczny – wystąpił z wnioskiem o zawieszenie Rady i Zarządu oraz powołanie Komisarza. Można odnieść wrażenie, że z jego perspektywy była to decyzja optymalna. Niestety, „kozłem ofiarnym” tego rozwiązania stał się Madeyski. Choć oficjalnie, jak zapewne chcieliby niektórzy, nie obarczono go winą za złą sytuację finansową przedsiębiorstwa, stracił pracę. Nowo powołany Komisarz otrzymał zadanie główne – uzdrowić i unormować finanse MZK GG, zamknąć bilansem lata 1946 i 1947, sporządzić prawidłowy budżet na 1948 r.⁷⁷ Zaniedbania w tym zakresie były ewidentne, ale ich przyczyna miała charakter raczej złożony. Na krótko, bo od połowy marca do końca lipca 1949 r. Marian Madeyski znalazł zatrudnienie w Państwowej Centrali Handlowej – Delegaturze w Gdańsku-Wrzeszczu⁷⁸. Kolejnym dyrektorem naczelnym MZK GG został Edward Czachorowski⁷⁹, osoba z „zewnątrz”, pracownik Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Gdańsku. W dniu 1 stycznia 1951 r. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia przekształcono w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk Gdynia.

Warszawa i Szczecin

Madeyski niebawem powrócił do Warszawy i został kierownikiem działu planowania w Centralnym Zarządzie PKS⁸⁰. Z przedsiębiorstwem tym był zawodowo związany do 1952 r. W tym samym czasie jako konsultant naukowy rozpoczął współpracę z Instytutem Transportu Samochodowego (ITS; w latach 1957–1962 funkcjonował jako OBTS – Ośrodek Badań Transportu Samochodowego), tam kierował najpierw Pracownią, a następnie Zakładem Ekonomiki i Organizacji Transportu Samochodowego. W dniu 1 czerwca 1961 r. został dyrektorem ITS i funkcję tę piastował przez kolejnych niemal 17 lat (do 1977 r.). Pomyślnie rozwijała się jego kariera naukowa, w 1957 r. przyznano mu stanowisko docenta, w 1965 r. nadano tytuł profesora nadzwyczajnego, w 1971 r. zaś profesora zwyczajnego. W latach pięćdziesiątych XX w. współpracował z Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Szczecinie⁸¹, był również jednym z twórców Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu na Politechnice Szczecińskiej (przez trzy lata sprawował funkcję dziekana), z ośrodkiem tym był związany do końca swojego życia. W latach 1966–1967 zorganizował na Wydziale Handlu Wewnętrznego SGPiS (Szkoła Główna Planowania i Statystyki, pod tą nazwą w latach 1949–1991 występowała SGH – Szkoła Główna Handlowa) Katedrę Ekonomiki Transportu, którą kierował przez 10 lat.

⁷⁷ Dotychczasowa działalność przedsiębiorstwa bazowała na prowizoriach, było nim m.in. zamknięcie bilansowe za lata 1946/1947.

⁷⁸ APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku, Uchwały dot. m.in. MZK GG 1945–1950, 1165/67, k. 155–164.

⁷⁹ M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...* Pracował jako dyrektor MZK GG i WPK GG do 31 grudnia 1969 r. z przerwą półroczną w 1960 r., kiedy powołany przez Wojewódzką Radę Narodową w Gdańsku objął stanowisko dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Przedsiębiorstw i Urządzeń Komunalnych.

⁸⁰ Od 1 sierpnia 1949 r. T. Madeyska, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 20.

⁸¹ Okres szczeciński opisano najlepiej – zob. E. Marciszewska, I. Bergel, *Profesor Marian Madeyski – inspirator i twórca...*, s. 69–77; *Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Bogusławowi Liberadzkiemu oraz Katedrze Transportu SGH z okazji 50-lecia jej istnienia*, red. E. Marciszewska, W. Paprocki, Warszawa 2018.

Opracował plan i program zajęć nowego kierunku, który transport traktował jako zintegrowany system, obejmujący zagadnienia dotąd często funkcjonujące w oderwaniu od siebie⁸².

Jeden z najwybitniejszych⁸³

Marian Madeyski sporo pisał i publikował, był autorem i współautorem kilku książek, wielu artykułów⁸⁴ poświęconych zagadnieniom związanym z szeroko rozumianym transportem. Omawiały one nowatorskie rozwiązania w dziedzinie spedycji, technologii, zagospodarowania przestrzennego. Jest to z pewnością literatura dla fachowców, ale nie tylko, również dla osób zainteresowanych komunikacją⁸⁵. Profesor był cenionym wykładawcą, potrafił stworzyć wokół siebie grono oddanych uczniów, których umiał inspirować⁸⁶. Podczas jednego z seminariów powiedział do przyszłych magistrów: „Są wśród was przyszli dyrektorzy przedsiębiorstw, badacze, a może i przyszły minister – to od was zależy”⁸⁷. Wielu jego wychowanków zrobiło karierę naukową i pracowało w rozmaitych uczelniach i ośrodkach badawczych, zachowując wdzięczną pamięć o swoim mistrzu. „Profesor był człowiekiem niezwykle skromnym i uczynnym. Pamiętał o wszystkim i niczego nie zaniedbywał. Nie było dla niego spraw nieważnych. Zawsze potrafił wysłuchać argumentów drugiej strony. W toku dyskusji nigdy nie narzucał swego zdania, bez względu na to, kto był jego rozmówcą, i tylko siłą argumentów próbował przekonać o słuszności danego stanowiska czy opinii”⁸⁸ – napisał o nim wspomniany już Bartosz Zakrzewski. Marian Madeyski był pierwszym przewodniczącym Komitetu Transportu PAN, organizując go, zaprosił do współpracy uczonych, traktujących tę dyscyplinę wiedzy możliwie szeroko. Mówiło się o nim, że łączył w sobie zalety wytrawnego teoretyka i doświadczonego praktyka. Zapraszano go do wielu komisji i rad naukowych⁸⁹, działał również aktywnie w Polskim Towarzystwie Ekonomicznym.

⁸² B. Zakrzewski, *Profesor Marian Madeyski...*, s. 39.

⁸³ Nawiązanie do cytatu: „Jedną z najwybitniejszych postaci w dziejach Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) był prof. nauk ekonomicznych Marian Madeyski”. *Ibidem*.

⁸⁴ Łącznie ponad 180 publikacji, niektóre były tłumaczone. Wśród najważniejszych zob. M. Madeyski, *Planowanie w transporcie samochodowym*, Warszawa 1953; *idem*, *Wstęp do nauki o transporcie* (skrypt), Warszawa–Wrocław 1964; *idem*, E. Lissowska, *Badania analityczne transportu samochodowego*, Warszawa, wyd. 1 – 1970, wyd. 2 – 1975, wyd. 3 – 1981; *idem*, J. Marzec, *Ekonomika transportu. Wstęp do nauki o transporcie*, Warszawa 1976; M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, *Transport, rozwój i integracja*, Warszawa, wyd. 1 – 1975, wyd. 2 – 1978.

⁸⁵ Zwłaszcza artykuły, m.in. w tygodniku „Motor”.

⁸⁶ Nazywano ich „Cyrkiem Madeyskiego”. T. Madeyska, *Życie Mariana Madeyskiego...*, s. 22.

⁸⁷ B. Liberadzki, *Moja uczelnia i moi nauczyciele*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 7.

⁸⁸ B. Zakrzewski, *Profesor Marian Madeyski...*, s. 45.

⁸⁹ Był m.in. członkiem Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) PAN, a także twórcą Komitetu Transportu PAN (przewodniczył mu przez kilka kadencji).



Il. 3. Dyrektor Madeyski oprowadza kierowników przedsiębiorstw transportowych, którzy przybyli do Gdańska w związku z odbywającą się tu w dniach 26–27 lipca 1946 r. ogólnopolską konferencją
Źródło: prywatne archiwum rodziny Madeyskich.



Il. 4. Oddanie do eksploatacji parowca, nazwanego imieniem Teresy, dla uczczenia córki dyrektora Madeyskiego (wiosna 1946 r.). Madeyski stoi na dziobie, mężczyzna w kapeluszu (drugi od lewej) to pierwszy prezydent Gdańska, Franciszek Kotus-Jankowski
Źródło: prywatne archiwum rodziny Madeyskich.

Madeyski był kawalerem wielu odznaczeń, pierwsze z tych powojennych otrzymał w 1947 r. za swoją działalność w Gdańsku – Złoty Krzyż Zasługi⁹⁰. Potem były Krzyże Odrodzenia Polski – Kawalerski (1961) i Komandorski (1972). Pięć lat później, w wieku 72 lat, profesor przeszedł na emeryturę. Zmarł 20 grudnia 1978 r., jego grób odnaleźć można na Powązkach. W lipcu 2012 r. odsłonięto w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego tablicę pamiątkową, poświęconą pamięci profesora, wtedy też sali konferencyjnej w tym budynku nadano jego imię.

Związana rodzinnie z profesorem autorka znakomitych książek poświęconych dziejom Gdańska, Irena Fabiani-Madeyska, tak w kilku zdaniach scharakteryzowała jego charakter: „Był człowiekiem, który na każdym polu podejmowanej pracy odcisnął piętno swej nieprzeciętnej osobowości, który także – wśród licznych zajęć i obowiązków – potrafił znaleźć czas dla wszystkich, jego pomocy i rad szukających”⁹¹.

Summary

The First Director of the Intermunicipality Transport Company Gdańsk Gdynia, Marian Madeyski

In spring 1946, as the result of the merger of local transport companies, the *Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia* [Gdańsk–Gdynia Intermunicipality Transport Company] was established. The company covered the area of the present Tri-City and directly originated from war-time German arrangements (*Verkehrsbetriebe Danzig Gotenhafen AG* – VDG, founded in 1942). MZK GG employed in 1948 over two thousand employees and operated until the end of 1950. From its beginnings until the end of 1948, it was under the direction of Marian Madeyski (1905–1978). His achievements in re-establishing the transportation system on the coast of the Baltic were considerable; coping with numerous problems and having few resources at his disposal, he re-activated an effectively operating organization, embracing not only tram, bus, and trolleybus lines, but also shipping and ferry lines. After leaving Gdańsk in 1949, he began an academic career (gaining the title of professor in 1971). He was a lecturer at the *Szkola Główna Handlowa* in Warsaw [Warsaw School of Economics] and the first President of the *Komitet Transportu Samochodowego* [Transportation Industry Committee] of PAN [the Polish Academy of Sciences]. For several years, he also managed the *Instytut Transportu Samochodowego* [Motor Transport Institute] in Warsaw.

Keywords: municipal transport after 1945, Marian Madeyski, transport company employees, Gdańsk Gdynia Inter-municipality Transport Company (MZK GG), Motor Transport Institute in Warsaw (ITS)

Słowa kluczowe: komunikacja miejska po 1945 r., Marian Madeyski, pracownicy komunikacji, Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia (MZK GG), Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie (ITS)

⁹⁰ Pierwszy Krzyż Zasługi otrzymał jeszcze przed wojną.

⁹¹ I. Fabiani-Madeyska, *Madeyscy, herbu Ponaj...*, s. 355.