

Alicja Gontarek¹

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie
Instytut Pamięci Narodowej
alicja.gontarek@mail.umcs.pl

Z dziejów żydowskiej przedsiębiorczości w Radzynie Podlaskim w okresie międzywojennym – przypadek przewoźnika samochodowego Henocha Gotesdynera (na tle sytuacji zarobkowego transportu samochodowego w województwie lubelskim)

From the history of Jewish entrepreneurship in Radzyń Podlaski in the interwar period - the case of the car carrier Henocho Gotesdyner (against the background of the situation of commercial car transport in the Lublin voivodeship)

ABSTRACT

The article focuses on the situation of a Jewish entrepreneur from Radzyń Podlaski - a car transporter Henocho Gotesdyner, who from the second half of the 1920s was engaged in transporting goods from Radzyń to Warsaw. Originally, like all other motor transport entrepreneurs, he ran his business on the basis of notification and registration. From 1932/1933, when the Polish authorities decided to introduce a concession system for passenger and goods transport as a tool of state interventionism, Gotesdyner's enterprise had an increasing problem with maintaining continuity. The new concession rules led to the elimination of small firms in favour of large and powerful companies ("consolidation and elimination action"). In 1936, as a result of a decision by the Lublin Voivodship Office, whose competences included the granting of concessions, Gotesdyner had to suspend his business activity. Gotesdyner's case is discussed against the background of the situation of commercial motor transport in the Lublin Province, which was organised under the concession system. The issue of corruption that this generated is also considered. It is possible that the consolidation and elimination actions had also an anti-Jewish undertone, i.e. this instrument was used ad hoc to eliminate Jews from paid passenger and goods transport.

Keywords: transport, entrepreneurship, economy, Henocho Gotesdyner, Radzyń Podlaski, the Second Polish Republic

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1556-1954>

STRESZCZENIE

Artykuł skupia się na omówieniu sytuacji żydowskiego przedsiębiorcy z Radzyna Podlaskiego – przewoźnika samochodowego Henocha Gotesdynera, który od drugiej połowy lat 20. XX w. zajmował się przewozem towarów z Radzyna do Warszawy. Pierwotnie, jak wszyscy inni przedsiębiorcy transportu samochodowego prowadził formę na zasadzie zgłoszenia i rejestracji. Od 1932/1933 r., gdy polskie władze zdecydowały o wprowadzeniu systemu koncesyjnego na przewóz osób i towarów jako narzędzia interwencjonizmu państwowego, przedsiębiorstwo Gotesdynera miało coraz większy problem z podtrzymaniem ciągłości funkcjonowania. Nowe zasady koncesyjne, prowadziły bowiem do eliminacji małych firm na korzyść dużych i silnych spółek („akcja scaleniowa i eliminacyjna”). W 1936 r. na skutek decyzji Urzędu Wojewódzkiego Lubelskiego, w którego kompetencjach znajdowało się przydzielanie koncesji, Gotesdyner musiał zawiesić swoją działalność gospodarczą. Jego przypadek omówiono na tle sytuacji zarobkowego transportu samochodowego w województwie lubelskim, który organizowano w systemie koncesji. Uwzględniono także kwestię korupcji, jaką ów wygenerował. Być może akcje scaleniowe i eliminacyjne miały także podtekst antyżydowski, tj. doraźnie wykorzystywano ten instrument do eliminacji Żydów z przewozu płatnego osób i towarów.

Słowa kluczowe: transport, przedsiębiorczość, gospodarka, Henocho Gotesdyner, Radzyna Podlaski

Wprowadzenie

W II Rzeczypospolitej poziom motoryzacji nie osiągnął zadowalających rezultatów. Złożyło się na to kilka przyczyn, wśród których najważniejszą była słabość gospodarcza kraju oraz brak poparcia motoryzacji w okresie zaborów przez czynniki państwowe, a także zbyt późno zainicjowane działania polskich władz państwowych, które zmierzały do rozwoju motoryzacji. Czynnikiem obiektywnym hamującym postęp w dziedzinie transportu samochodowego okazał się również światowy kryzys gospodarczy 1929 r., choć początkowo zbieżność przyspieszenia wytwórczości samochodów w Polsce z początkiem załamania gospodarczego nie odbiła się na stanie motoryzacji. Wyrażna zapaść pojawiła się dopiero w 1931 r. Jest ona określana w literaturze przedmiotu dotyczącej historii transportu mianem „demotoryzacji”². Dopiero od 1936 r. nastąpił wyraźny zwrot w polityce motoryzacyjnej państwa, co wiązało się ze wzmocnieniem potencjału ekonomicznego i militarnego kraju³.

Do 1930 r. liczba zarejestrowanych samochodów w Polsce przekroczyła 37 tys. pojazdów. W 1939 r. było ich 42 tys., w tym tylko 8,6 ciężarowych, co oznaczało niewielkie zastosowanie trakcji spalinowej w transporcie drogowym. Wedle szacunków przedstawianych w latach 30. XX w. w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców liczba zarejestrowanych pojazdów była bardzo mała – wynosiła 10 samocho-

² E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce 1918-1939*, Warszawa 1982, s. 163; J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 r.* [w:] *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław, 2014 s. 140; A. Rummel, *Polskie konstrukcje licencyjne i motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985, s. 14.

³ M. Konarski, *Świadczenia na rzecz Oborny państwa w okresie II Rzeczypospolitej (1918-1939) na przykładzie obowiązku odstępowania środków transportowych*, „Studia Społeczne” nr 1, 2021, s. 65-110.

dów, co stawiało Polskę na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Dla porównania, we Francji przypadało ich 523, a w Czechosłowacji 69. Wspomnijmy, że niektóre województwa nie uczestniczyły niemal w ogóle w rozwoju transportu samochodowego, co nadawało im status pustyń motoryzacyjnych (woj. wołyńskie, poleskie i stanisławowskie). Lepiej sytuacja pod tym względem przedstawiała się w województwie lubelskim⁴.

Tabela 1. Wykaz pojazdów mechanicznych w woj. lubelskim w latach 1929-1934.

ROK	Samochody prywatne	Samochody zarobkowe	Autobusy	Samochody ciężarowe	OGÓLEM
1929	292	71	227	63	653
1930	429	103	360	113	1005
1931	535	96	327	134	1092
1932	418	79	274	112	883
1933	344	70	180	101	695
1934	366	63	159	106	694

Źródło: Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), Urząd Wojewódzki Lubelski Wydział Komunikacyjno-Budowlany (dalej: UWL WKB), sygn. 31, knlb. Wykaz nie obejmuje posiadaczy motocykli i pojazdów specjalnych.

Jeśli chodzi o kwestie prawne związane z użytkowaniem pojazdów mechanicznych w II RP, zostały już omówione w literaturze przedmiotu. Bartosz Kołaczkowski wyróżnił trzy etapy ewolucji przepisów normujących ruch pojazdów na drogach publicznych. Wyznaczają je następujące rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych: wydane przez ministra robót publicznych i ministra spraw wewnętrznych z 6 lipca 1922 r.; ministra robót publicznych i ministra spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem spraw wojskowych z 27 stycznia 1928 r. oraz z 15 stycznia 1933 r. wydane przez trzy wspomniane wyżej ministerstwa. W ostatnim uporządkowano kwestię pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Już w pierwszym paragrafie zawarto ich podział na pojazdy przeznaczone i nieprzeznaczone do użytku publicznego. Występował on zresztą już w rozporządzeniu z 1928 r., lecz nie został jasno wyrażony. Najlepiej zredagowanym i najbardziej dojrzałym aktem normatywnym dotyczącym ingerencji państwa w sferę korzystania z dróg publicznych było zaś rozporządzenie ministra komunikacji, spraw wewnętrznych i spraw wojskowych z 27 października 1937 r.⁵

⁴ J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport w Polsce w latach 1918-1978*, Warszawa 1986, s. 46; J. Kaliński, op. cit., s. 141.

⁵ B. Kołaczkowski, *Ewolucja administracyjno-prawnej regulacji korzystania z dróg publicznych w II RP*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” z. 4, 2000, s. 61-70.

Uwaga badaczy w mniejszym stopniu skupiała się dotychczas na zagadnieniach koncesyjnych dotyczących transportu związanego z przewozem osób i towarów, które stały się domeną administracji państwowej⁶. Należy je łączyć ze zjawiskiem interwencjonizmu państwowego⁷, jaki od początku lat 30. XX w. zaczął być przez polskie elity polityczne intensywniej stosowany⁸. Kierunek ten zdecydował o losie tysięcy właścicieli przedsiębiorstw, w tym także transportowych, a więc zagadnienie to z punktu widzenia nie tylko historii gospodarczej, lecz także społecznej, jest istotne. Prześledzimy zatem zasady działania systemu koncesyjnego i zmiany, jakie te nowe rozwiązania wprowadziły na Lubelszczyźnie. Finalnie skupimy się na sprawie pojedynczej osoby – radzyńskiego przewoźnika samochodowego Henocha Gotesdynera, który zajmował się przewozem towarów.

Od początku lat. 30. zagadnienia związane z pozwoleniami w dziedzinie transportu zarobkowego regulowała najpierw ustawa z 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi⁹, następnie ustawa z 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej¹⁰. Ten stan prawny uzupełniały: Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 6 kwietnia 1935 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Skarbu o wydawaniu koncesyj na zarobkowy przewóz osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej¹¹; Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 30 grudnia 1936 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Skarbu w sprawie zmiany rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 6 kwietnia 1935 r. o wydawaniu koncesyj na zarobkowy przewóz osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej¹². Kierunek zmian w dziedzinie koncesyjnej odzwierciedlały przeobrażenia polityczno-prawne. O ile konstytucja z 1921 r. stała na gruncie wolności gospodarczej, rozumianej jako zakaz ingerencji państwa oraz innych podmiotów w swobodę zakładania przedsiębiorstw, o tyle po uchwaleniu konstytucji z 1935 r. pojawiła się wyraźna tendencja zwiększania interwencjonizmu państwowego i ograniczania zakresu wolności gospodarczej. Procesy te zaobserwować można było już przed jej pojawieniem się¹³.

⁶ Szerzej o relacjach przedsiębiorców z administracją państwową zob.: E. Majcher-Ociesa, *Relacje między przemysłowcami a administracją państwową w województwie kieleckim w latach 1919-1939* [w:] *Metamorfozy społeczne. Państwo i społeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, t. 8, red. J. Żarnowski, Warszawa 2014, s. 259-273.

⁷ Interwencjonizm państwowy rozumiemy jako „wkraczanie państwa w stosunki gospodarcze w celu zmiany toku życia gospodarczego”. A. Heydel, *Interwencjonizm* [w:] *Encyklopedia nauk politycznych*, red. E. J. Reyman, t. 2, Warszawa 1937, s. 714.

⁸ Szerzej o różnych definicjach interwencjonizmu w II RP i jego obliczach zob.: Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995, s. 61-62; E. Majcher-Ociesa, *Interwencjonizm państwowy w przemysle na łamach „Polski Gospodarczej” z lat 1930-1939*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica”, t. XIV, 2013, s. 127-134. Zob. również: M. Majcher-Ociesa, *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019.

⁹ „Dziennik Ustaw RP” (dalej: Dz. U.) 1932, nr 32, poz. 336.

¹⁰ Dz. U. 1933, nr 32, poz. 273.

¹¹ Dz. U. 1935, nr 29 poz. 226.

¹² Dz. U. 1937, nr 5, poz. 43

¹³ D. Sypniewski, *Wprowadzenie* [w:] *Ograniczenia wolności podejmowania działalności gospodarczej. Monografia prawnicza*, red. D. Sypniewski, U. Legierska, A. Małkowska, Ryki 2016, s. 13-14.

Całokształt najważniejszych spraw związanych z koncesjami udzielanymi podmiotom zajmującym się transportem omówiono w „Polsce Gospodarczej” – czołowym czasopiśmie specjalizującym się w kwestiach gospodarczych. W 1930 r. pojawił się w nim artykuł zapowiadający koncesjonowanie komunikacji samochodowej. Interesujące są zwłaszcza wątki doktrynalne. Jak wynika z wyżej wspomnianego tekstu, ówczesna elita polityczna była zdecydowana odrzucić na polu transportu publicznego liberalizm i „dzięką konkurencję” z nim związaną. Podejście liberalne, nazywano zresztą „ultraliberalistycznymi drogami eksperymentami”. Jego miejsce miała zastąpić „prewencyjna polityka komunikacyjna”, która zbudowałaby „nowoczesną komunikację”. Co zatem należy rozumieć przez nowoczesną komunikację? Przede wszystkim miała ona rozwijać się na drodze powstawania planowej sieci racjonalnych przedsiębiorstw samochodowych, w której należało dążyć do likwidacji nadmiaru linii konkurencyjnych względem siebie. Posługiwało się również pojęciem interesu publicznego, szczególnie w odniesieniu do komunikacji publicznej osób. W świetle takiej wykładni obywatele mieli prawo do transportu dobrej jakości, wygodnej, bezpiecznej, stałej i regularnej oraz odpowiedzialnej za przewóz osób i towarów. Lektura omawianego artykułu nie pozostawia wątpliwości, że komunikacja na początku lat 30. XX w. była, w opinii jego autora, przeciwieństwem tej postulowanej, tj. nowoczesnej. Znamienne, że nie ukrywano w piśmie tym, iż system koncesyjny nie wzbudzał entuzjazmu wśród drobnych pośredników i dostawców samochodowych – miała to być grupa, która nie działała na rzecz dobra rozwoju komunikacji. Tym niemniej negatywny stosunek do koncesji miały również izby przemysłowo-rzemieślnicze. Właściwie jedynym środowiskiem, które w 1930 r. udzieliło poparcia rządowym planom odnośnie wdrożenia polityki koncesji samochodowej był Centralny Związek Właścicieli Autobusów, który wydawał swój organ prasowy „Autobus”¹⁴.

System koncesyjny jako narzędzie interwencjonizmu państwowego

Udzielanie zezwoleń koncesyjnych leżało w kompetencjach ministra komunikacji i urzędów wojewódzkich. W województwie lubelskim nowe praktyki koncesyjne zapoczątkował okólnik b. Ministerstwa Robót Publicznych z 23 czerwca 1932 r., na podstawie którego w styczniu 1934 r. minister komunikacji wysłał do wszystkich podległych sobie wojewodów i komisarza rządu na miasto Warszawę pismo, w którym wyszczególnił linie zastrzeżone do jego kompetencji w kwestii

¹⁴ R. A., *Komunikacja i transport. Pod redakcją Ministerstwa Komunikacji*, „Polska Gospodarcza” nr 10, 1930, s. 442-444. W środowiskach kolejowych, które do pewnego czasu upatrywały w transporcie drogowym konkurenta, także podnoszono kwestie koncesji. Przykładowo w „Inżynierze Kolejowym” napisano: „Znane są fakty, że jeden autobus miał kilkudziesięciu właścicieli, a zakładowy kapitał wiele przedsiębiorstw... były weksle wystawione przez przedsiębiorców przy nabyciu taksówki lub autobusu. Jeżeli do tego dodać brak norm prawnych, któryby zapobiegały dzikiej konkurencji, która w karykaturalnych rozmiarach zaczęła się rozwijać na niektórych więcej ożywionych liniach, nie będzie można się dziwić, że w pierwszych już latach rozwoju przemysł samochodowy zarobkowy zaczął się rozwijać chorobliwie. Zwłaszcza chorobliwie i z przerostem na pewnych liniach zaczął się rozwijać przemysł autobusowy”. M. Nestorowicz, *Ruch samochodowy w Polsce*, „Inżynier Kolejowy”, nr 9, 1933, s. 229.

udzielenia koncesji na przewóz osób. Oparł się w nim na art. 4 ustawy z 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi. Piśmo to spotkało się ze zdecydowaną i negatywną odpowiedzią wojewody lubelskiego. Józef Roźniecki wskazywał na ogólne uwarunkowania wywołane kryzysem gospodarczym, precyzując:

Mam zaszczyt prosić Pana Ministra o wstrzymanie swej decyzji odnośnie udzielenia spółce Polskie Linie Autobusowe koncesyj z prawem wyłączności na wymienionych liniach, gdyż udzielenie takiej koncesji pozbawi cały szereg solidnych i wywiązujących się należycie z opłat na rzecz PFD przedsiębiorców zarobku, przyczyni się do zwiększenia bezrobocia, oraz zdeprecjonuje wartość gospodarczą kilkuset zdalnych do użytku autobusów na tych liniach kursujących¹⁵.

Wojewoda zarazem nie oponował przed udzieleniem koncesji na wyłączność na magistrali Warszawa-Lublin Spółce Akcyjnej Polskie Linie Autobusowe¹⁶.

Głos wojewody lubelskiego oraz lwowskiego skłonił ministra komunikacji pod koniec marca 1934 r. do wycofania się ze swojej inicjatywy. Wyjaśnił, że w istocie wyznaczył zbyt krótki czas na wejście w życie obowiązujących przepisów i nie zamierzał udzielać koncesji z prawem wyłączności. Wojewoda miał udzielać je tylko i wyłącznie we własnym zakresie. Obowiązywać one miały do 1 kwietnia 1935 r., a w wyjątkowych wypadkach do 1 kwietnia 1936 r. W przypadkach zaś osób, które posiadały nowe typy wozów, odpowiadających specjalnym wymogom obrony państwa, zalecał udzielenie koncesji na okres od trzech do pięciu lat¹⁷.

W tym samym piśmie pojawiły się zalecenia odnośnie udzielania koncesji. Kluczową kwestią było, wedle ministra, ograniczenie wzajemnej konkurencji między poszczególnymi przedsiębiorstwami na jednej linii. Aby tego uniknąć, należało wydawać pozwolenia na nie więcej niż dwie, a najwyżej trzy trasy. Minister dodawał: „A nawet w razie potrzeby – nie więcej niż jednej koncesji bez prawa wyłączności¹⁸”.

W 1935 r. kwestia udzielania koncesji została dopracowana i całkowicie uregulowana. Nową procedurę koncesyjną nazwano akcją scaleniową lub eliminacyjną, choć to drugie określenie wydaje się być bardziej adekwatne, ponieważ za jej pomocą niejako od nowa zbudowano samochodową politykę koncesyjną, usuwając przy okazji z rynku wielu przedsiębiorców żyjących z płatnego transportu. Wszelkie niezbędne informacje na ten temat zamieszczono w piśmie ministra komunikacji z 16 maja 1935 r., które nazwano „Wytycznymi samochodowej polityki koncesyjnej”. Częściowo zmieniały one i uzupełniały dotychczasowe inne wytyczne obowiązujące przy wydawaniu nowych i przedłużaniu dotychczasowych koncesji. Jak podkreślał minister, należało do nich „ściśle” się stosować, celem „ujednoczenia trybu postępowania w sprawach koncesyjnych”. W dziale ogólnym „wskazó-

¹⁵ APL, UWL WKB, sygn. 28, k. 88-89.

¹⁶ Ibidem, k. 89.

¹⁷ Ibidem, k. 97.

¹⁸ Ibidem, k. 97-98.

wek”, jak je nazywano, m.in. wyszczególniono, jaki powinien być przyszły koncesjonariusz („solidny”, „fachowy” oraz „silny finansowo”). Kluczowy zapis mówił jednak o przyjętej nowej zasadzie: „Jedno przedsiębiorstwo na jednej linii/zespole linii”. Jak tłumaczył minister, chodziło bowiem o to, by zamiast dotychczasowych „rozdrobionych” usług powstały „przedsiębiorstwa silniejsze”. Działania te zaś docelowo podejmowano w celu zbudowania „pewnej całości komunikacyjnej”¹⁹.

Znamienne, że zarazem w zarządzeniu pojawiła się jasna instrukcja, w jaki sposób należało „akcję scaleniową” przeprowadzić. Precyzowano, że na wypadek, gdyby drobni przedsiębiorcy stawiali opór, należało ich „usuwać drogą wykupu”. Jeśli jednak i ten sposób zawiodłby, zalecano udzielanie koncesji tylko tym podmiotom gospodarczym, które posiadały pojazdy wyłącznie nowe. Zdawano bowiem sobie sprawę, że tą metodą można będzie pozbyć się z rynku niechcianych, słabych finansowo przedsiębiorstw²⁰.

Ponieważ w wyżej wspomnianych wytycznych pojawiła się jawna zachęta do wdrażania niemal siłowych rozwiązań, wieści o szerzących się nadużyciach przy udzielaniu koncesji docierały do uszu ministra komunikacji. W swoim piśmie z 19 czerwca 1935 r. ze zdziwieniem pisał on o tym, że zaobserwował, iż niektóre urzędy wojewódzkie nazbyt rygorystycznie stosowały się do rozporządzenia z 16 maja, a nawet drogą przymusu scalały przedsiębiorstwa. W reakcji na tego rodzaju praktyki wystosował pismo, w którym, niejako wbrew swoim uprzednim zaleceniom, napisał:

Zdarzyć się przecież może, że 2 lub 3 solidne przedsiębiorstwa obsługujące jedną linię, mogą się okazać lepsze niż jedno scalone, ale nieharmonizowane. Jeszcze z większą ostrożnością należy podchodzić do scalenia przedsiębiorstw obsługujących sieć linii, zwłaszcza w wypadkach gdy z samego układu tej sieci wykluczona jest niezdrowa konkurencja pomiędzy przedsiębiorstwami. Do każdego zagadnienia scaleniowego należy podchodzić nie tylko z punktu widzenia suchej treści okólnika, lecz również i przede wszystkim – celowości i skutków dla Państwa i w grę wchodzących przedsiębiorstw²¹.

W konkluzjach minister wyraźnie polecił wojewodom, by wydali stosowne okólniki celem zlikwidowania przymusu w prowadzonej akcji scaleniowej. Jednocześnie wytłumaczył, że podstawowym celem przy organizacji płatnego transportu było wyeliminowanie „niezdrowej konkurencji”, jakkolwiek trudno zrozumieć tok rozumowania ministra, który zarazem chciał likwidować rywalizację między przedsiębiorstwami i nie dopuszczać do przymusu w usuwaniu niepasujących do koncepcji scaleniowej właścicieli usług transportowych²².

¹⁹ Ibidem, k. 211-212.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem, k. 223.

²² Ibidem, k. 223-224.

„Afera autobusowa”, „autobusowe pająki” – korupcja w urzędach wojewódzkich i w środowisku polskich autobusiarzy

Sprzeczne wytyczne, jakie wydawał w sprawie koncesji minister komunikacji oraz brak konsekwencji w zwalczaniu niewłaściwych praktyk, o których wspomniano wyżej, utrwaliły raczej i umocniły patologie niż im zapobiegły. W czerwcu 1936 r. polska prasa pisała o tzw. aferze autobusowej polegającej na łapówkarskich praktykach w urzędach wojewódzkich w związku z udzielanymi koncesjami. Inicjatorem korupcyjnej działalności byli członkowie zarządu wspomnianego już Związku Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych w Warszawie²³, którzy włączyli do swojej działalności urzędników z województwa warszawskiego i łódzkiego i innych terenów. Opłaty wynosiły od 3 tys. do 30 tys. zł., a zależały od otrzymywanych przez poszczególne przedsiębiorstwa dochodów. Sposób, w jaki dopuszczano się tych praktyk, nie był skomplikowany – cofano koncesję na przewóz osób/towarów sugerując zarazem, że należało ją zdobyć „inną drogą”²⁴.

Jedną z najważniejszych postaci dla środowiska autobusiarzy–związkowców był S. Kierszys, który pełnił zarazem prestiżową funkcję prezesa Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych w Warszawie. Został wybrany na tę funkcję 19 sierpnia 1934 r. Niewiele wiemy o nim samym. Wedle rejestru handlowego z 1931 r. był on od sierpnia 1930 r. właścicielem Spółki Komunikacyjnej St. Kierszys, J. Siłuch w Parczewie i S-ka. Przedsiębiorstwo przewoziło pasażerów na liniach: Parczew–Włodawa–Lublin–Biała Podlaska. Niewymienionym w nazwie spółki współnikiem był Mikołaj Kuszta z Parczewa. Jan Siłuch pochodził z Wisznic (pow. włodawski)²⁵. W 1938 r. ponownie odnajdujemy Kierszysa w rejestrze handlowym. Tym razem jako właściciela firmy Lubelska Komunikacja Samochodowa Stanisław Kierszys i S-ka, której siedziba znajdowała się przy ul. Królewskiej 6. Wspólnikiem przedsiębiorstwa byli Feliks Charaziński i Icek Pelcman²⁶. Uległa ona likwidacji 14 lutego 1940 r., niemniej sam Kierszys, jako przedsiębiorca transportu przewozowego, przetrwał – w 1941 r. działała w Lublinie jego firma pod nazwą Kraftwagen-Gesellschaft Stanisław Kierszys²⁷.

Sądząc z tematyki podejmowanej na trzecim kongresie przedsiębiorstw samochodowej komunikacji osobowej i towarowej, podczas którego Kierszys został wybrany prezesem wspomnianego Związku (1934 r.), jego specjalizacją była właśnie tematyka koncesyjna. Tytuł referatu, który wówczas wygłosił, brzmiał: *O za-*

²³ Afera nie zaszkodziła prezesowi Związku J. Wierzbowskiemu. W 1938 r. pełnił w jego zarządzie funkcję wiceprezesa. Prezesem był wówczas Stanisław Kierszys. „Autobus. Miesięcznik. Organ Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstwa Samochodowych RP” nr 7, 1938, s. 1.

²⁴ Przykładowo zob.: *Szajka łapowników-szantażystów w Związku Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych na terenie Warszawy i Łodzi*, „Dzień Dobry” nr 159, 1936, s. 3; *Autobusowe pająki omotały sieć dróg całej Polski*, „Dobry Wieczór. Kurjer Czerwony” nr 162, 1936, s. 1.

²⁵ *Obwieszczenia publiczne. Dodatek do Dziennika Urzędowego Ministerstwa Sprawiedliwości*, nr 53a, 1931, s. 26.

²⁶ „Monitor Polski” (dalej: MP), nr 4, 1939, s. 5.

²⁷ „Amtlicher Anzeiger für das Generalgouvernement. Dziennik Urzędowy dla Generalnego Gubernatorstwa”, nr 33, 1943, s. 834-835; „Amtlicher Anzeiger für das Generalgouvernement. Dziennik Urzędowy dla Generalnego Gubernatorstwa” nr 61, 1941, s. 1398.

gadnieniach koncesyjnych w zarobkowych przewozach samochodowych²⁸. Obrady były dość ożywione i skończyły się szeregiem uchwał oraz wniosków. Najważniejszą kwestią było scalenie przedsiębiorstw w celu usunięcia konkurencji na poszczególnych liniach oraz obniżenie o 50% opłat na rzecz państwowego funduszu drogowego od zarobkowych pojazdów mechanicznych. Ponadto postulowano ustawową reglamentację przewozu konnego poza obręb jednej gminy przez zastosowanie rejestracji i pociągnięcie do opłat na fundusz drogowy. Domagano się także wydawania koncesji z terminem nie krótszym niż na 8 lat. W 1937 r. sam prezes wysuwał postulat, by okres ten wydłużyć do 25 lat²⁹.

Choć nie znamy bliżej kulisów działań Kierszysa, to z pewnością była to osoba, do której władza sanacyjna miała duże zaufanie. Nie zostało ono nadszarpnięte przez opisywane w prasie praktyki korupcyjne – Kierszys nadal, mimo doniesień prasowych, sprawował zaszczytne i czołowe funkcje w środowisku samochodowo-autobusowych działaczy. W 1937 r. ukazał się *Zbiór ustaw i rozporządzeń o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi i o czasie pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym* poprzedzony jego przemową³⁰. W sprawie „afery autobusowej” toczyło się wspólne śledztwo prokuratora warszawskiego i łódzkiego. Wgląd do tych materiałów mógłby pozwolić ocenić, czy Kierszys osobiście brał udział w przestępczym procederze, czy też nie³¹. Abstrahując jednak od jego odpowiedzialności, wiele wskazuje na to, że korupcja przybrała jednak duże rozmiary³².

Żydzi lubelscy a „afera autobusowa”

Korupcyjnych praktyk dopatrzoneo się także na Lubelszczyźnie. „Express Lubelski i Wołyński” donosił, że śledztwo prowadzone w tej sprawie objęło również osoby z tego terenu. Tytuł ten potwierdził aresztowanie ówczesnego prezesa Związku Przedsiębiorców Samochodowych w Lublinie – inż. Stanisława Kierszysa³³. Miało nastąpić ono na skutek skarg, jakie złożyli na niego jeden Polak (etnicz-

²⁸ Z kongresu przedsiębiorstw komunikacyjnych, „Kurjer Warszawski”, nr 227, 1934, s. 8. Interesował go także problem konkurencyjności: S. Kierszys, *Zagadnienie konkurencyjne w przewozach samochodowych*, „Autobus” nr 4, 1934, s. 4.

²⁹ *Koń ciągle groźną konkurencją dla auta. Kongres właścicieli autobusów prosi o... pozwolenie na niższą cenę*, „ABC”, nr 231, 1934, s. 5; *Koń ciągle groźną konkurencją dla auta*, „Kurjer Nowogródzki” nr 229, 1934, s. 7; *Ze Zjazdu „Przegląd Czasopism”*, nr 11 (87), 1937, s. 87.

³⁰ S. Sarnowicz, *Zbiór ustaw i rozporządzeń o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi i o czasie pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym*, Warszawa 1937.

³¹ Do maja 1937 r. w Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych w Warszawie działał kurator mecenas Eugeniusz Kuligowski, co świadczy o próbach dyscyplinowania tego środowiska. APL, UWL WKB, sygn. 75, k. 131.

³² „Afera autobusowa”, a szczególnie para przestępcze i mafijne zachowania, które ją stworzyły, przypominają te, które „wypracowało” warszawskie środowisko skupione wokół Tadeusza Siemiątkowskiego, czyli Taty Tasiemki i Józefa Łokietka, zwanego Doktorem Łokietkiem – jednym z najsłynniejszych gangsterów II RP. Tu również duże znaczenie miała bliskość tego kręgu przestępczego z sanacyjnymi elitami władzy, wywodzącymi się z PPS. Zob.: J. Rawicz, *Doktor Łokietek i Tata Tasiemka. Dzieje gangu*, Warszawa 2014.

³³ W 1937 r. Związek ten miał nazwę: Stowarzyszenie Właścicieli Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej na woj. lubelskie. Wówczas członkami zarządu byli: wiceprezes F. Krętowicz, sekretarz St. Janczewski, skarbnik F. Wójcik, członek zarządu I. Pelcman, zastępca członka Wł. Żurawski. APL, UWL WKB, sygn. 75, k. 115.

ny) i dwóch Żydów: Józef Gąsiorowski, Henryk Silberberg oraz Wulf Ajchenbaum³⁴. Zauważalne jest, że Kierszys kierował aż trzema ważnymi podmiotami społeczno-związkowymi na niwie transportu zarobkowego: Związkiem Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych w Warszawie, Związkiem Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych w Warszawie i Związkiem Związku Przedsiębiorców Samochodowych w Lublinie, co nasuwa podejrzenia, że wyznaczony został do zadań monopolizacji tej branży.

O sprawie i o samym Kierszysie napisał również „Lubliner Tugblat”, także informując za innymi dziennikami o jego aresztowaniu. Gazeta warszawski ośrodek zawiadujący procederem nazwała „moralnym bagniskiem”. Jej narracja różniła się jednak od tej prezentowanej w polskiej (chrześcijańskiej) prasie. Mianowicie postawiła tezę, iż łapownictwo, korupcja i wszelkie inne patologie na terenie lubelskim miały wyraźny podtekst antysemicki. Takiej interpretacji sprzyjała wroga Żydom atmosfera w kraju. W latach 1935-1937 przez Polskę przetaczała się antyżydowska fala, którą cechowały liczne ataki, także fizyczne, na Żydów³⁵. Dziennik zasugerował nawet, że antysemicka akcja w dziedzinie transportu samochodowego, wzięwszy pod uwagę cały kraj, dała się dostrzec najwyraźniej właśnie na Lubelszczyźnie. Na ten temat ukazały się w 1936 r. trzy artykuły we wspomnianym „Lubliner Tugblat” w dniach 11, 12 i 18 czerwca³⁶. Pierwszy z nich donosił m.in. o samobójstwie młodego Żyda Sane Kirszenbauma, który po 9 latach stracił koncesję autobusową na linii Lublin-Janów Lubelski:

Jakiś czas trzymał się jeszcze. Musiał jednak ustąpić (...). Za grosze sprzedał swoje autobusy „nowym panom”, a sam koniec końców pozostał bez grosza, stracił wszelką inicjatywność, stał się apatyczny, wpadł w melancholię. Pozostał mu tylko z dawnych czasów rewolwer. Tym oto rewolwerem zastrzelił się w Kraśniku³⁷.

W drugim skupiono się na Kierszysie i jego żydowskim adwersarzu Eli Wolfie Ajchenbaumie. Ten koncesjonariusz, mimo licznych przeciwności, jak przedstawiano, nie poddał się presji i układom, próbując poinformować o niedopuszczalnych praktykach. Jak informowano, bezpośrednio odpowiedzialnym za proceder łapówkarski w Lublinie był niejaki Śmigielski³⁸ – „przybył z Warszawy na lustrację, a lustrował więcej Żydów, jak autobusy”. Rolę pośrednika odgrywał zaś Szmul Rozenberg. Gazeta zamieściła także jednoznaczny charakterystykę Kierszysa, nakreślona przez Ajchenbauma:

³⁴ *Afera autobusowa ogarnęła całą Polskę*, „Express Lubelski i Wołyński” nr 163, 1936, s. 2.

³⁵ Zob. J. Żyndul, *Zajścia antyżydowskie w Polsce w latach 1935-1937*, Warszawa 1994.

³⁶ Wątków tych nie odnajdziemy w fundamentalnej pracy na temat dziennika „Lubliner Tugblat”. Zob. A. Kopcowski, *Wos hert zich in der prowinc? Prasa żydowska na Lubelszczyźnie i jej największy dziennik „Lubliner Tugblat”*, Lublin 2015.

³⁷ *Zelbstmord fun a judischer jungenman*, „Lubliner Tugblat” nr 134, 1936, s. 4.

³⁸ W jednym z protokołów konferencyjnych w sprawie scalenia przedsiębiorstw samochodowych, jakie odbyły się w 1935 r. w UWL, osoba ta nazywana jest „inspektorem, radcą z Ministerstwa Komunikacji”. APL, UWL WKB, sygn. 82, k. 54.

Jest to znana figura na lubelskim „postoju”. Wysoki, barczysty chrześcijanin o czerwonej twarzy z długą żydowską brodą. Był on królem lubelskich autobusiarzy, ostatecznie zaś wyjechał do Warszawy. Swego czasu, gdy autobusiarze-Żydzi mieli jeszcze wpływy w związku ostrzegano ich: nie wybierajcie tego Kierszysa. On was pogrzebie. Ale Żydzi mają zwyczaj powierzania [nieczytelne] właśnie swym grabarzom i Stanisław Kierszys stał się prezesem i grabarzem koncesji żydowskich³⁹.

Sprawa ta przybrała na gruncie lubelskim poważny przebieg. Ajchenbaum składał zeznania na temat korupcji przed sędzią śledczym Grabowskim (brak imienia) w Lublinie. Twierdził, że Kierszys oraz Jan Wroczyński zażądali od niego łapówki w wysokości 5 tys. zł.⁴⁰

Ostatecznie „Lubliner Tugblat” musiał zamieścić sprostowanie odnośnie osoby Kierszysa, w którym pojawiła się kluczowa informacja o jego braku jakichkolwiek związków z aferą autobusową. Jednocześnie redakcja dziennika oświadczyła:

(...) Nie było absolutnie naszą intencją naruszenie godności lub honoru Pana, zaznaczamy, iż skłonni jesteśmy udzielić Panu na łamach naszego pisma jak najdalej idącej satysfakcji oraz wyrażamy przekonanie, iż Sz. P. z uwagi na nasze dobre chęci uzna incydent zaszły za zlikwidowany⁴¹.

Kierszys oczywiście, mając poparcie władz warszawskich, cieszył się nadal szacunkiem wśród elit lubelskich. W 1937 r., jako „przedstawiciel przedsiębiorców lubelskich”, wziął udział w zorganizowanej z wielką pompą uroczystości wręczenia wojewodzie lubelskiemu samochodu sanitarnego jako daru na Fundusz Obrony Narodowej. Darczyńcami był Związek Przedsiębiorców Samochodowych w Lublinie, którym Kierszys kierował⁴².

Radzyń na mapie transportu samochodowego

Dzięki zachowanym aktom Urzędu Wojewódzkiego Lubelskiego możliwe jest przeanalizowanie tras komunikacyjnych transportu zarobkowego, jakie łączyły Radzyń z innymi ośrodkami miejskimi. Wiedza w tej materii ogranicza się do lat 30., ponieważ brakuje materiału źródłowego z lat 20. XX w.

³⁹ *Milionen-afere bej di ojtobusen koncesje*, „Lubliner Tugblat” nr 135, 1936, s. 7.

⁴⁰ *Neje sensacionele pertim arum dem ojtobusen afere*, „Lubliner Tugblat” nr 140, 1936, s. 3. Szerzej o silnej konkurencji między Ajchenbaumem a Południowo-Lubelską Spółką Samochodową w Lublinie. APL, UWL WKB, sygn. 82, k. 35-38.

⁴¹ *Prezes Kerszys iz niszt gewen arestirt*, „Lubliner Tugblat” nr 143, 1936, s. 4.

⁴² *Na Fundusz Obrony Narodowej*, „Kurjer Warszawski”, nr 1937/236, s. 14. W 1937 r. w Wydziale Komunikacyjno-Drogowym UWL pojawił się nowy, bardziej wysublimowany sposób wymuszający od koncesjonariuszy łapówki. Tym razem urząd ten zmuszał ich do wypełniania formularza koncesyjnego na druczkach, które były w posiadaniu tylko i wyłącznie Stowarzyszenia Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych w Lublinie. Praktyki te ministerstwo komunikacji nazwało „szkodzącymi powadze władzy”. APL, UWL WKB, sygn. 75, k. 97-98.

Jeśli chodzi o infrastrukturę służącą komunikacji publicznej, na terenie Radzyna znajdowała się poczekalnia dla podróżnych usytuowana obok postoju autobusowego oraz stacje autobusowe⁴³.

W zakresie przewozu osób na trasy dalsze, z Radzyna przez Kock, Ryki, Garwolin do Warszawy kursowały autobusy. W 1934 r. podania do Komisarjatu Rządu na miasto stołeczne Warszawę o możliwość kursowania na tej linii złożyły Polskie Linie Autobusowe⁴⁴. Z pewnością na trasie Radzyń-Warszawa w tym roku jeździły również autobusy należące do spółki St. Dymiński – Sz. Giwercer (prawdopodobnie kapitał polsko-żydowski). Opuszczały one Warszawę na Placu Broni, jadąc przez roгатkę Grochowską. Firma ta prowadziła linię autobusową także na odcinku Czemierniki-Siedlce⁴⁵. W tym okresie autobusy kursowały również na krótszych liniach, tj. z Kocka przez Radzyń na stację kolejową Bedlno oraz na trasach: Kock-Radzyń-Łuków, a także Czemierniki-Radzyń-Bedlno i Radzyń-Łuków⁴⁶.

Ponadto w Radzynie oferowano usługi taksówkarskie – wspomina o tym dawny, żydowski mieszkaniec miasta:

Koniec ulicy Koziej był połączony aleją z główną ulicą Ostrowiecką. Tu na rogu stał dom Leale Klejman. Była to wdowa, która posiadała ładny sklep z papierosami i tytoniem. Nawiasem mówiąc, jej zięć wprowadził do miasta pierwszą taksówkę, która konkurowała z woźnicami dowożącymi pasażerów na dworzec kolejowy. Pamiętam dobrze radość woźnicy, kiedy [właściciel taksówki] nie wiedział, jak uruchomić silnik i musiał prosić przechodniów, aby go popchnęli⁴⁷

Niestety, w skali całego kraju, a tym bardziej regionu, bardzo mało wiemy o przewoźnikach towarów, w przeciwieństwie do tych przedsiębiorstw samochodowych, które zajmowały się transportem osób. Transport samochodowy towarów odgrywał bowiem szczątkową rolę w ogólnokrajowym przewozie. Jak podawano w fachowej prasie, miał zaledwie 1% udziału w całkowitym transporcie wszystkich produktów. W latach 30. panowała powszechna opinia, że przemysł przewozowy samochodami ciężarowymi był „w zarodku”. Do połowy lat 30. nie prowadzono w tym względzie nawet statystyk, oceniając, że samochodów ciężarowych jest „może zaledwie kilkaset (...) Z tych kilkuset może ze sto uprawia mniej lub więcej stale przewóz towarów między poszczególnymi ośrodkami (ruch pozamiejski), reszta uprawia ten przewóz przygodnie”⁴⁸.

⁴³ Poczekalni ani postoju autobusowego nie było w sąsiednim Międzyrzecu. Znajdował się tam tylko stacja autobusowa. W skali powiatu przystanki autobusowe postawiono zaś tylko w Suchowoli, Kąkolewnicy, Wo-hyniu i Komarówce. APL, UWL WKB, sygn. 75, k. 307.

⁴⁴ Ibidem, sygn. 28, k. 85.

⁴⁵ Ibidem, k. 122-123.

⁴⁶ Ibidem, sygn. 75, k. 6-7.

⁴⁷ I. Chanani, *Na twoich ulicach, Radzynie* [w:] *Sefer Radzyn*, red. I. Zigelman, Tel Awiw 1957, s. 145.

⁴⁸ M. Nestorowicz, art. cyt., s. 232.

Firmy, które trudniły się transportem towarów do 1933 r., nie podlegały koncesjonowaniu, lecz funkcjonowały w drodze zgłoszenia⁴⁹. Znamy zaledwie jednego przewoźnika towarów z Radzyna. Był nim Henoch Gotesdyner⁵⁰ – żydowski mieszkaniec tego miasta, który organizował dostawy produktów do Warszawy. Zajmował się tym od drugiej połowy lat 20⁵¹.

Wspomnijmy także o tym, że w Radzynie działały 3 „warsztaty mechaniczne”, jak je wówczas nazywano, gdzie naprawiano samochody – przy ul. Piłsudskiego 50, oraz dwa przy ul. Międzyrzeckiej 30 i 43. Pierwszy należał do Bolesława Kostrzewskiego, drugi do braci Siennickich⁵², a trzeci do Tadeusza i Mieczysława Laskowskich⁵³.

Na gruncie radzyńskim nowa polityka koncesyjna dała o sobie znać pod koniec 1933 r. W grudniu tego roku w oparciu o art. 4 ustawy z 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi minister komunikacji zastrzegł do swojej dodatkowej kompetencji udzielanie koncesji bez prawa wyłączności na zarobkowy przewóz osób pojazdami mechanicznymi m.in. na linii Lublin–Lubartów–Radzyń–Łuków–Siedlce. Zastrzeżenie to wchodziło w życie od 1 stycznia 1936 r., niemniej w kolejnym piśmie w tej sprawie linia ta nie obejmowała już Radzyna⁵⁴. Były to pierwsze próby budowania systemu koncesyjnego.

Największe znaczenie miała przeprowadzana w całym kraju akcja scaleniowa. W jej wyniku w 1935 r. pozostała tylko jedna spółka, która miała możliwość przewozu osób z i do Radzyna na różnych trasach. Była to Radzyńska Spółka Samochodowa. Należała do Jankiela Danielaka i Chila Goldwasera. Autobusami tego przedsiębiorstwa można było poruszać się na trasach: Siedlce–Kock–Radzyń, Radzyń–Bedno, Radzyń–Międzyrzec, Radzyń–Parczew. Linie te obsługiwała do wygaśnięcia koncesji, ponieważ przymusowo musiała scalić się z Lubartowską Spółką Samochodową⁵⁵. Właściciele starali się odwlec ten moment, kupując wedle wytycznych władz wojewódzkich nowy samochód polskiej marki (Polski Fiat)⁵⁶. W innym dokumencie mowa jest o większej liczbie właścicieli Radzyńskiej Spółki. Oprócz Danielaka i Goldwasera byli to: H. Gotesdyner, Fruchtemberg (brak imienia), Józef Abramowicz Józef, Kopciak (brak imienia). Nazwiska wskazują na polsko-żydowski kapitał⁵⁷. Wspomnijmy, że na fali akcji scaleniowej Radzyń po 1935 r. prawdopodobnie utracił autobusowy kontakt ze stolicą – żadna z firm przewo-

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Hebrajskie imię Henoch („pełny poświęcenia”) w Radzynie było bardzo popularne z uwagi na to, że tak nazywał się jeden z radzyńskich cadyków Henoch Gerszon Lejner. Możemy więc domniemywać, że rodzina, w której się urodził, należała do kręgu jego zwolenników.

⁵¹ Zob. APL, UWL WKB, sygn. 158.

⁵² Prawdopodobnie chodzi o Mariana lub Antoniego. Zob.: D. Magier, *Skorowidz do rejestru mieszkańców miasta Radzyna Podlaskiego z lat 1931-1939*, Radzyń Podlaski-Lublin 2013, s. 234.

⁵³ Tamże, s. 138. Dane o zakładach naprawczych samochodów uwidocznione zostały także w *Polskim Skorowidzu Samochodowym na r. 1938*, Warszawa 1938, s. 170, lecz zawierają błędne dane adresowe wyżej wspomnianych zakładów.

⁵⁴ APL, UWL WKB, sygn. 28, k. 21-22, k. 55.

⁵⁵ W jednym dokumencie Danielak omyłkowo nazwany został Józefem. APL, UWL WKB, sygn. 82, k. 43, 60.

⁵⁶ Ibidem, k. 13.

⁵⁷ Ibidem, k. 43.

wych operująca na kierunku warszawskim nie wykazywała trasy wiodącej przez teren radzyński⁵⁸.

Odnosnie przewozu towarów, te również podlegały koncesji, choć raczej dla zasady niż dla realizacji jakichś bliżej sprecyzowanych celów. Z zachowanych akt wynika jednak, że każdy, kto wiozł tzw. towar specjalny, czyli owoce sezonowe, w tym grzyby, mógł liczyć na przychylność w opiniowaniu koncesji przez Oddział Drogowy Wydziału Komunikacyjno-Drogowego UWL⁵⁹.

Wiemy, że z pewnością w wyniku wprowadzenia systemu koncesyjnego prawo przewozu towarów stracił Henoch Gotesdyner. Jego historia wymaga odrębnego opisu – ilustruje bowiem, jak w skali mikro przebiegał nowy proces koncesjonowania, i jakie miał skutki⁶⁰.

Przypadek Henocha Gotesdynera

Siedziba przedsiębiorstwa Gotesdynera, które cieszyło się w mieście renomą, mieściła się w Radzynie przy ul. Ostrowieckiej⁶¹ 11 wraz z kantorem do zamówień. Działalność prowadził, mając do dyspozycji jeden samochód ciężarowy marki Chevrolet (nr silnika 4984964, nr rejestracyjny pojazdu LB 74705). Ten fakt zaliczał go do elity żydowskiej Radzyna, choć mieszkał raczej skromnie: posiadał tylko część domu drewnianego z jednym pokojem i kuchnią. Był zarazem współwłaścicielem Radzyńskiej Spółki Samochodowej. Prawdopodobnie radzyński kupiec nabył swój samochód od firmy Rau Loewenstein, która weszła w kooperację z General Motors, dzięki czemu w Warszawie uruchomiono m.in. montownię Chevroletów, Opli i Buicków. Typ pojazdu, który posiadał, mógł jednorazowo przewozić towary o wadze do 4706 kg.⁶²

Jesienią 1933 r. do Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Lubelskiego z datą 11 października trafiło podanie od Gotesdynera, który zwracał się w nim o udzielenie koncesji na przewóz towarów pojazdem mechanicznym na okres 8 lat. Koncesja obejmowała skonkretyzowaną trasę: przewóz miał odbywać się na odcinku Radzyń Podlaski–Warszawa na drogach wyszczególnionych na specjalnie przygotowanym przez petenta planie⁶³, uwzględniającym konkretne miejscowości, przez które ciężarówka będzie przejeżdżała. By odbywał się on *lege artis*, obowiązywała go ponadto następująca taryfa drogowa – wynosiła po 5 groszy za km (do 100 km) i po 4 grosze (ponad 100 km). Zamówienia na przewóz towarów z Warszawy miały być przyjmowane pod adresem Nalewki 47⁶⁴, gdzie mieścił się

⁵⁸ Ibidem, sygn. 82, k. 24 i 43.

⁵⁹ Ibidem, sygn. 75, k. 8.

⁶⁰ Ibidem, sygn. 158. Tematyce zdobywania koncesji w nowym trybie poświęcona jest cała teczka. Liczy 114 kart, lecz zawiera wiele kopii i odpisów.

⁶¹ Nazwę tej ulicy w latach 30. zmieniono na Pierackiego.

⁶² APL, UWL WKB, sygn. 158.

⁶³ W załączniku do podania umieszczono 5 takich samych odręcznie i pieczętowanie przygotowanych planów.

⁶⁴ Na Nalewkach 17 znajdowała się siedziba żydowskiego Związku Zawodowego Transportowców (Profesjoneler Farejn fun Transport-Arbeiter). Biblioteka Narodowa, Dokumenty Życia Społecznego – DŻS VIIA 5.

Podanie spotkało się z negatywną reakcją Stowarzyszenia Właścicieli Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej w Lublinie⁷⁰. Jako reprezentacja społeczna, w świetle nowych przepisów mogło ono rekomendować kandydatów do koncesji. W swoim piśmie Stowarzyszenie stwierdziło: „(...) Stawia wniosek na odmówienie udzielenia koncesji petentowi jako nie dającym żadnej gwarancji racjonalnego prowadzenia przedsiębiorstwa”⁷¹.

W jego argumentacji nie pojawiły się jednak żadne istotne fakty, które poddały by w wątpliwość wiarygodność starającego się o koncesję jako osobę finansowo zdolną prowadzić swój biznes. Były to tylko opinie, z których część nie była prawdziwa. Sugerowano przykładowo, iż samochód Gotesdyner posiadał „wspólnie” z Mordką Fruchtsztajnem, próbując insynuować w ten sposób słabość tego przedsiębiorstwa. Wskazywano ponadto, że typ wozu, który posiadał, był stary i powinien zostać zamieniony na „wóz konny produkcji krajowej”. Jednak, jak argumentowano dalej, gdyby jednak petent chciał takowy nabyć, to w opinii Stowarzyszenia nie posiadał on wystarczających środków na jego zakup. Zdezawuowano nie tylko pojazd Gotesdynera, lecz również charakter prowadzonego przedsiębiorstwa – miało ono parać się przewozem doraźnym aniżeli systematycznym i stałym, co oddalało perspektywę otrzymania koncesji⁷².

W innym stylu, merytorycznie, choć także negatywnie, zareagowało Starostwo Radzyńskie. Odpowiedź została przygotowana jeszcze w listopadzie. Pismo wystosował osobiście starosta Henryk Banaszekiewicz. Choć pod względem moralnym, politycznym i majątkowym Gotesdyner był w jego ocenie, „bez zarzutu”, to zarazem nie widział potrzeby podtrzymania koncesji: „Konieczności utrzymania dalszej komunikacji towarowej na linii Radzyń–Warszawa nie ma, gdyż na linii Łuków–Warszawa – dwutorowej PKP – kursuje po kilka pociągów towarowych codziennie”⁷³.

Negatywnie podanie zaopiniował również Wydział Handlowo-Taryfowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. W dniu 20 grudnia napisał, iż przewóz towarów odcinka Warszawa–Kałuszyn–Siedlce–Łuków i Warszawa–Garwolin–Ryki powinien być realizowany w inny sposób, tj. przez transport kolejowy: „(...) Potrzeby komunikacyjne ludności zamieszkałej na obszarach ciężenia do tych tras zaspokajane są przez kolej w mierze odpowiedniej wymogom gospodarczym”. Odmowa wynikała także z tego, iż kolej państwowa projektowała linię na trasie Warszawa–Łuków–Radzyń i Warszawa–Ryki–Kock–Radzyń. W drugim swoim piśmie Wydział wyrażał się jednak pozytywnie o udzieleniu koncesji, lecz tylko na trasie Radzyń–Łuków i ewentualnie Radzyń–Ryki⁷⁴. Decydujący głos w sprawie koncesji miała również Izba Handlowo-Przemysłowa w Lublinie, która już 18 listopada wydała zgodę, pisząc, że „utrzymanie komunikacji towarowej autobusami jest z punktu widzenia gospodarczego celowe (...) Izba nie otrzymała ujemnych danych”⁷⁵.

⁷⁰ Nie znamy daty tego pisma z uwagi na uszkodzenie papieru w górnym prawym rogu.

⁷¹ APL, UWL WKB, sygn. 158.

⁷² Ibidem.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ Ibidem.

Pozostałe podmioty, których opinie były wiążące, także nie wyrażały przeciwwskazań. W dniu 29 listopada 1933 r. Szefostwo Samochodowe Dowództwa Okręgu Korpusu nr 2, wyrażając zgodę zastrzegło jednak, że w razie uruchomienia większej liczby samochodów, petent winien nabyć samochody pochodzące z polskiej wytwórczości, jak Polski Fiat, Saurer i Ursus. Decyzję podpisał major sam. Piotr Rudzki jako szef Służby Samochodowej Okręgu nr 2. Z 9 grudnia pochodzi natomiast zgoda wydana przez Urząd Wojewódzki Warszawski podpisana przez inż. H. Podhorodeńskiego – Radcę Budownictwa w tym urzędzie⁷⁶.

Ostatecznie Gotesdyner, po pół roku oczekiwania, otrzymał koncesję. Przed jej wydaniem przyszły koncesjonariusz musiał komisyjnie wykazać, iż posiadał własne pojazdy oraz złożyć w UWL polisę Zakładu Ubezpieczeń, stwierdzającą ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikłe z przewożenia cudzej własności (194 zł), a także dowód uiszczenia pierwszej składki za ubezpieczenie. Równocześnie należało okazać dokument zaświadczający uregulowanie wszelkich zaległych opłat na Państwowy Fundusz Drogowy. Polisę wydawało Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych Właścicieli Pojazdów Mechanicznych w Warszawie (Marszałkowska 74) przez lubelskiego agenta, tj. Stowarzyszenie Właścicieli Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej⁷⁷.

By wszelkie formalności zostały dopełnione, przy końcu procedury koncesyjnej, na początku kwietnia 1934 r., Gotesdyner w trybie pilnym został wezwany na godz. 8.00 rano do Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego UWL przed oblicze komisji oględzinowej w celu technicznego przeglądu samochodu. Po wykonaniu tej czynności Gotesdyner otrzymał w dniu 7 kwietnia 1934 r. koncesję na jeden rok. Koncesjonariusz zobowiązany został do rozpoczęcia wykonania przewozu najpóźniej do 18 kwietnia⁷⁸.

Po uzyskaniu koncesji należało prowadzić księgi przewozowe i stosować przy przesyłkach towarów dokumenty przewozowe. Oprócz tego koncesja wskazywała na obowiązek prowadzenia statystyki ruchu towarowego, która obejmowała: ilość odbytych kursów, wykaz tonażu towarów, rodzaj towarów, a także statystykę wypadków. Zapisy te należało wprowadzać do księgi kursów dla obsługiwanego obszaru i przedstawiać ją UWL. Koncesja równała się ponadto przyjęciu na siebie obowiązku przewożenia „ze słusznym wynagrodzeniem” ładunku pocztowego przy każdym kursie na żądanie właściwej dyrekcji poczt i telegrafów, a gdyby zaszła taka potrzeba, także konwojentów poczty, którym zostałyby powierzony nadzór nad przesyłkami pocztowymi. Z obowiązkiem tym wiązała się konieczność „urządzenia na swój koszt odpowiedniego przedziału lub schowka na cenniejszy ładunek pocztowy wedle wskazówek właściwej Dyrekcji Poczty i Telegrafów”⁷⁹.

Ponieważ dokument koncesyjny obowiązywał tylko rok, a nie, jak w swoim pierwszym podaniu prosił Gotesdyner, 8 lat – 21 marca 1935 r. zwrócił się on

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

do tego samego urzędu co uprzednio o przedłużeniu koncesji i prosił, by obowiązywała ona do 23 kwietnia 1936 r., czyli ponownie na rok. Argumentował:

Przedsiębiorstwo komunikacyjno-przewozowe prowadzę od kilku lat i zawsze zgodnie z obowiązującymi przepisami podatki i świadczenia na PFDr [Państwowy Fundusz Drogowy] opłacam w terminach, co też i nadal czynić będę. Niniejszem zobowiązuję się do ścisłego przestrzegania i zastosowania się do wszelkich wydanych rozporządzeń w przyszłości. Przedsiębiorstwo swoje prowadzę ku zupełnemu zadowoleniu korzystających z niego i nigdy żadnej skargi na mnie nie wnoszono⁸⁰.

Jako dodatkowy argument podał fakt, iż z przedsiębiorstwa utrzymywał liczną rodzinę i jednego pracownika. Podanie poskutkowało jednak przedłużeniem koncesji tylko do 30 czerwca 1935 r., czyli skrócono mu okres jej obowiązywania z jednego roku do trzech miesięcy (poprzednia koncesja wygasła w kwietniu)⁸¹.

W kolejnym podaniu Gotesdyner, orientując się w zmianach w zakresie polityki koncesyjnej, nie określał więc już okresu, na jaki obowiązywać miała koncesja, lecz prosił o pozwolenie przedłużenia na „dalszy okres czasu”. Zmieniła się zatem jego pozycja jako petenta – nie chodziło już o otrzymanie koncesji na skonkretyzowany czas, lecz o otrzymanie w ogóle zgody na kontynuowanie działalności przedsiębiorstwa. Odczuć można było to w sformułowaniach, jakie dobierał w pismach. Gdy ponownie koncesja wygasła mu 30 września 1935 r., kupiec prosił o wydanie zgody „na przedłużenie ważności jej do dnia według uznania”. Wówczas otrzymał je do dnia 31 grudnia 1935 r. Za kolejne trzy miesiące również wydano przedłużenie – do 31 marca 1936 r.⁸², następnie do 30 czerwca i do 30 września tego roku. Ostatni odnotowany dokument pochodzi z 31 grudnia 1936 r. Na tym korespondencja kończy się. Wykazy przedsiębiorstw zarobkowych przewozu towarów województwa lubelskiego z 1937 r. i lat kolejnych nie notują nikogo z mieszkańców Radzyna, co oznacza że przedsiębiorstwo Gotesdynera upadło⁸³.

Lista koncesyjna przewoźników osób i towarów z 1937 r. obejmuje zaledwie 84 osoby, a dane za rok 1939 mówią o 87 koncesjonariuszach. Tuż przed wybuchem II wojny większość przewoźników towarów z Lubelszczyzny była chrześcijanami (52 osoby), następną grupę tworzyli Żydzi (29 osób). Tylko sześć przedsiębiorstw miała mieszany polsko-żydowski kapitał. W tym okresie w ramach koncesji wydanych przez UWL po polskich drogach jeździło zaledwie 139 pojazdów mechanicznych, z czego 74 marki Chevrolett i 64 marki Polski Fiat⁸⁴.

Dogłębne badania mogłyby szerzej ukazać, w jakim stopniu działania zmierzające do wprowadzenia restrykcyjnie rozumianych koncesji miały spowodować eliminację Żydów z rynku autobusowego i przewozu towarów. Należałoby w tym celu porównać statystyki właścicieli przedsiębiorstw przewozowych dla

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Ibidem.

⁸² Ibidem, sygn. 36, k. 6.

⁸³ Ibidem, sygn. 158.

⁸⁴ Ibidem, sygn. 101 i 113.

województwa lubelskiego, z uwzględnieniem narodowości przed i po 1937 r. W niniejszym artykule jedynie zasygnalizowano problem. Niewątpliwie brak transparentnych reguł udzielania koncesji i korupcja w urzędzie wojewódzkim będą tu okolicznościami, które stanowią dość istotny kontekst, bez którego analizowanie ewentualnych przejawów antysemityzmu na niwie zarobkowego transportu na Lubelszczyźnie, oddali nas raczej od prawdy niż do niej zbliży.

BIBLIOGRAFIA CYTOWAŃ:

- Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce 1918-1939*, Warszawa 1982.
- Chanani I., *Na twoich ulicach, Radzyniu* [w:] *Sefer Radzyn*, red. I. Zigelman, Tel Awiw 1957.
- Heydel A., *Interwencjonizm* [w:] *Encyklopedia nauk politycznych*, red. E.J. Reyman, t. 2, Warszawa 1937.
- Landau Z., Roszkowski W., *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995.
- Kaliński J., *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 r.* [w:] *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
- Kaliński J., Liberadzki B., *Transport w Polsce w latach 1918-1978*, Warszawa 1986.
- Kołaczkowski B., *Ewolucja administracyjno-prawnej regulacji korzystania z dróg publicznych w II RP*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, z. 4, 2000, s. 61-70.
- Konarski M., *Świadczenia na rzecz Oborny państwa w okresie II Rzeczypospolitej (1918-1939) na przykładzie obowiązku odstępowania środków transportowych*, „Studia Społeczne”, nr 1, 2021, s. 65-110.
- Kopciowski A., *Was hert zich in der prowinc? Prasa żydowska na Lubelszczyźnie i jej największy dziennik*, „Lubliner Tugblat”, Lublin 2015.
- Majcher-Ociesa E., *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019.
- Majcher-Ociesa E., *Interwencjonizm państwowy w przemyśle na łamach „Polski Gospodarcej” z lat 1930-1939*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica”, t. XIV, 2013, s. 127-134.
- Magier D., *Skorowidz do rejestru mieszkańców miasta Radzynia Podlaskiego z lat 1931-1939*, Radzyń Podlaski-Lublin 2013.
- Majcher-Ociesa E., *Relacje między przemysłowcami a administracją państwową w województwie kieleckim w latach 1919–1939* [w:] *Metamorfozy społeczne. Państwo i społeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, red. J. Żarnowski, t. 8, Warszawa 2014, s. 259-273.
- Nestorowicz M., *Ruch samochodowy w Polsce*, „Inżynier Kolejowy”, nr 9, 1933, s. 229.
- Rawicz J., *Doktor Łokietek i Tata Tasiemka. Dzieje gangu*, Warszawa 2014.
- Rummel A., *Polskie konstrukcje licencyjne i motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985.
- Sarnowiec S., *Zbiór ustaw i rozporządzeń o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi i o czasie pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym*, Warszawa 1937.
- Sypniewski D., *Wprowadzenie* [w:] *Ograniczenia wolności podejmowania działalności gospodarczej. Monografia prawnicza*, red. D. Sypniewski, U. Legierska, A. Małkowska, 2016.
- Żyndul J., *Zajścia antyżydowskie w Polsce w latach 1935-1937*, Warszawa 1994.