

Wojciech Chudzik

Inwestycje w zakresie komunikacji i transportu drogowego w Centralnym Okręgu Przemysłowym (1936-1939) : plany i realizacja

Rocznik Lubelski 42, 105-117

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WOJCIECH CHUDZIK

Lublin

Inwestycje w zakresie komunikacji i transportu drogowego w Centralnym Okręgu Przemysłowym (1936–1939) – plany i realizacja

.....

Plan i realizacja budowy COP stanowiły przedsięwzięcie dotyczące wielu gałęzi gospodarki i innych sfer pokrewnych. Naczelnym celem inwestycyjnym była rozbudowa przemysłu, w szczególności zbrojeniowego. Poruszona w artykule problematyka rozbudowy sieci drogowej była jedną z tych dziedzin, której kierunki rozwoju w znacznej mierze determinował proces industrializacji. Polityka komunikacyjna w COP miała charakter planowy i ambitny. Ograniczone zasoby finansowe były czynnikiem zawężającym bieżące możliwości realizacji inwestycji, dlatego spory zakres planów pozostało na etapie postulatów. Bieżące potrzeby społeczne i gospodarcze, niezależnie od rozwoju dróg, przyczyniły się do wzrostu zapotrzebowania na dodatkowe połączenia dla transportu samochodowego (towarowego i osobowego). Tworzono również nowe połączenia przewozowe, także w skali lokalnej, czego przykład stanowił rozwój komunikacji miejskiej w Lublinie.

Słowa kluczowe: komunikacja drogowa, transport drogowy, Centralny Okręg Przemysłowy, Druga Rzeczpospolita, historia transportu

.....

Zagadnienia związane z komunikacją i transportem drogowym stanowią współcześnie jeden z najważniejszych czynników wpływających na procesy ekonomiczne. Dynamika i proces modernizacji życia społeczno-gospodarczego w dużej mierze zależą od stanu sieci dróg. Poziom zaawansowania ich konstrukcji w połączeniu z jakością środków transportu warunkuje szybkość, z jaką może następować wymiana towarów i usług oraz wzrost inwestycji. Oddziałuje to także bezpośrednio na człowieka, który w zależności od tego, w jakim tempie i jak daleko może podróżować, ma określone możliwości poznawania świata czy też kontaktu z innymi ludźmi. Dostępne formy przemieszczania się przekładają się również na sposób gospodarowania czasem oraz na takie kwestie, jak warunki dojazdu do pracy czy prowadzenia własnej działalności gospodarczej¹.

Należy podkreślić, że w czasie zaborów, w stosunku do okresu I Rzeczypospolitej, zdynamizowany został proces rozwoju dróg kołowych na ziemiach polskich, przy czym na poszczegól-

1 Teofil Bissaga w 1938 r. wyjaśniał, iż „komunikacją nazywamy wszelkie sposoby przekazywania na odległość wiadomości oraz przewozu ludzi i dóbr z jednego miejsca na drugie w czasie najkrótszym. Istotą komunikacji jest dążenie ludzkości do pokonania w granicach możliwie bezpiecznych i wygodnych, z zapewnieniem szybkości i punktualności oraz jednakowej przystępności dla wszystkich”. Zob. T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938, s. 60.

nych terenach przebiegał z różnym nasileniem². Trzeba sobie jednak zdawać sprawę, że w prowadzeniu polityki komunikacyjnej państwa zaborcze kierowały się partykularnymi interesami, które dość często w sposób celowy przeciwstawiały się integracji gospodarczej poszczególnych części polskich terytoriów. Taka postawa trzech różnych organizmów państwowych przyczyniała się, z niewielkimi wyjątkami, do powstania pustki komunikacyjnej na granicy między zaborami³. Po odzyskaniu niepodległości należało ten problem rozwiązać. Ważnym krokiem w tym procesie była budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP), którego serce położone było w widłach Wisły i Sanu⁴. W 1939 r. podkreślono, że „wspólnym wysiłkiem Państwa oraz samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych”⁵ powiększono sieć dróg twardych w Polsce o ok. 30%, podnosząc jej gęstość z ok. 11 km/100 km² do przeszło 16 km/100 km². Komunikacja samochodowa w Polsce nie uzyskała takich rozmiarów, jak w krajach zachodniej Europy, jednak znaczenie w stosunku do kolejnictwa stopniowo wzrastało⁶.

Decyzję o budowie COP-u przyjęto w Sejmie w lutym 1937 r. Terytorium Okręgu podzielono na trzy rejony: „A” – kielecki (surowcowy), „B” – lubelski (aprowizacyjny) i „C” – sandomierski (przemysłu przetwórczego). Funkcje te nie były bezwzględnie rozgraniczone i w praktyce częściowo się przenikały. Kwestia komunikacyjna stanowiła jeden z kluczowych elementów planu inwestycyjnego COP. Celem niniejszego artykułu jest próba charakterystyki problemu rozwoju komunikacji drogowej i transportu w związku z realizacją tej największej inwestycji Drugiej Rzeczypospolitej. Do tej pory nikt całościowo nie opisał tej kwestii. Najważniejszą pozycją, częściowo wyczerpującą interesującą mnie tematykę, jest książka Jerzego Gołębiowskiego pt. *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*⁷. W pracy tej nie zostały jednak podane informacje o niektórych projektowanych trasach, a także nie podjęto próby analizy problemu transportu osobowego i towarowego. Niemniej monografia ta stała ważnym źródłem danych w badaniach nad tą problematyką⁸.

W niniejszym artykule zastosowałem metodę badawczą zaproponowaną przez Tadeusza Hoffa, stanowiącą połączenie dwóch innych: branżowo-ekonomicznej oraz regionalnej⁹. Tekst mimo iż dotyczy terytorium COP, nie ogranicza się tematycznie tylko do niego, bowiem planowane na jego obszarze połączenia komunikacyjne stanowiły integralny element projektowanego układu komunikacyjnego całego kraju.

U progu odzyskania niepodległości w miarę korzystnie (jak na polskie uwarunkowania) rozwinięta sieć dróg kołowych występowała jedynie w rejonie „C” (poza widłami Wisły i Sanu). W zasadzie większość istniejących szos nie miała odpowiedniej nawierzchni. Pań-

2 J. Kaliński, B. Liberadzki, *Zarys dziejów transportu lądowego w Polsce XIX i XX wieku*, Warszawa 1974, s. 26.

3 S. Rodkiewicz, J. Królikowski, *Rozwój dróg polskich na przestrzeni wieków*, [w:] *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, red. S. Faecher, S. Peters, Kraków 1939, s. 391.

4 A. Wielopolski, *Zarys dziejów transportu*, Szczecin 1969, s. 87.

5 E. Poł, W. Skalmowski, L. Tylbor, J. Sanocki, *Budowa dróg i mostów*, [w:] *20-lecie komunikacji...*, s. 394.

6 M. Łopuszyński, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939, s. 68.

7 Zob. J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000.

8 Wykorzystałem również rozmaite opracowania, w których pojawiały się istotne pojedyncze informacje uzupełniające. Wśród najważniejszych tytułów prasowych, z których pozyskano dane do niniejszego artykułu, należy wymienić „COP”, „Polskę Zbrojną” i „Codzienną Gazetę Handlową”. Bardzo ważną rolę odegrały też źródła archiwalne pochodzące z różnych instytucji. Szczególnie istotne stały się przechowywane w Archiwum Narodowym w Krakowie sprawozdania Ekspozytury Biura Krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Rzeszowie (instytucji utworzonej specjalnie na potrzeby południowej części COP). W dokumentach tych znajdują się informacje na temat wniosków o utworzenie przedsiębiorstw transportu towarowego i osobowego. Duże znaczenie miały także dwa zbiory przedwojenne: *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej* oraz *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego 1938 r.* (red. L. Borowski, Warszawa 1939).

9 T. Hoff, *Geografia łączności Polski*, Lublin–Rzeszów 1981, s. 27–28.

stwo i samorządy musiały podejmować wiele wysiłków zmierzających do poprawy ich stanu. Do momentu ogłoszenia budowy COP najintensywniejsze prace modernizacyjne prowadzono w rejonach „A” i „B”, wyprzedzając znacznie pod tym względem inwestycje drogowe realizowane w rejonie „C”¹⁰. Zły stan sieci dróg kołowych w COP położonych wzdłuż Wisły i Sanu niekoniecznie trzeba potwierdzać za pomocą liczb. Wystarczy przytoczyć relację Jerzego Zbigniewa Ostrowskiego z jego podróży po terenie COP. Wspomnienia, o których mowa, zawarł w swojej pracy *Widły Wisły i Sanu*¹¹, która jest jednym z najważniejszych publicystycznych dzieł poświęconych wielkiej inwestycji Drugiej Rzeczypospolitej. W jednym z fragmentów wyraził negatywną ocenę stanu połączeń komunikacyjnych łączących brzegi Wisły i Sanu, pisząc: „Zwłaszcza na granicy dawnych zaborów dzieją się horrenda. Co tu gadać o zjednoczeniu, zgojonych bliznach i żywym ciele, kiedy między tak zwaną Galicją i tak zwanym Królestwem urywa się szosa na dwadzieścia parę kilometrów. I to nie w jednym miejscu: między Rozwadowem a Kraśnikiem, Niskiem a Janowem i Biłgorajem a Tarnogórą czy Sieniawą”¹². W „Gazecie Polskiej” podano natomiast informację, że mosty stanowiące część dróg kołowych na Wiśle i Sanie na terenie COP oddalone były od siebie przeciętnie o 70 km¹³. Szacowano, iż koszt budowy większych wiaduktów w COP wyniesie ok. 20 mln zł¹⁴.

Ze względu na fatalną kondycję dróg kołowych wciąż istotnym środkiem lokomocji używanym do świadczenia usług transportowych był zaprzęg konny¹⁵. Stan jezdni w COP był na tyle zły, że niejednokrotnie bardziej opłacał się dowóz produktów żywnościowych z odleglejszych miejscowości koleją, aniżeli dostarczanie ich od okolicznych wytwórców przy wykorzystaniu komunikacji samochodowej¹⁶. W „Przeglądzie Samorządowym” podkreślono, że to intensywny transport materiałów budowlanych w COP przyczynił się w znacznej mierze do zdewastowania miejscowych dróg kołowych¹⁷. Fakt ten potwierdzano na łamach „Polski Gospodarczej”, informując, że „jakość dróg w COP – z wyjątkiem niektórych tylko odcinków – nie odpowiada potrzebom ruchu samochodowego. Ani jeden szlak główny jako całość nie posiada dobrej nawierzchni przystosowanej do ruchu samochodowego”¹⁸. W takiej sytuacji inż. Władysław Tryliński podczas IV Polskiego Kongresu Drogowego w 1938 r. podkreślił, że „uprzemysłowienie Okręgu Centralnego należy rozpocząć od budowy dróg, [gdyż] obniża się wtedy koszty budowy fabryk, a przemysł otrzyma podstawy rozwoju”¹⁹. Przewidywania te potwierdził wiceminister komunikacji Julian Marian Piasecki, który obliczył, że dzięki zapewnieniu odpowiedniej sieci dróg kołowych koszt realizacji inwestycji w COP mógłby spaść nawet o 25%²⁰.

10 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 234–237.

11 J.Z. Ostrowski, *Widły Wisły i Sanu*, Warszawa 1938.

12 *Ibidem*, s. 33.

13 *Potrzeby komunikacyjne COP*, „Gazeta Polska” 1938, nr 207, s. 5; T. Bissaga, *op. cit.*, s. 213.

14 *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego...*, s. 32.

15 M. Nowak, *Problemy rozbudowy południowej części Centralnego Okręgu Przemysłowego na łamach periodyku „COP” (1938–1939)*, [w:] *W nieustannej trosce o polską diaspore. Tom studiów historycznych i politologicznych dedykowany Księdzu Arcybiskupowi Szczepanowi Wesołemu*, red. R. Nir, M. Szczerbiński, K. Wasilewski, Gorzów Wielkopolski 2012, s. 289; M. Tarchalski, *Kolejnictwo a inne dziedziny transportu w latach 1918–1939*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie” 1995, nr 51, s. 36.

16 Z. Goliszewski, *Podstawy rolniczej produkcji COP*, „Naród i Państwo” 1938, nr 23–24, s. 8.

17 *Możliwości inwestycyjne związków samorządowych województwa krakowskiego w roku 1938/9*, „Przegląd Samorządowy” 1938, nr 5, s. 13.

18 S.K., *Inwestycje komunikacyjne w związku z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Polska Gospodarcza” 1938, z. 13, s. 521.

19 *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego...*, s. 16.

20 M. Wańkowicz, *COP: ognisko siły – Centralny Okręg Przemysłowy*, Warszawa 1938, s. 140.

Projekty sieci dróg kołowych w COP opracowywały: Biuro Planowania Krajowego przy Gabinetie Ministra Skarbu oraz Ministerstwo Komunikacji. Swoje postulaty wysuwały również władze wojskowe. Kierunki dróg kołowych programowano tak, aby korespondowały one z układem projektowanej sieci kolejowej. Ich główny węzeł komunikacyjny miał być zlokalizowany w rejonie Sandomierza. Jednym z ważniejszych elementów planu był zamiar przystosowania do nowych warunków gospodarczych trasy biegnącej z Lublina do Niska przez Kraśnik i Janów Lubelski. Istotną funkcję miała pełnić natomiast przewidywana linia z Sandomierza do Włodzimierza Wołyńskiego²¹. Ze względu na poważne potrzeby komunikacyjne rodzących się ośrodków miejsko-przemysłowych²² zamierzano m.in. doprowadzić drogę bitą łączącą tereny, na których zlokalizowano Państwową Wytwórnę Prochu i Materiałów Kruszących w Krajowicach, z trasą Jasło–Kołaczyce²³. Należy przy tym zaznaczyć, iż realizacja planów obejmujących budowę dróg kołowych często zależała od tego, czy zamierzano na danym terytorium wykonywać jakieś inwestycje przemysłowe.

W 1937 r. nieopodal powstającej Wytwórni Amunicji nr 3 w Majdanie-Dębie zmodernizowano i ułożono 16 km dróg z twardą nawierzchnią (m.in. te, które łączyły wytwórnę z osiedlem i trasą Rzeszów–Tarnobrzeg). Z kolei bezpośrednio na terenie Zakładów Południowych w Stalowej Woli oraz w ich rejonie ułożono 15 km dróg²⁴. Dokonano odnowienia 10–kilometrowej trasy Kraśnik–Urzędów, co pozwoliło na odpowiednie zespolenie linii Lublin–Annopol z Państwową Fabryką Amunicji nr 2 w Dąbrowie-Borze. Ostatni z wymienionych obiektów połączono natomiast 3–kilometrową drogą z osiedlem fabrycznym. Dzięki wybudowaniu 8–kilometrowego połączenia Niemce–Jawidz udało się powiązać powstającą Państwową Fabrykę Amunicji nr 5 w Jawidzu z trasą Lublin–Lubarów. Utworzono również 5 km szosy łączącej teren, na którym zlokalizowano oddział Państwowych Zakładów Tele- i Radiotechnicznych w Poniatowej, z linią Opole Lubelskie–Kazimierz Dolny²⁵, a na drodze między Białobrzegami a Radomiem położono asfalt²⁶. Realizowano ponadto działania związane z powstaniem trasy z Lublina do Łucka przez Kijany i Jawidz²⁷.

Już na samym początku lat trzydziestych, gdy zakończono budowę Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, pojawiła się pilna potrzeba stworzenia jezdni łączącej Mościce z Tarnowem (przez Chyszów). Do jej ułożenia wykorzystano słabszej jakości kamień łamany z Dunajca i dlatego w związku z intensywnym ruchem komunikacyjno-transportowym linia ta wymagała ciągłych remontów. W 1937 r. dostrzeżono konieczność radykalnej przebudowy drogi i zmiany dotychczasowej nawierzchni na kostkę porfirową lub bazaltową²⁸. Informację o planowanych działaniach w zakresie modernizacji tego odcinka

21 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 238, 240, 242.

22 *Ibidem*, s. 241.

23 *Ibidem*.

24 *Ibidem*.

25 *Ibidem*, s. 242.

26 *Ibidem*, s. 244.

27 M. Furtak, *COP. Centralny Okręg Przemysłowy (COP) 1936–1939. Architektura i urbanistyka. Kraj, region, miasto, fabryka, osiedle, budynek*, Kraków–Łódź 2014, s. 279.

28 Archiwum Narodowe w Krakowie [dalej: AN Kraków], Oddział w Tarnowie [dalej: OwT], Gmina Mościce, sygn. GmM67, Pismo Przewodniczącego Wydziału Powiatowego w Tarnowie Mieczysława Syski do Wojewody Krakowskiego, Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy w Krakowie, Dyrektora Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i Zarządu Miejskiego w Tarnowie z 23 X 1937 r. w sprawie zorganizowania porozumienia w przedmiocie wybrukowania drogi Tarnów–Chyszów–Mościce, k. 409.

znajdujemy w dodatkowym preliminarzu budżetowym Powiatowego Związku Samorządowego w Tarnowie na 1938/39 rok budżetowy²⁹.

W 1938 r. dokonano modernizacji szosy z Rozwadowa do Niska zniszczonej przez intensywny transport. Wskutek tej przebudowy ruch kołowy między Niskiem, Stalową Wolą, Rozwadowem i Sandomierzem odbywał się przez Przyszów, co sprawiało, że podróż z Niska do Stalowej Woli i Rozwadowa wydłużyła się o 13 km. Utworzono również ważną drogę Mielec–Kolbuszowa. Udało się częściowo ukończyć budowę linii Janów Lubelski–Nisko³⁰. Znaczej destrukcji uległa jezdnia Nisko–Rzeszów, a w szczególności jej odcinek między Niskiem a Sokołowem Małopolskim, dlatego planowano jej wyremontowanie. Przeprowadzono roboty ziemne pod budowę linii Sokołów Małopolski–Leżajsk, a także sporządzono projekt trasy Bojanów–Jeżowe. Zmodernizowano fragmenty dróg Rożnów–Nowy Sącz³¹, Kielce–Radom i Kielce–Chęciny. Na jezdni łączącej Kielce, Busko-Zdrój oraz Tarnów rozpoczęto kładzenie nawierzchni bitumicznej. Podjęto także działania zmierzające do stworzenia mostu w Szczucinie. Odcinek drogi Warszawa–Lublin–Lwów ciągnący się między Lublinem a wiaduktem na rzece Wieprz wyłożono asfaltem³². Dokonywano nasypów i realizowano prace niwelacyjne pod budowę trasy Kurozwęki–Staszów, dzięki której uzyskano by dogodne połączenie Sandomierza z Kielcami. W międzyczasie pojawiła się potrzeba prostowania osi drogowej, co wiązało się z koniecznością wywłaszczenia dodatkowych terenów. Nie napotkano na żadne opory ze strony miejscowej ludności i już w kolejnym roku planowano pokrycie jezdni odpowiednią nawierzchnią. Realizowano ponadto inwestycje na trasie Słupia–Nowy Korczyn³³ i Mirzec–Trębowiec–Wierzbica–Radom³⁴. Oddano również do użytku trasę Działoszyce–Pińczów. W powiecie sandomierskim i opatowskim modernizowano odcinki gruntowe takie, jak: Sandomierz–Opatów, Sandomierz–Ożarów czy inne, położone w okolicach Połańca i Osieka. Tworzono drogę Lipnik–Klimontów–Bogoria. Konstruowano most na rzece Opatówce. Budowano szosę z Zamościa do Hrubieszowa, która miała stanowić fragment planowanej jezdni kołowej wiążącej Śląsk z Wołyniem. Przebudowywano drogę gruntową z Biłgoraja do Sieniawy (fragment trasy wojewódzkiej z Lublina do Przeworska). Sam Powiatowy Związek Samorządowy w Biłgoraju przeznaczył na tę inwestycję 86 998,33 zł w roku budżetowym 1937/38 (w tym 15 tys. zł z dotacji od Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie). Rozpoczęto ponadto budowę mostu w Ubieszynie³⁵.

29 AN Kraków, OwT, Wydział Powiatowy w Tarnowie, sygn. PRWT6, Tarnowski Powiatowy Związek Samorządowy. Województwo krakowskie. Budżet administracyjny dodatkowy na rok 1938/39, [b.p.].

30 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 243; *Nowa arteria komunikacyjna*, „COP” 1938, nr 21, s. 9; *Dalsza rozbudowa Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Nowiny” 1939, nr 39, s. 2.

31 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 244; Archiwum Akt Nowych [dalej: AAN], Ministerstwo Komunikacji w Warszawie 1922–1939 [dalej: MKW], sygn. 1966, Pismo Zakładów Południowych do Departamentu Dróg Kołowych w Ministerstwie Komunikacji z 8 III 1938 r., k. 4.

32 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 244; (jb), *Budowa dróg i mostów w COP*, „Polska Zbrojna” 1939, nr 74, s. 6.

33 AAN, Związek Powiatów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie [dalej: ZPRP], sygn. 178, Stopnicki Powiatowy Związek Samorządowy. Sprawozdanie roczne rachunkowe za rok 1937/38, k. 98.

34 Archiwum Państwowe w Kielcach [dalej: AP Kielce], Urząd Wojewódzki Kielecki I [dalej: UWK I], sygn. 5249, Hżecki Powiatowy Związek Samorządowy. Województwo Kieleckie. Wykaz wydatków budżetowych faktycznie wykonanych w okresie sprawozdawczym od 1 IV 1938 r. do 31 III 1939 r., k. 23; AAN, MKW, sygn. 1967, Stan realizacji planu rozbudowy dróg państwowych i samorządowych województwa kieleckiego na dzień 1 XI 1936 r., k. 18.

35 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 244–245; AAN, ZPRP, sygn. 271, Biłgorajski Powiatowy Związek Samorządowy. Sprawozdanie rachunkowe z wykonania budżetu za 1937/38 r., [b.p.]; AP Kielce, UWK I, sygn. 5465, Powiatowy Związek Samorządowy w Sandomierzu. Wykaz wydatków faktycznie wykonanych i do-

Zamierzano także utworzyć linię łączącą Warszawską Odlewnię Metali Półszlachetnych Erazma Mieszcząńskiego i Tadeusza Jaroszyńskiego w Gorzycach z traktem Tarnów–Mielec–Sandomierz. W planach było też ułożenie kamiennej nawierzchni na odcinkach Gorzyce–Antoniów i Majdan–Baranów Sandomierski³⁶. Realizowano prace inwestycyjne przy doprowadzeniu drogi kołowej do Państwowych Zakładów Lotniczych w Mielcu³⁷. Wraz z końcem listopada 1938 r. w powiecie puławskim oddano do użytku linię między Kośminem a Żyrzynem, którą wyłożono klinkierem, wydatkując na ten cel 600 tys. zł³⁸. Postulowano również gruntowną modernizację dróg Koprzywnica–Klimontów i Opole Lubelskie–Kraśnik oraz budowę nowej drogi bitej Grębów–Przyszów³⁹.

W 1939 r. planowano kontynuowanie prac rozpoczętych w poprzednich sezonach. Zamierzano realizować budowę dróg bitych Biłgoraj–Szczepieszyn, Biłgoraj–Nisko, Kock–Lubartów, Piwniczna–Żegiestów, Krynica–Wąsowa, remont linii Starachowice–Skarżysko-Kamienna, Starachowice–Radom i Starachowice–Ostrowiec Świętokrzyski i renowację szosy bitej Sandomierz–Rzeszów⁴⁰. Planowano kontynuować budowę dróg Sandomierz–Ożarów–Radom, Kielce–Busko-Zdrój i Janów Lubelski–Nisko⁴¹. Prowadzono dalsze prace nad budową drogi Sokołów Małopolski–Leżajsk⁴². Rozpoczęto też kładzenie nawierzchni bitumicznej na trasie Kielce–Jędrzejów–Kraków⁴³. Dążono do finalizacji przebudowy krótkich odcinków w powiecie sandomierskim, stopnickim i pińczowskim, dzięki czemu ważne znaczenie uzyskać miała linia Sandomierz–Nowy Korczyn będąca fragmentem tzw. traktu nadwiślańskiego⁴⁴. Planowano dodatkowo wykonać ważne inwestycje drogowe na szlakach Starachowice–Tychów–Wierzbica oraz Ożarów–Wyszmontów–Jakubowice–Sandomierz, dzięki którym Warszawa miała zyskać najkrótsze połączenie z COP⁴⁵. Zamierzano też skonstruować mosty w Sandomierzu i Morawicy pod Kielcami⁴⁶. W Dębicy przystąpiono natomiast do budowy jezdni łączącej miasto z miejscowymi Zakładami Chemicznymi „Dębica” S.A.⁴⁷

Wskazywano potrzebę wykonania kapitalnego remontu połączenia między Bzinem i Fabryką Amunicji w Skarżysku-Kamiennej oraz trasy od Wymysłowa do Ostrowca Świętokrzyskiego przez Kolonię Robotniczą⁴⁸. Należało dokonać też gruntownej modernizacji

chodów faktycznie uzyskanych w czasie od 1 IV 1938 r. do 31 III 1938 r., k. 31; AAN, ZPRP, sygn. 153, Protokół posiedzenia Rady Powiatowej w Pińczowie w dniu 20 IX 1938 r., [b.p.].

36 AP Kielce, Oddział w Sandomierzu [dalej: OS], Wydział Powiatowy w Tarnobrzegu, sygn. 3, Protokół nr 52 uchwał powziętych na posiedzeniu Wydziału Powiatowego 24 II 1938 r., k. 560–561; Z. Jaworski, *Mapa samochodowa Polski (stan dróg) na rok 1939/40*, [b.m.w.], [b.d.w.].

37 *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Ilustrowany Kalendarz »Wsi Polskiej« na rok 1939”, s. 117.

38 *Puławy*, „COP” 1938, nr 26, s. 9.

39 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji...*, s. 243.

40 *Ibidem*, s. 245; *Dalsza rozbudowa...*

41 *Inwestycje w powiecie sandomierskim*, „COP” 1939, nr 4, s. 6; *Roboty drogowe w COP kosztem 15 mln zł*, „Polonia” 1939, nr 5176, s. 6; *Dalsza rozbudowa...*

42 *Powiat lańcucki (II)*, „COP” 1939, nr 6, s. 7; Archiwum Państwowe w Rzeszowie, Starostwo Powiatowe w Rzeszowie, sygn. 4, Starostwo Powiatowe w Rzeszowie. Budżet wydziału 1940/41, k. 24.

43 (jb), *op. cit.*, s. 6; *Sezon prac inwestycyjnych w COP w pełnym toku*, „COP” 1939, nr 13, s. 8.

44 (jb), *op. cit.*, s. 6.

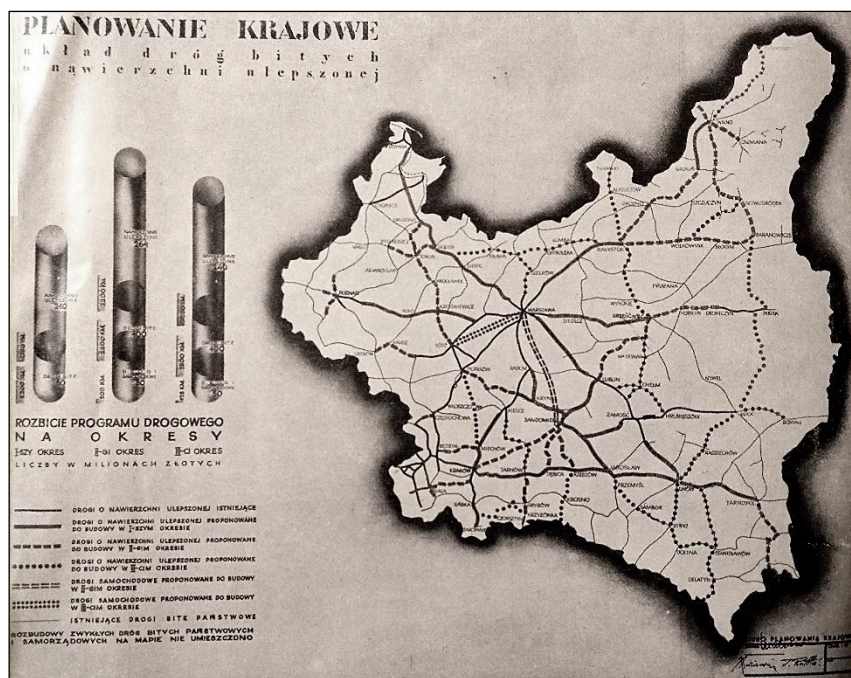
45 *Ibidem*, s. 6; AAN, Prezydium Rady Ministrów w Warszawie, sygn. 56–42, Sprawozdanie wojewody kieleckiego o ogólnym stanie województwa kieleckiego i działalności administracji państwowej na obszarze województwa kieleckiego za okres 1937/38, k. 46.

46 (jb), *op. cit.*, s. 6; *Sandomierz*, „COP” 1939, nr 9, s. 10.

47 *Dębica*, „COP” 1939, nr 21, s. 9.

48 AP Kielce, Akta gminy Bliżyn, sygn. 8, Protokół 3 posiedzenia Rady Gminnej odbytego 30 IV 1938 r., k. 23–24; AP Kielce, OS, Akta gminy Kunów, sygn. 935, Protokół nr 26 posiedzenia Zarządu Gminnego w Kunowie odbytego 12 XI 1938 r., k. 156–157.

linii Tarnów–Kraków, która była jednym z najruchliwszych traktów komunikacyjnych w COP⁴⁹. Przewidywano również budowę ulepszonej nawierzchni na odcinkach Tarnów–Krynica i Sandomierz–Jarosław oraz skonstruowanie stałych przepraw mostowych na Wiśle w Anopolu i Nowym Korczynie⁵⁰. W 1939 r. utworzono półstałe wiadukty w Świerżach koło Kozienic, w Solcu nad Wisłą, a także w Baranowie Sandomierskim i Nowym Korczynie⁵¹. W razie potrzeby, do momentu powstania mostów przecinających Wisłę i San, brano pod uwagę możliwość organizacji doraźnych połączeń promowych⁵².



Ryc. 1. Planowanie Krajowe. Układ dróg bitych o nawierzchni ulepszonej (jeden z planów gospodarczo-przestrzennych sporządzonych w formie plansz w Biurze Planowania Krajowego przy Gabinetie Ministra Skarbu). Przy planszy widoczne podpisy Tadeusza Ruttie'ego i Bronisława Rudzińskiego.

Źródło: J. Rakowski, *Polityka inwestycyjna i planowanie inwestycji*, Warszawa 1939, s. 32.

49 AN Kraków, Urząd Wojewódzki Krakowski [dalej: UWK], sygn. UWKr 520, Pismo Wojewody Krakowskiego do Ministra Komunikacji w Warszawie z września 1938 r. w sprawie robót drogowych w r. 1939/40 w województwie krakowskim, [b.p.].

50 H. Radocki, *Centralny Okręg Przemysłowy w Polsce. Geneza, terytorium, ludność, gospodarstwo, miasta. COP jako teren inwestycyjny, znaczenie i zadania COP, mapy orientacyjne, tablice*, Warszawa 1939, s. 84; J. Kowal, *Stan sieci komunikacyjnej w województwie krakowskim w latach Drugiej Rzeczypospolitej*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica” 2005, t. 4, fol. 28, s. 141.

51 J. Iwoła, *Z dziejów komunikacji w województwie kieleckim w latach 1918–1939 w świetle akt Archiwum Państwowego w Kielcach*, „Świętokrzyskie Studia Archiwalno-Historyczne” 2013, t. 2, s. 111.

52 AP Kielce, OS, Akta miasta Niska, sygn. 120, Protokół spisany 28 XII 1938 r. z posiedzenia Rady Miejskiej w Nisku, s. 83; Pismo mieszkańców przysiółka Zasanie do Zarządu Miejskiego i Rady Miejskiej w Nisku (1939 r.), k. 102.



Ryc. 2. Budowa drogi w okolicach Mielca prowadzącej do Państwowych Zakładów Lotniczych.

Źródło: Centralny Okręg Przemysłowy, „Ilustrowany Kalendarz »Wsi Polskiej« za 1939 r.», s. 117.

Problemy związane z finansowaniem budowy i modernizacji dróg dotyczyły częściowo samorządów, które borykały się niedoborem środków na inwestycje. W związku z tym postulowano wprowadzenie zasady, zgodnie z którą wybrane trasy w razie zwiększenia ich roli gospodarczo-komunikacyjnej wykraczającej poza zasięg lokalny zostaną przekwalifikowane np. na jezdnie państwowe⁵³. Dotychczasowe badania dowiodły, że w skali ogólnej w przypadku dróg kołowych w okresie budowy COP nie odnotowano jakiegось zdecydowanej poprawy w dynamice dokonywanych inwestycji⁵⁴. Większość opisanych przedsięwzięć pozostała w fazie planów. Jeżeli chodzi o finansowy wymiar budowy dróg kołowych w COP, to zachowała się jedna informacja wskazująca na koszt prac wykonanych w zarządzie Ministerstwa Komunikacji. W 1937 r. wydano na te prace 5657 tys. zł, w 1938 r. zaś większą już sumę – 14 580 tys. zł, co razem wynosi 20 237 tys. zł (łącznie z robotami realizowanymi na kredyt)⁵⁵.

Warto dodać, iż w okresie międzywojennym w Niemczech i we Włoszech na szeroką skalę rozpoczęto budowę nowoczesnych dróg kołowych – autostrad. Echa tych wielkich inwestycji dotarły również do Polski, co wytyczyło kierunek działań modernizacyjnych. Podczas IV Polskiego Kongresu Drogowego w Warszawie inż. Melchior Władysław Nestorowicz, rozwijając ideę inż. Aleksandra Gajkowicza z I Polskiego Kongresu Inżynierów we Lwowie z 1937 r., przedstawił projekt utworzenia w Polsce 4700 km autostrad rozumianych jako drogi przeznaczone wyłącznie dla szybkiego i dalekobieżnego ruchu samochodowego i odpowiednio do tego przystosowane. Projekt M.W. Nestorowicza zakładał budowę autostrad dwóch kategorii. Fragmenty projektowanej sieci miały przebiegać przez teren COP. Wśród

53 AN Kraków, UWK, sygn. UWKr 98a/II, Protokół z rewizji działalności finansowej i gospodarczej Powiatowego Związku Samorządowego w Mielcu, przeprowadzonej w dniach od 3 do 10 grudnia 1938 r. przez delegata Związku Rewizyjnego Samorządu Terytorialnego, Ludwika Gierlickiego, k. 3385.

54 Zob. W. Chudzik, *Gospodarczo-finansowe aspekty działalności samorządu terytorialnego w ramach inwestycji Centralnego Okręgu Przemysłowego (1936–1939)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2011, t. 71, s. 95.

55 *Inwestycje publiczne w COP. Z materiałów Biura Planowania przy Gabinetie Ministra Skarbu*, „Polska Gospodarka” 1938, z. 48, s. 1716.

dróg pierwszej kategorii miały być to odcinki: Katowice–Kraków–Lwów, Warszawa–Lublin–Lwów–granica państwa oraz Puławy–Sandomierz–Przemyśl, w przypadku zaś drugiej kategorii: Warszawa–Kielce–Kraków oraz Piotrków Trybunalski–Kielce–Sandomierz. Widać zatem, iż trasy te miały przecinać jedne z ważniejszych ośrodków miejsko-przemysłowych okręgu centralnego i jednocześnie usprawniać handel, transport osób i towarów. Jest to tym bardziej istotne, że planowana sieć dróg w Polsce miała stanowić element europejskiego systemu połączeń w ramach komunikacji kołowej. Wskazane wyżej projekty miały także pozwolić na odpowiednie połączenie Górnego Śląska z Wołyniem oraz polskiego wybrzeża z Morzem Czarnym. Pomysły M.W. Nestorowicza w pewnym sensie wpisywały się w przedstawioną w 1938 r. przez wicepremiera i ministra skarbu – Eugeniusza Felicjana Kwiatkowskiego koncepcję 15-letniego planu gospodarczego, zakładającego modernizację i ujednoczenie całej struktury społeczno-gospodarczej Polski. Ograniczone możliwości finansowe pozwalały bowiem na realizację tak szeroko zakrojonego projektu budowy dróg kołowych jedynie w perspektywie dłużej⁵⁶.

U schyłku Drugiej Rzeczypospolitej zanotowano dynamiczny rozwój samochodowego przewozu towarów i osób. Rozwijające się przedsiębiorstwa publiczne i prywatne nabywały coraz więcej pojazdów dostawczych. Co więcej, w dokumencie Centralnego Archiwum Wojskowego poświęconym transportowi i komunikacji w COP informowano, że „potrzeby przemysłowe wymiany towarowej, aprowizacja centrów przemysłowych oraz potrzeba zabezpieczenia rzeszom pracowniczym dojazdu na miejsce pracy i do miejsc lotniskowych i wypoczynkowych wymagają szybkiego uruchomienia połączeń autobusowych między tworzącymi się centrami przemysłowymi i okolicami wypoczynkowymi”⁵⁷.

Delegatura Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i Związku Izby Przemysłowo-Handlowych w Sandomierzu zauważyła, że silny ruch inwestycyjny i zapotrzebowanie na środki transportu przyczyniły się do korzystnej koniunktury dla rozwoju przedsiębiorstw trudniących się przewozem towarów. Uznano, iż ośrodkami, w których najbardziej opłacało się utworzyć takie jednostki gospodarcze, były: Lublin, Radom, Skarżysko-Kamienna, Rzeszów, Przemyśl, Tarnów i Sandomierz⁵⁸. Przeprowadzono liczne badania stanu zapotrzebowania na połączenia komunikacyjne, które miały uprawniać transport towarowy i osobowy. Już w pierwszym roku budowy COP Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie zwróciła się do Urzędu Wojewódzkiego we Lwowie, wskazując na podstawie przeprowadzonego rozpoznania na konieczność uruchomienia kilku linii autobusowych na trasach: Rzeszów–Babica–Niebylec–Brzozów (przez Jasienicę), Rzeszów–Łańcut–Przeworsk–Oleszyce–Lubaczów, Rzeszów–Strzyżów, Rzeszów–Sędziszów Małopolski–Ropczyce–Wielopole Skrzyńskie, Rzeszów–Dynów–Sanok (przedłużenie istniejącej komunikacji), Rzeszów–Tarnobrzeg, Łańcut–Przeworsk–Jarosław, Nisko–Sokołów Małopolski–Rzeszów, Nisko–Rozwadów–Tarnobrzeg–Sandomierz, Nisko–Kolbuszowa–Mielec–Dębica, Nisko–Rudnik nad Sanem–Leżajsk–Przeworsk oraz Przeworsk–Jarosław⁵⁹. W jednym z dokumentów Cen-

56 J. Kaliński, *Autostrady w Polsce, czyli drogi przez mękę*, Warszawa–Łódź 2011, s. 5–7; M.W. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce*, [w:] *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego...*, [b.n.s.]; J. Gołębiowski, *Inwestycje drogowe w okresie II Rzeczypospolitej*, „Studia Historyczne” 1997, nr 1 (156), s. 78; *Potrzeby komunikacyjne COP...*

57 Centralne Archiwum Wojskowe [dalej: CAW], Gabinet Ministra Spraw Wojskowych 1918–1939 [dalej: GMSW], sygn. I.300.1.645, Motoryzacja i komunikacja autobusowa w COP, [b.p.].

58 *O warunkach osiedleńczych w COP*, „COP” 1938, nr 19, s. 7.

59 *Sprawozdanie o działalności i stanie gospodarczym okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie w roku 1937*, Kraków 1938, s. 196.

tralnego Archiwum Wojskowych można również znaleźć informację o postulatcie wprowadzenia dodatkowych kursów autobusowych m.in. na trasach Rzeszów–Kolbuszowa–Tarnobrzeg oraz nowego połączenia na odcinku Kraśnik–Urzędów⁶⁰.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie wraz ze swoją Ekspozyturą w Rzeszowie, m.in. w związku ze zgłoszeniami osób chętnych do prowadzenia biznesu transportowego, sprawdzała możliwości w zakresie utworzenia przedsiębiorstw (1) trudniących się zarobkowym przewozem towarów pojazdami mechanicznymi na trasach: Tarnobrzeg–Rozwadow–Stalowa Wola–Rzeszów–Przeworsk⁶¹, Przemyśl–Jarosław–Przeworsk–Rozwadow–Tarnobrzeg–Sandomierz⁶², Rzeszów–Lwów⁶³, Rzeszów–Tarnów–Kraków–Katowice⁶⁴, Rzeszów–Sokołów Małopolski–Nisko⁶⁵, a także (2) zajmujących komercyjnym przewozem osób autobusami na odcinkach: Kraków–Wieliczka–Niepołomice–Bochnia–Brzesko–Wojnicz–Tarnów–Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec–Tarnobrzeg–Sandomierz⁶⁶, Sandomierz–Nisko, Rozwadow–Stalowa Wola–Nisko⁶⁷ oraz Rzeszów–Łańcut–Leżajsk⁶⁸.

W związku ze zwiększającą się skalą podróżowania powstawały różne przedsiębiorstwa oferujące transport osób. Jednym z nich była Lubelsko-Ostrowiecka Spółka Samochodowa, która powstała w listopadzie 1936 r. Dysponowała ona 21 pojazdami (Fiat i Chevrolet) realizującymi kursy z Lublina m.in. do Kraśnika, Janowa Lubelskiego, Sandomierza, Ostrowca Świętokrzyskiego, Urzędowa, Bychawy i Zakrzówka. Znaczną część podróży stanowili pracownicy różnych fabryk COP. Spółka inwestowała w swój rozwój, budując garaże, stacje benzynowe, stacje i postoje autobusowe oraz inne podobne punkty. Planowano także m.in. budowę dużego dworca w Kraśniku wraz z mieszkaniami dla personelu i garażami dla taboru autobusowego. Firma borykała się jednak z pewnymi problemami, jak choćby z niedostatkiem kapitału, kłopotami z uzyskaniem nowych koncesji oraz z decyzją władz centralnych odmawiających przyznania ulg inwestycyjnych⁶⁹.

Kolejnym ważnym przedsiębiorstwem organizującym transport osobowy była Lubelska Komunikacja Samochodowa Stanisław Kierszyca i S-ka założona w 1938 r. w wyniku fuzji kilku mniejszych zakładów. Firma realizowała przewozy na szlakach między Lublinem, Białą Podlaską, Międzyrzecem, Włodawą, Siedlcami, Lubartowem i Parczewem. Spółka dysponowała w większej części nowym taborem 40 pojazdów marki Polski Fiat. Wśród planów inwestycyjnych przedsiębiorstwa znalazła się m.in. budowa 14 poczekalni, ok. 70 przy-

60 CAW, GMSW, sygn. I.300.1.645, *op. cit.*, [b.p.].

61 AP Kielce, OS, Akta miasta Tarnobrzega [dalej: AmT], sygn. 50, Pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie do Zarządu Miejskiego w Tarnobrzegu z 16 II 1939 r., k. 225.

62 *Ibidem*, sygn. 50, Pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie do Zarządu Miejskiego w Tarnobrzegu z 16 III 1939 r., k. 236.

63 AN Kraków, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie I [dalej: IPHK I], sygn. IPHKr74, Sprawozdanie tygodniowe z czynności wykonanych w Ekspozyturze Biura Izby w Rzeszowie (21 VIII 1937 r.), [b.p.].

64 *Ibidem*, sygn. IPHKr74, Sprawozdanie miesięczne Ekspozytury Biura Krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Rzeszowie spisane 30 XI 1937 r., [b.p.].

65 *Ibidem*, sygn. IPHKr74, Sprawozdanie z działalności Ekspozytury Biura Izby Przemysłowo-Handlowej w Rzeszowie za miesiąc sierpień 1938 r., [b.p.].

66 AP Kielce, OS, AmT, sygn. 50, Pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie do Zarządu Miejskiego w Tarnobrzegu z 23 II 1939 r., k. 227.

67 AN Kraków, IPHK I, sygn. IPHKr74, Sprawozdanie z działalności Ekspozytury Biura Izby Przemysłowo-Handlowej w Rzeszowie za miesiąc sierpień 1938 r., [b.p.].

68 *Ibidem*, sygn. IPHKr74, Sprawozdanie z działalności Ekspozytury Biura Krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Rzeszowie za czas od 1 do 10 października 1938 r., [b.p.].

69 (M), *Komunikacja autobusowa w COP-ie*, „Codzienna Gazeta Handlowa” 1939, nr 118, s. 15.

stanków oraz 15 garaży. Udało się oddać do użytku garaż w Parczewie, a w przygotowaniu było utworzenie poczekalni i garażu w Lubartowie⁷⁰.

Ważną rolę pełniła również Lubelsko-Zamojska Spółka Samochodowa powstała w 1938 r. z połączenia firm istniejących od 1934 r. Oferowała ona przewóz osób m.in. na trasach: Lublin–Krasnystaw–Zamość–Biłgoraj oraz Lublin–Chełm–Hrubieszów–Turobin–Zamość–Komarów. W posiadaniu firmy znajdował się prawie nowy tabor składający się z 43 wozów: Fiatów Polskich i Chevroletów. Spółka planowała budowę garaży i poczekalni w 17 miejscowościach, a także utworzenie 68 przystanków⁷¹.

Innej firmie – Jasielskiej Spółce Autobusowej – udało się uzyskać ulgi inwestycyjne dzięki zadeklarowaniu realizacji szeregu inwestycji wartych znaczną wówczas sumę 200 tys. zł (zakup: 8 nowych podwozi marki Chevrolet lub innych producentów, 8 nowych karoserii samochodów osobowych lub ciężarowych, parceli pod budowę garaży i warsztatów obsługi w Tarnowie oraz urządzeń wewnętrznych do tych obiektów; konstrukcja garaży, ewentualnie utworzenie stacji autobusowej w Jaśle oraz instalacja urządzeń postojowych w szeregu miejscowościach w COP)⁷². Należy wspomnieć również o Kolbuszowskiej Spółce Samochodowej, która organizowała kursy na trasie Rzeszów–Kolbuszowa–Sandomierz. Uruchomiła ona również ważne połączenie z Rzeszowa przez Kolbuszową do Mielca⁷³. Motoryzacja u schyłku lat trzydziestych przejawiała stopniowo coraz większy rozwój, jednak był on dopiero w załazku. W 1938 r. w części rejonu „C” zarejestrowanych było mniej niż 100 samochodów ciężarowych i mniej niż 200 osobowych⁷⁴. Warto na koniec wspomnieć, że w ramach procesu rozbudowy związanej z tworzeniem COP, Puławy uzyskały nowy dworzec autobusowy⁷⁵. Warto dodać, że przedstawiciele poszczególnych firm narzekali na zły stan dróg, który przyczyniał się do konieczności wykonywania częstych i kosztownych napraw taboru⁷⁶.

Trzeba również dodać, że dla pracowników fabryk organizowano zakładowy transport samochodowy⁷⁷. We wspomnianych już Zakładach Południowych w Stalowej Woli wprowadzono rozwiązania ułatwiające robotnikom nabywanie rowerów i motocykli (z tych ostatnich korzystali głównie wysoko wykwalifikowani robotnicy)⁷⁸.

Potrzeby w zakresie organizowania przewozów samochodowych miały również charakter lokalny. Pojawiło się np. zapotrzebowanie na utworzenie regularnej miejskiej komunikacji autobusowej w Rzeszowie⁷⁹. W okresie budowy COP dynamiczny rozwój odnotowała Miejska Komunikacja Autobusowa w Lublinie. W 1936 r. przedsiębiorstwo otrzymało koncesję na eksploatację linii zamiejscowych: Lublin–Piaski oraz Lublin–Nałęczów–Kazimierz Dolny. W celu realizacji przewozu osób na nowych trasach zakupiono odpowiednie pojazdy. Dochody uzyskane z transportowania pasażerów na tych odcinkach pozwoliły na odbudowanie budżetu przedsiębiorstwa uszczuplonego w okresie światowego kryzysu ekonomicznego

70 *Ibidem*.

71 *Ibidem*.

72 AAN, Ministerstwo Skarbu w Warszawie, sygn. 6564, Wykaz przedsiębiorstw i osób, którym przyznano prawo do ulg na podstawie ustawy o ulgach inwestycyjnych z dnia 9 IV 1938 r., k. 4; sygn. 5900, Jasielska Spółka Autobusowa sp. z o.o. Wykaz dokonanych i planowanych inwestycji (7 XII 1938 r.), k. 482.

73 *Kolbuszowa*, „COP” 1939, nr 2, s. 9–10.

74 M. Kozanecka, *Przewozy towarowe i osobowe w województwie rzeszowskim w latach 1930–1963*, Kraków 1967, s. 19.

75 *Puławy*, „COP” 1939, nr 14, s. 9.

76 (M), *op. cit.*, s. 15.

77 A. Rybka, *Centralny Okręg Przemysłowy a polska awangardowa urbanistyka międzywojenna*, Rzeszów 1995, s. 278.

78 T. B., *Spoleczne oblicze COP. V. Komunikacja i handel*, „Gazeta Polska” 1938, nr 114, s. 8.

79 *O komunikację autobusową w Rzeszowie*, „Zew Rzeszowa” 1938, nr 2, s. 13.

nego. Pod koniec 1936 r. firma zakupiła nowe autobusy zasilane olejem gazowym, dzięki czemu znacznie obniżono koszty eksploatacji i w efekcie potaniały bilety miejskie. Zwiększał się ruch pasażerski na terenie miasta. Miejska Komunikacja Autobusowa u schyłku lat trzydziestych wciąż stopniowo zwiększała swój tabor i stawiała nowe budynki warsztatowe. Pod koniec 1938 r. rozpoczęto bowiem budowę nowego garażu, który miał pomieścić 30 pojazdów, a jego konstrukcja pozwalała w przyszłości na jego powiększenie⁸⁰.

Podsumowując powyższe rozważania, można dojść do wielu interesujących wniosków. Kierunki rozwoju komunikacji i transportu drogowego w COP w większości opierały się na wytycznych fundamentalnego elementu planu COP, tj. rozwoju przemysłu. Przy opracowywaniu projektów kierowano się bowiem – ze względów zarówno militarnych, jak i gospodarczych – interesem powstających i rozbudowywanych ośrodków miejskich i przemysłowych. Niemniej jednak część przedsięwzięć związana była z potrzebami społecznymi i chodzi tutaj głównie o transport osobowy. Przedstawione informacje dowodzą niezbicie, że z budową COP nierozdzielnie łączył się plan wdrożenia przemyślanej polityki komunikacyjnej. Nawet jeżeli określone przedsięwzięcia chcieli realizować przedsiębiorcy prywatni, to rozwój inwestycji w tym zakresie starał się koordynować samorząd gospodarczy.

Ilość wdrożonych projektów nie była zbyt duża w stosunku do okresu poprzedzającego budowę COP (aczkolwiek nie zawsze jesteśmy w stanie stwierdzić, czy określone plany zostały zrealizowane). Można jednak stwierdzić, iż twórcy COP mieli nowoczesne i kompleksowe podejście do polityki komunikacyjnej. Czyniono starania, aby w analizach potrzeb COP nie ominąć żadnego problemu związanego z transportem drogowym, co widoczne jest chociażby na podstawie analiz dokonywanych przez samorząd gospodarczy.

Jedynie część przedsięwzięć udało się zrealizować. Państwo i samorządy dysponowały bowiem ograniczonymi środkami finansowymi, które mogły być przeznaczone m.in. na budowę dróg kołowych. W pierwszej kolejności starano się wykonywać najpilniejsze zadania. Często polegały one jedynie na renowacji istniejących szlaków, która nierzadko przeprowadzana była prowizorycznie⁸¹.

Tworzenie nowych tras miało stanowić niewątpliwie ważny czynnik mający w dalszej perspektywie przybliżyć życie miejskie przeludnionej wsi. W ramach opracowywania planów starano się implementować te rozwiązania, które z pozytywnym skutkiem wdrożono w zachodniej Europie, tj. autostrady. Większość opisanych przedsięwzięć wiązała się ściśle z programem zagospodarowania COP. Należy jednocześnie podkreślić, iż wszystkie silnie wpisywały się w politykę modernizacji całego kraju. Nie bez powodu mówiono w nawiązaniu do słów marszałka Józefa Piłsudskiego, że „Polska przypomina obwarzanek na krańcach pełny, a w środku pusty”⁸². Planowane inwestycje drogowe w COP miały w praktyce duże znaczenie zarówno lokalne, regionalne, ogólnopolskie, jak i europejskie. W przypadku infrastruktury komunikacyjnej zakładów przemysłowych i osiedli ważna była kwestia nie tylko rozbudowy ulic wewnętrznych, ale również stworzenia odpowiednich szlaków doprowadzających nowe ośrodki do głównych tras.

Można uznać, że budowa COP stała się bardzo ważnym elementem polityki mającej na celu unowocześnienie poprzez motoryzację kraju. Andrzej Piskozub, mając na myśli rozwinięte kraje zachodnioeuropejskie, podkreślił, że w XX w., na terytoriach, które zostały najwcześniej objęte rewolucją przemysłową, rozwój transportu samochodowego zaczął

80 *Rozwój komunikacji autobusowej w Lublinie*, „COP” 1939, nr 30, s. 34.

81 *Złe drogi w COP-ie hamują rozwój gospodarczy tego ośrodka*, „Express Poranny Kielce–Radom” 1939, nr 32, s. 5.
82 F. Zweig, *Pomiędzy dwiema wojnami*, Londyn 1945, s. 26.

stopniowo zwiększać swoje znaczenie w stosunku do kolejowego⁸³. Myślę, że przy realizowaniu określonych przedsięwzięć w COP (takich, jak rozrost połączeń autobusowych) zdawano sobie sprawę, iż w dalszej perspektywie komunikacja kołowa skazana jest na dynamiczniejszy rozwój niż transport kolejowy.

.....
**Investments in the Area of Communications and Road Transportation
in the Central Industrial District (1936–1939) –
Plans and Implementation**

The plan for and implementation of the Central Industrial Region (COP) was an enterprise concerning many branches of economy and other related spheres. The principal investment objective was to build up industry, particularly arms industry. The problem of the development of road network, discussed in the article, was one of those fields whose directions of development were largely determined by the industrialization process. The transport policy in the COP was planned and ambitious. The limited financial resources were the factor that narrowed the then possibilities of investment implementation, which is why a wide array of plans remained only at the planning stage. Regardless of the development of roads, the emerging social and economic needs increased the demand for additional road connections: passenger and freight car transport. New transport connections were also created, also at the local level, an example being the development of city transport in Lublin.

Keywords: road communications, road transportation, Central Industrial Development, Second Republic of Poland, history of transportation

.....

83 A. Piskozub, *Czasoprzestrzeń transportowa*, Toruń 2004, s. 153.